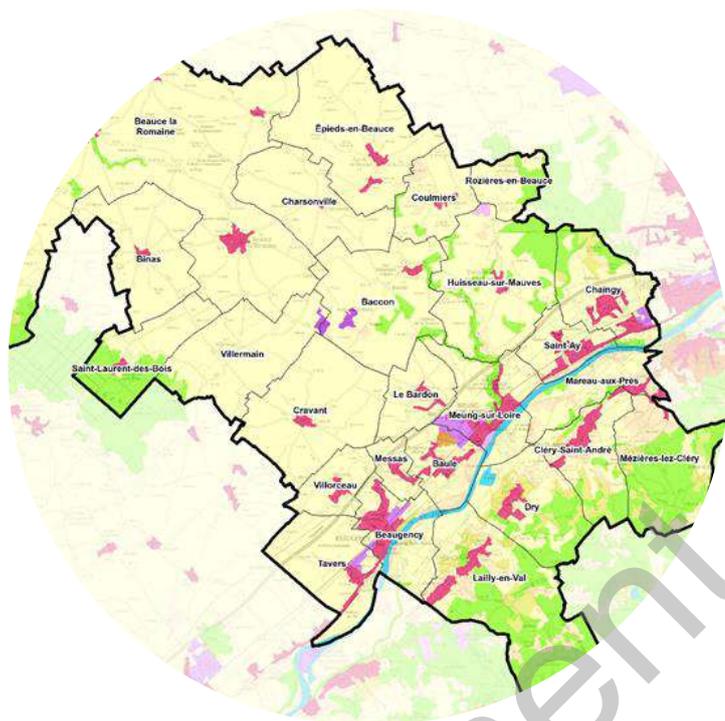


Communauté de Communes des
TERRES DU VAL DE LOIRE



Plan Local d'Urbanisme intercommunal
avec volets Habitat et Déplacements tenant
lieu de Programme Local de l'Habitat et Plan de Mobilité Simplifié



Diagnostic – Tome 2 :
Mobilité

Vu pour être annexé à la délibération du ## ## ####
arrêtant les dispositions du Plan Local d'Urbanisme.

Fait à Meung-sur-Loire,
Le Président,

ARRÊTÉ LE :
APPROUVÉ LE :

Dossier
22044579
15/06/2023

réalisé par


auddicé


ekodev


tpos
PROSPECTIVE OBSERVATION STRATÉGIE
AGENCE
D'URBANISME
TERRITOIRES
DE L'ORLÉANAIS

Document de travail

TABLE DES MATIERES

| | |
|--|----------|
| TABLE DES MATIERES | 3 |
| LA POLITIQUE DE DÉPLACEMENTS DU PETR PAYS DE LOIRE BEAUCE..... | 4 |
| Chapitre 1. LES PRATIQUES DE MOBILITÉ..... | 7 |
| 1.1 La mobilité en 2016 selon l'étude INTERSCOT | 8 |
| 1.1.1 La mobilité des habitants | 8 |
| 1.1.2 Les motifs de déplacement | 9 |
| 1.1.3 La répartition modale des déplacements | 9 |
| 1.2 Les déplacements domicile-travail : un territoire polarisé par Orléans | 10 |
| Chapitre 2. L'OFFRE DE MOBILITÉ..... | 13 |
| 2.1 Les transports collectifs : les gares, atouts du territoire | 14 |
| 2.1.1 L'offre ferroviaire du territoire | 14 |
| 2.1.2 L'offre routière polarisée par Orléans | 17 |
| 2.1.3 L'offre scolaire divisée entre deux départements | 18 |
| 2.1.4 Le transport à la demande : un outil à renforcer..... | 18 |
| 2.1.5 L'intermodalité..... | 19 |
| 2.2 Le réseau routier structuré par la Vallée de la Loire | 20 |
| 2.2.1 L'offre | 20 |
| 2.2.2 Les coupures physiques sur le territoire | 21 |
| 2.2.3 La demande..... | 22 |
| 2.2.4 Les services autour de la voiture..... | 23 |
| 2.3 Les mobilités actives : levier d'un aménagement durable des territoires..... | 28 |
| 2.3.1 La méthodologie employée | 28 |
| 2.3.2 La marche..... | 29 |
| 2.3.3 Le vélo | 35 |
| 2.4 La démobilité | 41 |
| Chapitre 3. SYNTHÈSE | 43 |
| ANNEXES 47 | |
| Annexe 1 – Synthèses de l'atelier..... | 48 |
| Annexe 2 – Atlas PUMA..... | 51 |

LA POLITIQUE DE DÉPLACEMENTS DU PETR PAYS DE LOIRE BEAUCE

Ce tome du Plan Local d'Urbanisme intercommunal contient le diagnostic de la mobilité sur le territoire de la Communauté de Communes Terres du Val de Loire. Ce territoire fait partie du Pôle d'Équilibre Territorial et Rural du Pays de Loire Beauce, ayant récemment arrêté son Schéma de Cohérence Territoriale en septembre 2022. Sur la thématique de la mobilité, le SCOT se veut particulièrement ambitieux afin de réduire les discontinuités des réseaux de transports du territoire et la place de la voiture individuelle dans les déplacements quotidiens. Le PLUi-H-D devra s'inscrire, avec un rapport de compatibilité, en continuité de ces objectifs :

- AXE 1 - Objectif 2 : Des liens marqués avec les territoires voisins
 - Travailler le positionnement des polarités économiques situées le long de l'axe ligérien (en lien avec l'A10) ;
 - En complément, les axes secondaires du territoire (notamment D2152, D2157, D955, D2020, D951) seront privilégiés ;
 - Prendre en compte le rayonnement des polarités de Meung-sur-Loire et Beaugency en matière d'emploi, d'équipements et de services au-delà des limites méridionales du PETR.
- AXE 1 - Objectif 3 : Améliorer les liens avec les territoires voisins en se positionnant comme un territoire autonome et complémentaire
 - Améliorer l'accès aux points d'entrée des dessertes ferroviaires Orléans-Meung-sur-Loire-Beaugency-Blois et encourager la multimodalité ;
 - Créer des espaces multifonctionnels rassemblant logements, services et activités sur les points d'entrée des axes ferroviaires.
- AXE 2 - Objectif 1 - Développer le territoire en prenant appui sur ses pôles de centralité
 - Développer la multimodalité sur les sites stratégiques (augmentation du maillage de transports en commun de proximité, parking relais, covoiturage, stationnement vélo) ;
 - Développer les services de rabattement et les transports à la demande vers les lignes régulières ferroviaires et routières en concertation avec la Région Centre-Val-de-Loire ;
 - Réguler l'offre de stationnement et assurer l'accessibilité des pôles de mobilité autour des gares ;
 - Développer les plans de déplacements des entreprises ;
 - Développer la mobilité servicielle en lien avec les autorités organisatrices des mobilités.
- AXE 2 - Objectif 4 - Faciliter les déplacements par une offre de mobilité adaptée
 - Appuyer la structuration du territoire sur un maillage de moyens de transport rattachés aux lignes ferroviaires ;

- Développer une offre de transport en commun circulaire reliant les pôles de centralité du territoire ;
- Améliorer la desserte de la Beauce en transports en commun et compléter l'offre radiale reliant Orléans par une offre complémentaire transversale ;
- Adapter les fréquences et les horaires aux besoins ;
- Développer toutes les alternatives à la voiture individuelle ;
- Développer les infrastructures nécessaires au développement de la voiture électrique ;
- Structurer un réseau de voies vertes et/ou adapté aux mobilités douces, sans discontinuités, au sein de chaque bourg et village, et entre les bourgs et villages.

La valorisation des pôles gare de Beaugency, Meung-sur-Loire, Baule, Saint-Ay et Chaingy figure dans l'orientation 1.2 du Document d'Orientation et d'Objectifs, et implique une urbanisation plus compacte autour de ces pôles, ainsi qu'un aménagement visant à favoriser le rabattement et l'intermodalité prenant en compte les personnes à mobilité réduite. Il est prévu l'installation de places couvertes et sécurisées pour les vélos. Le SCOT recommande également le levier du transport à la demande pour faciliter la mobilité des personnes âgées.

Le développement des alternatives à la voiture individuelle est évoqué avec davantage de détails dans l'axe 2 du DOO « Organiser l'offre de mobilité en cohérence avec l'armature urbaine ». Il est ainsi prévu le renforcement de l'offre en transports collectifs, notamment par le développement du caractère multimodal des gares. Les modes doux (vélo, marche) seront encouragés par le biais de schémas de mobilités douces proposées dans les documents d'urbanismes locaux, tel que le PLUi-H-D. Ils veilleront à développer des continuités douces pour les déplacements du quotidien sur le territoire, des équipements structurants et des itinéraires piétons et vélos balisés de découverte touristique, entre autres.

Le covoiturage figure également dans les orientations du SCOT (2.3) avec l'aménagement prévu d'aires de parking incitant au covoiturage et facilitant l'accès aux réseaux de transports collectifs, notamment dans les enveloppes urbaines existantes et sur les sites stratégiques en termes d'accessibilité. Ces aires devront intégrer des stationnements vélo.

Sur les infrastructures routières, le SCOT intègre les projets suivants d'évolution du réseau routier pour répondre aux besoins d'une amélioration du réseau (fluidité, accessibilité) dans la Communauté de Communes :

- Projet routier de l'État de mise à 2x4 voies de l'A10 entre l'A71 et l'A19 ;
- Principe d'un nouveau franchissement de la Loire dédié aux mobilités douces entre Meung-sur-Loire et Cléry-Saint-André ;
- Projet de déviation de Meung-sur-Loire / Cléry-Saint-André ;
- Déviation entre la D951 et la D18 pour éviter le transit de poids lourds dans le centre de Cléry-Saint-André ;
- Prise en compte de la finalisation du contournement de Beaugency (section Villorceau-Tavers).

Le SCoT recommande également l'intégration lors de l'élaboration des documents d'urbanisme locaux des orientations en termes de circulation (aménagement de sécurité afin de réduire les vitesses, recalibrage de certaines voiries).

Le territoire de la Communauté de Communes possède trois des cinq pôles de centralité du PETR, ainsi que huit des treize pôles complémentaires. Le PLUi-H-D est donc l'occasion de prendre en compte les nombreuses mesures prévues, de s'approprier certains objectifs et de s'adapter aux nouvelles évolutions de la mobilité.

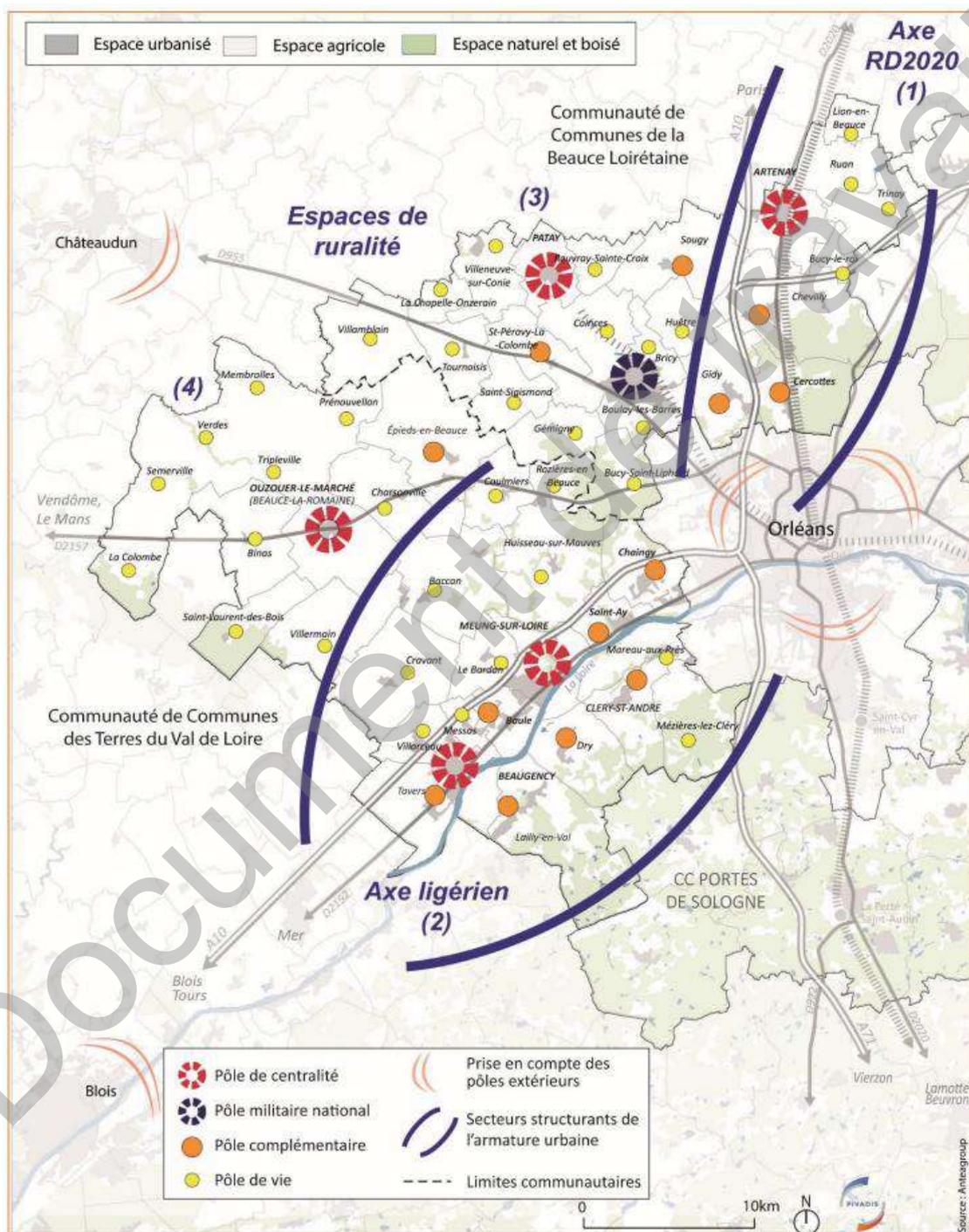


Figure 1. L'armature Territoriale du SCOT Pays de Loire Beauce

CHAPITRE 1. LES PRATIQUES DE MOBILITÉ

Document de travail

1.1 La mobilité en 2016 selon l'étude INTERSCOT

L'enquête la plus récente sur les pratiques de mobilité du territoire a été réalisée en octobre 2016. Il s'agit de l'étude INTERSCOT, menée par Kisio. Les résultats spécifiques au SCOT Pays Loire Beauce permettent de contextualiser les besoins en mobilité de la population de la Communauté de Communes à cette période. A noter que Beauce la Romaine, Villermain, Saint-Laurent-des-Bois, Binas, Charsonville et Epieds-en-Beauce n'étaient alors pas incluses dans le périmètre du SCOT, et ne sont donc pas comprises dans la population sondée.

1.1.1 La mobilité des habitants

L'objet de l'enquête, à savoir les déplacements de la veille, vise à caractériser la mobilité des répondants à un instant t. 14% des enquêtés déclaraient ainsi ne pas s'être déplacés la veille, majoritairement des femmes (62% des personnes enquêtées) et des personnes âgées (65% des non mobiles ont plus de 65 ans et 71% sont à la retraite).

D'après le Baromètre mobilité du quotidien, réalisé par Wimoov et la Fondation pour la Nature et l'Homme en 2022, c'est 20% des habitants de la Région qui renoncent régulièrement à un déplacement du fait de problèmes de mobilité et 9% qui déclarent n'avoir aucun accès à une solution de transport. Ainsi, en 2022, 14.5% des 16-25 ans dans la Région sont accompagnés par une Mission Locale, notamment pour des problématiques de mobilité. En complément d'une fragilisation des populations jeunes et âgées, le frein de la mobilité vient compliquer l'accès au travail. D'après Pôle Emploi, c'est 41% des employeurs de la Région qui rencontraient des difficultés à recruter pour des raisons de mobilité en 2022. Ces difficultés ont été confirmées à l'occasion des ateliers dédiés à la mobilité dans le cadre de cette étude. Les publics fragiles en termes d'accès à la mobilité seront donc à prendre en compte lors des réflexions autour de l'évolution de l'offre de transport.

En revanche, 4 personnes sur 10 déclaraient, pour l'étude INTERSCOT, avoir effectué au moins 4 déplacements la veille de l'enquête, pour une moyenne de 3,5 déplacements par jour et par personne. Les femmes ont tendance à plus se déplacer dans une journée que les hommes (3.73 déplacements contre 3.28).

En analysant ces données par tranche d'âge, il en ressort que les 35-49 ans sont les plus mobiles (4.2 déplacements), suivis des 25-34 ans (3.6 déplacements). Les classes d'âge les moins mobiles sont les plus jeunes et les plus âgées : 2.6 déplacements pour les 15-24 ans et 2.8 déplacements pour les 75 ans et plus. Il convient donc de répondre aux besoins en mobilité des actifs hyper-mobiles, mais également d'offrir des solutions de transport aux populations qui ont davantage de difficultés à se déplacer, notamment en voiture, aux polarités du spectre de l'âge.

Les déplacements ne sont pas répartis de manière homogène durant la journée : les heures de pointes se situent entre 7h et 9h le matin (16% des déplacements), et entre 16h et 19h le soir (29% des déplacements). 6 déplacements sur 10 durent moins de 20 minutes, soit une durée moyenne de déplacement relativement courte, indicative d'une majorité de déplacements de proximité ou réalisés avec un mode de transport rapide, comme la voiture.

1.1.2 Les motifs de déplacement

Conformément à ce que démontrent les heures de pointe, 27% des déplacements sont liés au travail – il s'agit du motif de déplacement le plus fréquent. Le motif de déplacement le moins fréquent est celui lié aux études, à hauteur de 7%. Une attention particulière sera donc à porter aux flux domicile-travail lors de l'évaluation de la pertinence de l'offre de transport. Les loisirs, les achats et l'accompagnement sont les motifs de déplacement principaux après celui du travail, représentant respectivement 15% des déplacements chacun. Les motifs de déplacements secondaires, c'est-à-dire qui n'ont pas pour origine le domicile, et les affaires personnelles constituent respectivement 12% et 8% des motifs de déplacements.

Les déplacements en lien avec le travail et les études sont les plus longs : 25 et 48 minutes respectivement. Ces déplacements sont pendulaires et très polarisés pendant la journée (31% entre 6h et 9h le matin, 25% entre 16h et 19h le soir). Les autres motifs de déplacements oscillent autour de 16-22 minutes, et sont plus étalés dans la journée, avec une pointe entre 18h et 20h pour les déplacements loisirs (23%) et entre 9h et 12h pour les déplacements achat (48% d'entre eux).

1.1.3 La répartition modale des déplacements

La répartition modale désigne la part que chaque mode de transport occupe dans les déplacements réalisés. La voiture est le mode de déplacement principal des habitants : 77% des déplacements sont réalisés en voiture. La marche arrive en deuxième position avec 16% des déplacements. Les parts modales des autres alternatives de déplacements sont bien plus faibles : 4% pour les transports en commun et 2% pour les deux-roues (3 sur 5 déplacements à vélo et le reste en deux-roues motorisé). Seuls 2% des déplacements sont intermodaux. 71% des déplacements en voiture se font en autosolisme, c'est-à-dire un conducteur seul à bord du véhicule, le covoiturage ou l'accompagnement représentent donc 3 déplacements en voiture sur 10.

La comparaison de ces parts modales à celles observées à l'échelle de la région permet de faire ressortir une utilisation faible des transports en commun : 7% pour la région, contre 4% dans la Communauté de Communes. En contrepartie : la part de la marche est plus élevée : 16% contre 5% dans la région. Les parts modales des deux-roues et de la voiture correspondent en revanche aux tendances de la région.

La marche est principalement utilisée pour les déplacements très locaux et de loisirs, et davantage par les femmes que par les hommes. En revanche, les hommes ont plus souvent recours aux transports en commun et aux deux-roues. Ces différences restent néanmoins plutôt marginales, avec la voiture dominant les déplacements quel que soit le genre.

Les 11-14 ans sont le groupe d'âge qui utilisent le moins la voiture pour se déplacer, tandis que les 35-49 ans ceux qui l'utilisent le plus. Au total, 89% des déplacements domicile-travail sont réalisés en voiture et elle prédomine sur l'ensemble des motifs de déplacement, en dehors des études où les transports collectifs sont utilisés à 41% ce qui laisse deviner une bonne utilisation du réseau de cars scolaires du territoire.

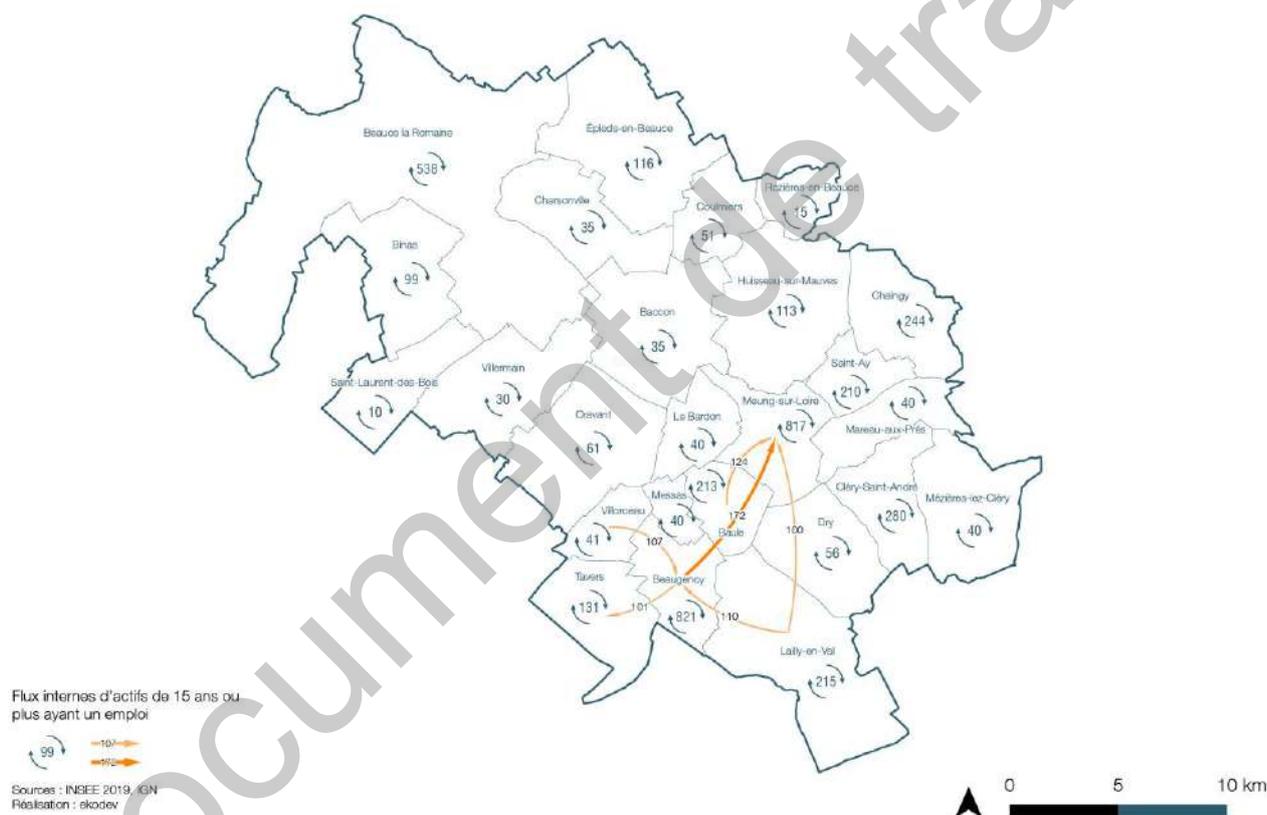
Les déplacements en transports en commun sont globalement plus longs que ceux réalisés avec d'autres modes : 56 minutes, contre 21 pour la voiture et 15 pour la marche et les deux-roues. Cela peut être indicatif de deux éléments : les transports en commun sont utilisés sur de plus longues distances et/ou ils sont moins rapides que les autres modes de transport. Ce dernier point peut avoir une incidence sur l'attractivité des transports en commun pour les habitants de la Communauté de Communes.

1.2 Les déplacements domicile-travail : un territoire polarisé par Orléans

Le motif de déplacements domicile-travail est le plus important sur le territoire de la Communauté de Communes, cette partie vise à identifier les points d'origines et d'arrivées de ces flux.

Une part non-négligeable des actifs de la Communauté de Communes travaillent au sein de leur commune de résidence, c'est notamment le cas dans les communes de la Beauce au nord du territoire. Beauce la Romaine a notamment plus de 500 actifs internes (liée à la superficie importante de la commune), tout comme Beaugency (821) et Meung-sur-Loire (817). Au total, 4 331 actifs de la Communauté de Communes travaillaient dans la commune où ils habitent, en 2019, soit 21% des actifs du territoire.

Étude domicile-travail de la Communauté de Communes des Terres du Val de Loire

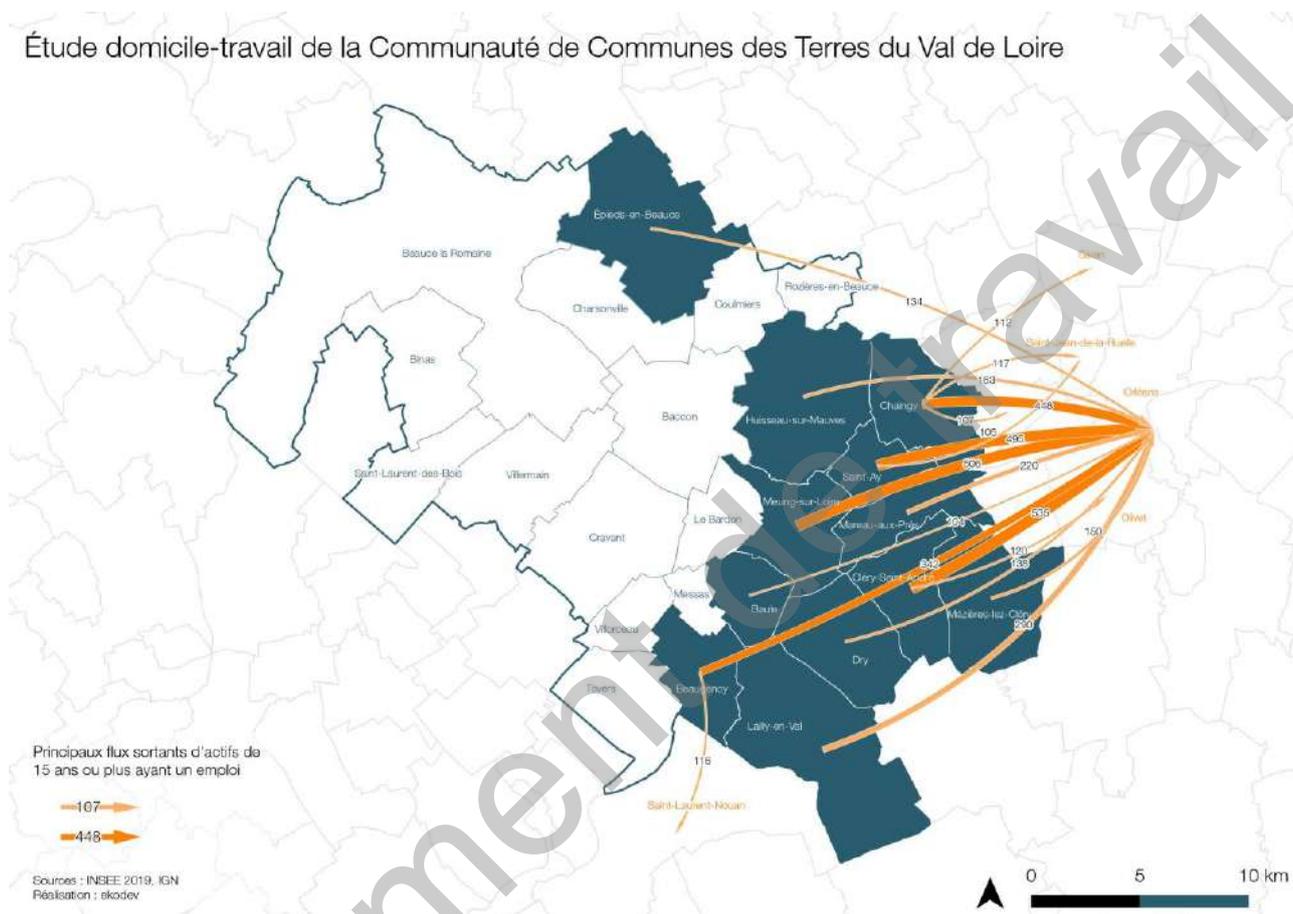


Carte 1. Flux domicile-travail internes et intra communaux de la Communauté de Communes des Terres du Val de Loire, 2019 - ekodev

Les pôles principaux de Meung-sur-Loire et Beaugency captent une part importante des déplacements domicile-travail internes à la Communauté de Communes (depuis Baule, Lailly-en-Val et Villorceau). Cela s'ajoute à la part d'actifs y habitant et y travaillant, faisant de ces deux communes de véritables pôles d'emplois pour les actifs de la Communauté de Communes. Quelques flux en dehors de ces pôles peuvent également être mis en avant, notamment depuis Beaugency vers Tavers (101) qui accueille une zone d'activités et commerciale en entrée de ville. Au total, 3 887 actifs travaillaient dans une commune de la Communauté de Communes dans laquelle ils n'habitent pas, en 2019, soit 19% des actifs du territoire.

Malgré le poids de Beaugency et Meung-sur-Loire, Orléans reste très nettement le pôle d'attraction principal des actifs de la Communauté de Communes, notamment depuis Saint-Ay, Chaingy, Meung-sur-Loire, Beaugency et Cléry-Saint-André, avec plus de 300 déplacements générés depuis chacune de ces communes (allant jusqu'à 535 depuis Cléry-Saint-André). Les déplacements vers Saint-Jean-de-la-Ruelle, Saran et Saint-Laurent-Nouan structurent également les flux domicile-travail externes. Au total, plus de 12 607 actifs de la Communauté de Communes travaillent à l'extérieur de celle-ci, en 2019 (flux > 100 uniquement), soit 61% des actifs du territoire.

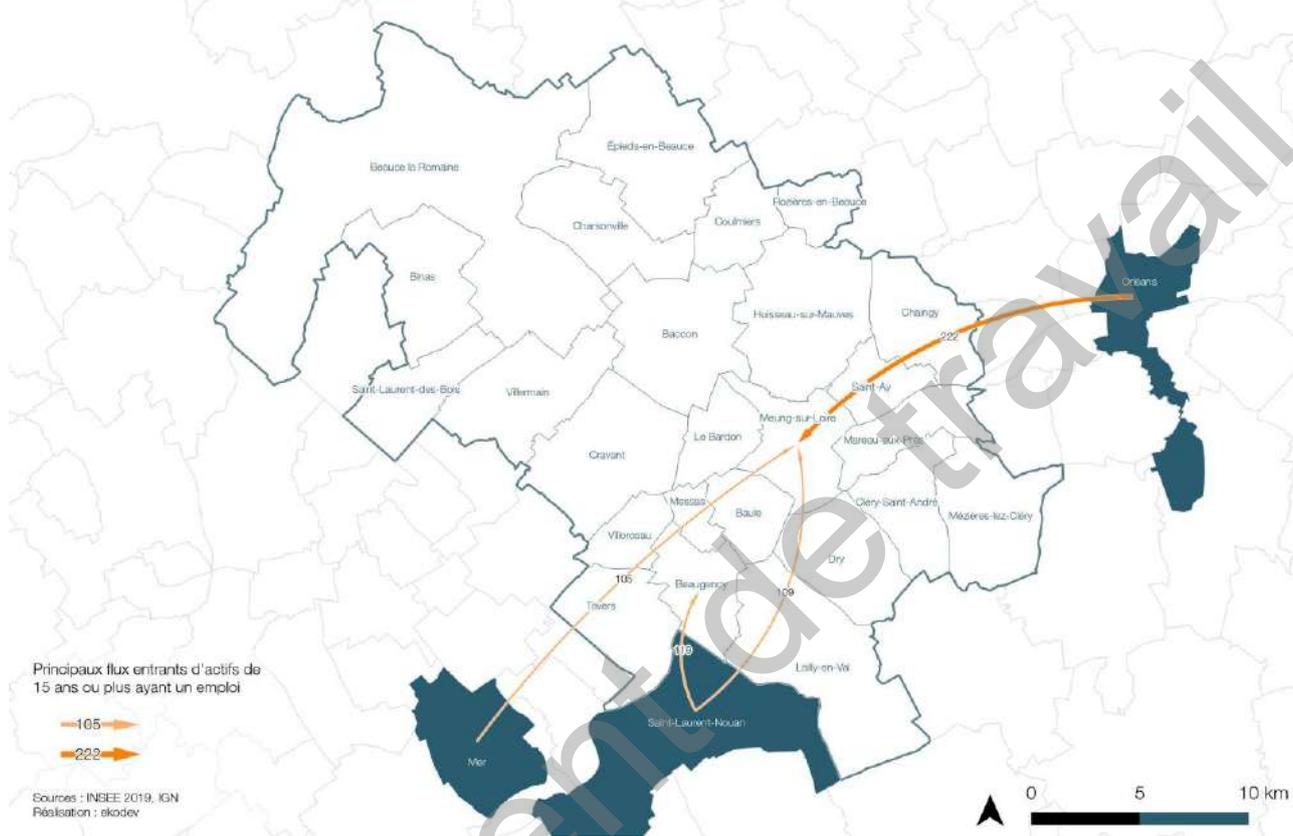
Étude domicile-travail de la Communauté de Communes des Terres du Val de Loire



Carte 2. Flux domicile-travail sortants de la Communautés de communes des Terres du Val de Loire, 2019 – ekodev

Les flux domicile-travail entrants sont inférieurs aux flux sortants de la Communauté de Communes. Ils concernaient néanmoins 4 559 actifs en 2019. Avec 119 à l'origine de Saint-Laurent-Nouan vers Beaugency, et 105 à destination de Meung-sur-Loire depuis Mer, Saint-Laurent-Nouan (109) et Orléans (222).

Étude domicile-travail de la Communauté de Communes des Terres du Val de Loire



Carte 3. Flux domicile-travail entrants de la Communauté de communes des Terres du Val de Loire, 2019 - ekodev

L'analyse des flux de déplacements domicile-travail permet de constater que le dynamisme démographique du territoire repose majoritairement sur l'activité en dehors de la Communauté de Communes, puisque seuls 19% des habitants travaillent en son sein. Une part équivalente, 20% des actifs, est cependant amenée à se rendre sur le territoire pour y travailler depuis une commune extérieure. Ainsi, afin de maintenir voire d'accroître ce dynamisme, il sera nécessaire de développer la cohérence entre lieu de travail et lieu d'habitation. Cela pourra passer par le développement de l'attractivité du territoire sur plusieurs volets, notamment celui des transports qui, s'ils sont adaptés, simplifieront les flux domicile-travail et les déplacements du quotidien au sein du territoire et depuis les pôles voisins. Cela pourra également passer par la densification des logements autour des pôles gares (lien avec le volet foncier). Enfin, le développement des pôles multimodaux en gare et des services associés est donc un enjeu fort sur le volet de la mobilité.

CHAPITRE 2. L'OFFRE DE MOBILITÉ

Document de travail

2.1 Les transports collectifs : les gares, atouts du territoire

Le réseau RÉMI (pour Réseau de Mobilité Interurbaine) est le réseau multimodal organisé par la Région, Autorité Organisatrice des Mobilités. Il regroupe :

- Les trains Rémi Express (qui remplacent les trains Intercités repris par la Région : Paris-Orléans-Tours, Paris-Bourges-Montluçon et Paris-Montargis-Nevers)
- Les trains Rémi (qui remplacent les trains TER)
- Les cars Rémi qui comprennent au sein de chaque département, et hors zones urbaines :
 - Les anciennes lignes de cars TER
 - Les lignes régulières interurbaines
 - Les lignes de transport à la demande
 - Les lignes de transports scolaires

Le réseau dessert la majorité des communes, mais une déconnexion importante est constatée entre le nord et le sud du territoire, notamment sur les liaisons domicile-travail en direction de Meung-sur-Loire et Beaugency depuis Beauce la Romaine.

2.1.1 L'offre ferroviaire du territoire

Le territoire de la Communauté de Communes comporte un chapelet de cinq gares et haltes ferroviaires sur l'axe ligérien, qui sont desservies par le réseau Rémi. Cela représente une offre conséquente et un réel avantage, en comparaison aux territoires alentours :

- Les gares de Beaugency et Meung-sur-Loire ;
- Les haltes ferroviaires de Baule, Saint-Ay et Chaingy-Fourneaux-Plage.

L'offre ferroviaire est globalement jugée de bonne qualité par les communes, et est souvent mise en avant comme un atout important et comme point d'entrée sur le territoire.

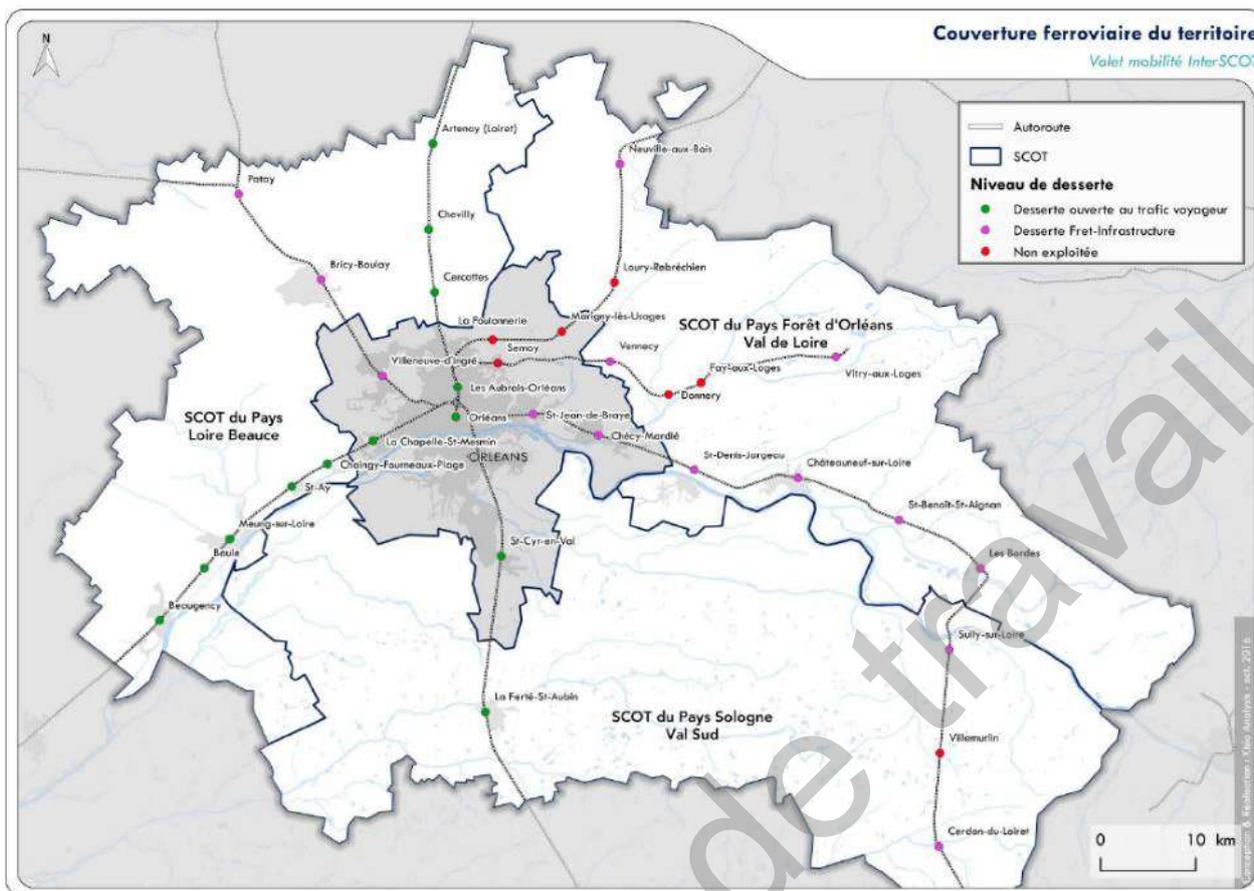


Figure 2. Couverture ferroviaire du territoire - Étude InterSCOT « Mobilités et déplacements », 2017, KISIO

La **gare de Beaugency** est desservie par les lignes Rémi 2.1 et 2.6 circulant respectivement entre Blois et Orléans, et Orléans, Tours et Nantes, à raison de trois aller-retours directs par jour en semaine pour Nantes. En réalisant une correspondance à Tours, il est également possible de rejoindre les gares TGV de Vendôme et de Châteaudun, qui sont des atouts pour l’attractivité des territoires voisins. Cette fréquence de passage risque de tendre à la baisse selon les annonces de la SNCF. En 2021, selon les estimations de la SNCF, la fréquentation annuelle de la gare était de 326 063 voyageurs, marquant une hausse depuis 2020 (243 606 voyageurs, en lien avec l’impact de la crise sanitaire de la Covid-19) qui n’atteint pas encore le niveau de fréquentation des années précédentes (365 966 en 2019 et 336 506 en 2018). La gare est également ouverte au service du fret (desserte d’installations terminales embranchées).

Elle comporte un espace de stationnement pour les vélos de 18 places couvertes (dont 6 sécurisées par une porte) et un abri vélo sécurisé Rémi de 20 places y est également installé. Ces infrastructures sont très appréciées et jugées comme un véritable atout pour le développement de la mobilité douce, bien que le conditionnement de l’accès à l’abri à la possession d’un abonnement Rémi fait que son utilisation par un public touristique soit compliquée. Un parking gratuit pour les véhicules motorisés de 143 places (dont 3 réservées aux PMR) est également à disposition. Le parking pour voiture est régulièrement saturé ce qui commence à être problématique pour les usagers du train notamment.

La **gare de Meung-sur-Loire** est desservie par la ligne Rémi 2.1 circulant entre Blois et Orléans, parfois prolongée jusqu’à Tours et Nantes, sans correspondance et trois fois par jour en semaine depuis décembre 2022. En 2021, selon les estimations de la SNCF, la fréquentation annuelle de la gare était de 292 925

voyageurs, un chiffre en hausse depuis 2020 (215 000 voyageurs, en lien avec l'impact de la crise sanitaire de la Covid-19), qui n'a pas encore rattrapé la fréquentations des années précédentes (319 749 en 2019 et 298 142 en 2018). La gare comporte deux espaces de stationnement pour les vélos bien fréquentés : un ouvert et non sécurisé, et un abri sécurisé fonctionnant à l'énergie solaire installé par la mairie en 2022, comprenant une station de pompage et des outils. Contrairement à Beaugency, il ne s'agit pas d'un abri Rémi.



Photo 1. Abri vélo sécurisé de la gare de Meung-sur-Loire, 2022

La gare de Meung-sur-Loire possède également un parking pour les véhicules motorisés de 170 places (dont 3 réservées aux PMR), disposé des deux côtés des quais. Ce dernier commence à être saturé, tout comme celui de Beaugency, une véritable réflexion doit donc être menée autour de l'évolution du stationnement dans les deux pôles gares.

Il existe un enjeu de faire de ces deux gares de véritables pôles inter et multimodaux, fléché dans le Schéma départemental de mobilité du Loiret notamment. Ce travail a déjà été commencé en y installant des stationnements vélos, mais la problématique de l'éloignement des arrêts de bus des gares a été soulevée lors de l'atelier mobilité. La Région, dans le cadre de ses contrats régionaux de solidarité territoriale, peut apporter une aide à la réalisation de ces pôles d'échange multimodaux, mais aussi à celle d'infrastructures cyclables et d'aires de covoiturage. Par ailleurs, la connexion directe avec Paris a également été soulevée en atelier, à la suite de l'ajout d'une correspondance avec Orléans qui vient allonger ce trajet. Une alternative, particulièrement attractive pour les habitants de la frange Nord du territoire, existe en rejoignant les gares TGV de Vendôme ou de Châteaudun (environ 30 min de trajet en voiture), qui permettent ensuite de rejoindre Paris en 1 heure environ de TGV. La carte de synthèse de l'atelier sur trouve en Annexe 2.

Les **haltes ferroviaires de Baule, Saint-Ay et Chaingy-Fourneaux-Plage** sont desservies par la ligne Rémi 2.1 circulant entre Blois et Orléans. En 2020, elles ont enregistré moins de 10 000 visiteurs chacune, contre entre 15 000 et 20 000 en 2019. Elles possèdent des espaces de stationnement pour les voitures et les vélos, à l'exception de la halte de Baule qui n'a pas d'espace dédié aux vélos.

Selon le SCOT PETR Pays Loire Beauce, les stations peuvent ainsi être catégorisées en deux typologies :

- Gares à forte fréquentation : **les gares Beaugency et Meung-sur-Loire**, leur potentiel est élevé et la part modale du TER y est très forte, en réponse à une offre élevée.
- Gares à faible fréquentation : **les gares de Baule, Saint-Ay et Chaingy**, qui ont un potentiel moyen mais une part modale faible, sans doute en lien avec une offre peu attractive, notamment par rapport à celle des autres gares environnantes ou au regard de la proximité de la Métropole.

2.1.2 L'offre routière polarisée par Orléans

Le territoire de la Communauté de Communes est desservi en transports en commun routier par les réseaux Rémi 41 et 45. Cela représente :

- 5 lignes régulières dans le Loiret : 1D, 8, 9A, 9B et 19 (ligne scolaire ouverte aux voyageurs sous conditions) ;
- 3 lignes régulières dans le Loir-et-Cher : 1, 10 et 16.

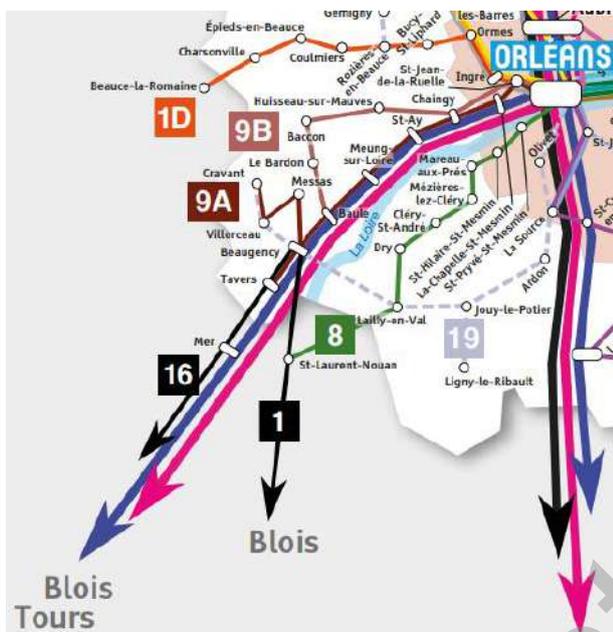


Figure 3. Plans du réseau Rémi 41 desservant la Communauté de Communes



Figure 4. Plans du réseau Rémi 45 desservant la Communauté de Communes

Les lignes 1D, 8, 9A, 9B et 19 permettent de rejoindre Orléans, tandis que les lignes 1, 10 et 16 desservent Blois. Ces lignes ne permettent pas de couvrir l'ensemble des besoins en déplacement exprimés par les habitants : en dehors des très gros pôles, les déplacements domicile-travail sont compliqués et les déplacements pour d'autres motifs le sont davantage, au vu des horaires et fréquences de passage.

En termes de qualité de la desserte, 23 des communes sont desservies par au moins une des lignes régulières. Beaugency est la commune la plus desservie avec 4 lignes (9A, 19, 1 et 16) qui y circulent. Les communes de Baule, Beauce la Romaine, Chaingy, Cravant, Lailly-en-Val, Tavers et Villorceau sont desservies par 2 lignes. Les communes de Mareau-aux-Prés et Villermain ne sont desservies par aucune ligne de cars Rémi. Les autres communes sont desservies par une ligne de cars chacune.

Beaugency est la commune qui comporte le plus d'arrêts de cars (12), suivie de Chaingy (9), Lailly-en-Val et Meung-sur-Loire (5) et Baule, Cléry-Saint-André, Dry et Tavers (4). Notamment, Beauce la Romaine n'est desservie que par 2 arrêts. La ligne 9B est celle qui dessert le plus la Communauté de Communes (27 arrêts sur 9 communes) et la ligne 1 celle qui dessert le moins de communes (une commune avec 2 arrêts). La localisation des arrêts de bus n'est pas toujours jugée comme adaptée, avec des problèmes récurrents d'éloignement des centres-villes ou des pôles gares.

Les horaires de passage des lignes sont globalement jugés insuffisants par les communes (moins de 10 passages par jour) ou en inadéquation avec les besoins (décalage par rapport aux horaires de travail par exemple, ce qui représente un frein très important au recrutement sur le territoire). Le manque de connexion entre l'axe ligérien et le reste du territoire de la Communauté de Communes (nord et sud) constitue également l'un des axes d'amélioration de l'offre en transports en commun routiers. Ces éléments, ainsi que la similarité entre les itinéraires des lignes de cars avec les lignes ferroviaires, font que ces cars sont très peu fréquentés par rapport à l'offre proposée sur d'autres territoires de la Région.

2.1.3 L'offre scolaire divisée entre deux départements

Le réseau Rémi propose également une offre importante de lignes de transport scolaire qui desservent l'ensemble des communes de la Communauté de Communes :

- **43 lignes dans le Loiret** desservent les communes de Mareau-aux-Prés, Cléry-Saint-André, Dry, Mézières-lez-Cléry, Meung-sur-Loire, Lailly-en-Val, Messas, Cravant, Beaugency, Villorceau, Ouzouer-le-Marché, Epieds-en-Beauce, Coulmiers, Le Bardon, Rozières-en-Beauce, Huisseau-sur-Mauves, Baccon, Saint-Ay, Chaingy, Baule et Tavers.
- **10 lignes dans le Loir-et-Cher** desservent les communes de Beauce la Romaine, Binas, Saint-Laurent-des-Bois et Villermain.

Ces lignes peuvent être accessibles à un public hors scolaire pour 1€ par trajet.

L'offre scolaire est globalement jugée de bonne qualité, avec quelques manques identifiés au sud du territoire de la Communauté de Communes.

2.1.4 Le transport à la demande : un outil à renforcer

Rémi propose également un service de transport à la demande permettant de se rendre sur la commune principale de son secteur (Beaugency ou Meung-sur-Loire), pour rejoindre des lieux comme les centres commerciaux, marchés et maisons de santé. Le réseau Car Rémi 45 propose également d'emmener les voyageurs du point d'arrêt de la commune vers un arrêt de ligne régulière du secteur. Certaines lignes régulières proposent aussi des voyages à la demande. Les réservations pour bénéficier du service doivent être effectuées au plus tard la veille du déplacement avant 17h.

Les communes de Loir-et-Cher (Beauce la Romaine, Binas, Saint-Laurent-des-Bois et Villermain) ne sont pas desservies par le transport à la demande. Les communes du Loiret bénéficient de deux passages par semaine pour rejoindre Meung-sur-Loire (mardi et jeudi) et Beaugency (mercredi et jeudi) avec un aller à 9h30 et un retour à 11h30. Cela laisse transparaître le fait que ce service est destiné aux déplacements hebdomadaires de santé ou achats, pour un public non véhiculé principalement âgé. Il est ainsi largement méconnu auprès des habitants de la Communauté de Communes.

Le transport solidaire, qui consiste à mettre en relation des conducteurs bénévoles et des bénéficiaires qui ne peuvent pas ou plus se déplacer pour les accompagner dans leurs déplacements du quotidien comme les personnes âgées, pourrait également être mis en œuvre pour compléter l'offre de transport à la demande. C'est notamment une réflexion évoquée par les communes de Lailly-en-Val, Saint-Laurent-des-Bois et Beaugency. Une pratique informelle de ce dispositif est observée sur la commune de Beauce la Romaine.

À l'échelle de la Région, un projet de conseil en mobilité inclusive est cours de déploiement sur l'ensemble du territoire afin d'aiguiller les publics les plus en difficultés vers des solutions de mobilité adaptées.

2.1.5 L'intermodalité

La Région favorise l'intermodalité vélos-cars en permettant d'embarquer les vélos dans certains cars du réseau Rémi. À bord des cars Rémi 45, ce service est mis en place toute l'année les week-ends et jours fériés, et tous les jours entre avril et septembre le reste de la semaine, sur certains voyages et arrêts ciblés des lignes suivantes, desservant la Communauté de Communes : ligne 8 (entre Orléans et Lailly-en-Val) et ligne 9A (entre Orléans et Beaugency). Une aide financière à destination des abonnés Rémi, pour l'achat d'un vélo pliable ou d'une trottinette électrique est également en cours de mise en place par la Région afin d'encourager l'intermodalité.

| TYPE DE TRANSPORT | ACCÈS VÉLO | RÉSERVATION |
|---|--|---|
|  TRAINS RÉMI ET RÉMI EXPRESS | <input checked="" type="checkbox"/> OUI, dans la limite des places disponibles. Il est recommandé d'éviter les périodes d'affluence. | SANS RÉSERVATION |
|  TRAIN LOIRE À VÉLO⁽¹⁾ | <input checked="" type="checkbox"/> OUI, dans la limite des places disponibles. 33 places par train, et jusqu'à 83 aux périodes d'affluence touristique. | RÉSERVATION POSSIBLE⁽²⁾ |
|  TGV ET AUTRES TRAINS | <input checked="" type="checkbox"/> OUI, sous conditions. Se renseigner sur www.sncf-connect.com | RÉSERVATION OBLIGATOIRE |
|  TRAMWAYS DE TOURS ET D'ORLÉANS | <input checked="" type="checkbox"/> OUI, dans la limite des places disponibles. | SANS RÉSERVATION |
|  CARS RÉMI | <input type="checkbox"/> NON, hormis certaines lignes touristiques. | |

1. Jusqu'à 3 trains par jour entre Orléans/Tours/Nantes, dans chaque sens.
2. Service place vélo garantie possible sur 17 emplacements. Sans réservation pour les autres.

Figure 5. Règles de prise en charge du vélo dans le réseau Rémi

Dans le but de poursuivre le développement de l'intermodalité, une étude pourrait être menée sur les liaisons douces entre les pôles gares et les zones d'activité qui sont aujourd'hui considérées comme peu favorables à la pratique quotidienne du vélo ou de la marche sur les derniers kilomètres du trajet domicile-travail. La lisibilité de la signalétique piétonne en sortie de gare est également jugée comme faible et génère de la confusion chez les touristes, ce qui réduit le potentiel de diffusion de ces flux dans les centres-villes.

2.2 Le réseau routier structuré par la Vallée de la Loire

2.2.1 L'offre

Le réseau routier de la Communauté de Communes des Terres du Val de Loire est structuré autour de l'autoroute A10, dont l'une des sorties se situe à Meung-sur-Loire (sortie 15). La voie suit l'axe ligérien et traverse ainsi les communes de Villorceau, Messas, Baule, Le Bardon, Meung-sur-Loire, Huisseau-sur-Mauves, Saint-Ay et Chaingy. L'autoroute A10 relie Paris à Bordeaux, en passant notamment par Tours, Blois et Orléans.

Le deuxième axe structurant est la route départementale 2152 qui permet également de rejoindre Orléans depuis Blois et suit la rive droite de la Loire. Elle traverse les communes de Chaingy, Saint-Ay, Meung-sur-Loire, Baule, Beaugency et Tavers. Il s'agit d'une ancienne route nationale déclassée en 2006. La D951, anciennement une route nationale, représente également un enjeu fort car cet axe dessert le sud de la Métropole, et notamment la zone d'emploi de La Source. Cet axe traverse notamment les communes de Dry, Cléry-Saint-André et Mareau-des-Prés.

Le réseau viaire est moins développé au nord de la Communauté de Communes, similairement au réseau de transports en commun. Néanmoins, des routes départementales permettent de rabattre le trafic vers l'axe ligérien depuis le nord du territoire. Le maillage en étoile depuis Ouzouer-le-Marché comporte les liaisons principales dans la partie nord de la Communauté de Communes, avec les routes départementales 2157 et 357 comme axes les plus importants.

Au sud de la Communauté de Communes, l'autoroute A71 longe la frontière de la commune de Mézières-lez-Cléry, avec un échangeur situé au nord de la commune. Cette liaison permet de rejoindre Orléans et Clermont-Ferrand. Dans ce contexte, les connexions nord-ouest / sud-est du territoire sont défavorables.



Figure 6. Hiérarchisation du réseau routier

2.2.2 Les coupures physiques sur le territoire

Le territoire de la Communauté de Communes est marqué par le passage de la Loire. Le franchissement du fleuve peut constituer un frein important à la mobilité sur le territoire. Deux ouvrages permettent de faciliter la traversée sur le territoire de la Communauté de Communes :

- Le Pont de Beaugency, partant de Lailly-en-Val et arrivant à Beaugency, par la D925 : pont en maçonnerie de 460m de long (XIVe siècle) ;
- Le Pont de Meung-sur-Loire, partant de Dry et arrivant à Meung-sur-Loire, par la D18 : pont suspendu de 271m de long (1948).

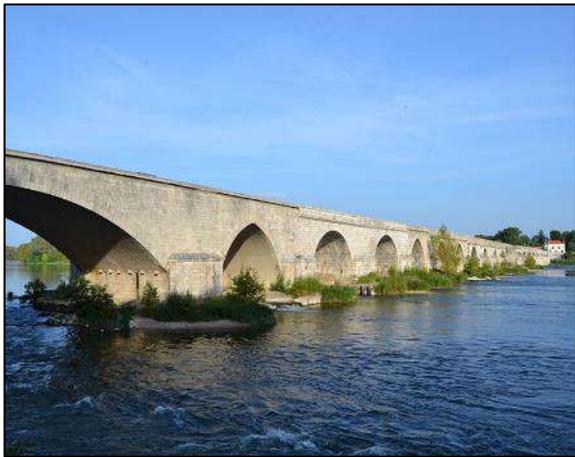


Photo 2. Pont de Beaugency

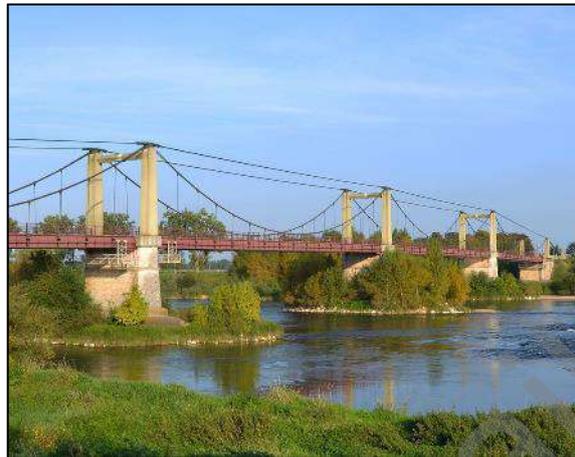


Photo 3. Pont de Meung-sur-Loire

La quantité réduite de ponts traversants la Loire engendre une concentration des flux à Meung-sur-Loire et Beaugency. Une vigilance particulière est à porter sur la circulation des machines agricoles et des poids-lourds qui sont ainsi reportées vers les centres anciens. La présence importante de camions dans le centre-ville de Cléry-Saint-André a ainsi mené à un projet de déviation pour réduire ce trafic.

Le schéma de circulation des poids-lourds de Loir-et-Cher visera à interdire la circulation de ces véhicules sur les petits axes locaux, en dehors des livraisons locales. Les flux de poids lourds seront ainsi concentrés sur les grands axes de la RD357, la RD952 (Binas, Cravant, Beaugency) et la N10. Une étude doit par ailleurs avoir lieu pour déterminer la pertinence des stationnements poids-lourds le long de la RD357.

2.2.3 La demande

L'analyse de la motorisation montre un taux élevé d'environ 94% des ménages équipés en 2016, avec un taux moyen de 1,9 véhicule par foyer. À titre de comparaison, les taux de motorisation de Loir-et-Cher et du Loiret sont de 87.6% et 86.1% respectivement. Les communes avec les taux de motorisation les plus élevés sont Le Bardou, Mézières-lez-Cléry, Villermain et Baccon avec plus de 97% des ménages équipés. Il est intéressant de constater que logiquement, Meung-sur-Loire et Beaugency, en qualité de pôles de la Communauté de Communes, ont les taux les plus faibles avec 89% et 84% respectivement.

D'après l'étude mobilité InterSCOT, l'autoroute A10 est la plus utilisée du territoire, avec plus de 45 000 véhicules/jour. Les RD 2152, 2157 et 357 sont parcourues par entre 5 000 et 15 000 véhicules par jour entre Beaugency et Meung-sur-Loire. Les autres axes sont fréquentés par moins de 5 000, voire moins de 2 000 véhicules par jour, notamment au nord de la Communauté de Communes.

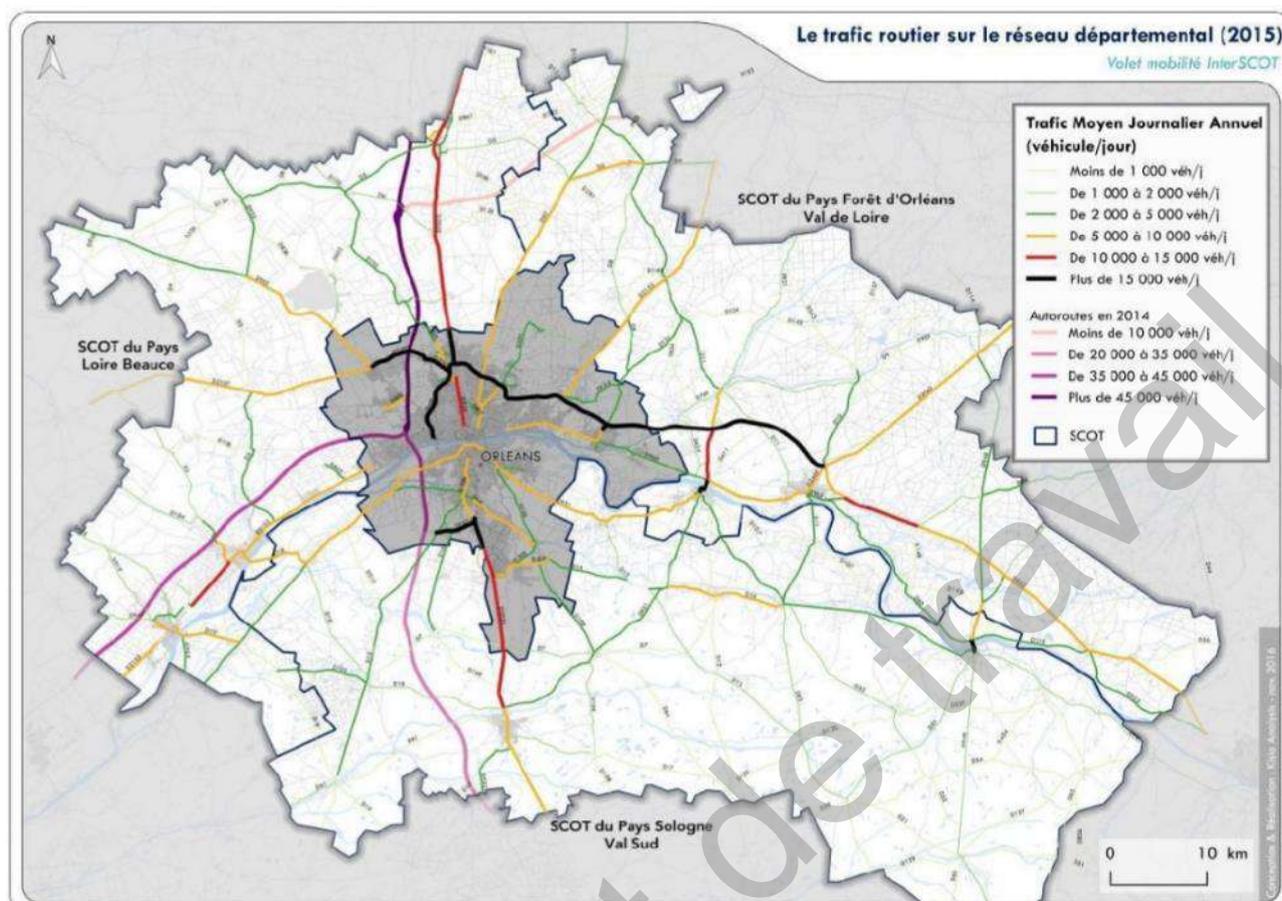


Figure 7. Le trafic routier sur le réseau départemental - Étude InterSCOT « Mobilités et déplacements », 2017, KISIO

Le trafic important constitue un enjeu dans plusieurs communes. Le bourg de Cravant est par exemple dégradé en raison de la circulation trop importante de tracteurs, et la commune de Mézières-lez-Cléry se considère comme une « commune de transit » avec une fréquentation des axes en augmentation au vu de la proximité avec Orléans et La Source. Dans la commune de Meung-sur-Loire, ce sont la nuisance sonore et l'aspect sécurité qui sont mis en exergues vis-à-vis de la circulation des camions en centre-ville. Une réflexion pourra être menée sur les axes à prioriser pour la circulation, notamment des gros véhicules, afin de ne pas dégrader le cadre de vie dans ces zones. Un projet de contournement du centre de Beaugency est déjà prévu en ce sens.

2.2.4 Les services autour de la voiture

2.2.4.1 Le stationnement

Toute politique de stationnement doit s'appuyer sur le nombre de places et leur gestion. Ces deux « leviers » sont indissociables et doivent être utilisés simultanément, selon des degrés différents, en fonction des spécificités des communes ou du type d'usagers visé. Par exemple, le stationnement des usagers de longue durée doit être maîtrisé dans les centres-villes pour permettre aux clients des différents commerces de pouvoir stationner facilement. Cela est un enjeu de plus en plus présent dans les communes des Terres du Val de Loire.

Le stationnement public est réglementé en partie en zone bleue sur la commune de Beaugency. Cette dernière a d'ailleurs instauré une zone bleue de stationnement (limitée à 1h30) sur la place du Dr. Hyvernaud, ainsi qu'une zone rouge (limitée à 30 minutes) rue des Chevaliers, afin de lutter contre le stationnement de véhicules ventouses dans le centre-ville. À ce titre, des disques sont disponibles chez les commerçants, à la mairie et au poste de police. La commune possède également 13 parkings, comprenant plus de 630 places. Les plus importants sont ceux de la Gare SNCF (200 places), du Mail (170 places) et de la Salle des fêtes (150 places).

Le stationnement n'est pour le moment pas payant à l'échelle de la Communauté de Communes et est illimité dans le temps, à l'exception des zones bleue et rouge à Beaugency, Meung-sur-Loire et Saint-Ay. Néanmoins, des problèmes de saturation ont été observés dans plusieurs communes. C'est par exemple le cas dans les aires de stationnement des pôles gares de Beaugency et Meung-sur-Loire, qui souffrent également d'un manque d'accessibilité des personnes à mobilité réduite. À Meung-sur-Loire, qui comprend 6 parkings publics, les problématiques de stationnement se concentrent aussi autour du Château. À Huisseau-sur-Mauves, des problématiques d'espace insuffisant pour créer du stationnement ont également été soulevées.

Comme évoqué, un fort enjeu autour du stationnement est celui en centre-ville. La place importante octroyée aux voitures peut être un détriment à la diffusion des flux touristiques dans ces zones par exemple. La sortie du stationnement des cœurs de ville pourrait se matérialiser par des « parkings relais » à proximité des centres, ce qui permettrait une circulation facilitée des piétons et cyclistes en centre-ville. Néanmoins, une diminution trop importante du stationnement en ville pourrait entraîner des conséquences négatives sur le stationnement des habitants, ainsi que sur la fréquentation des commerces de proximité. Un système de stationnement de très courte durée, et son respect, pourrait permettre de réduire la place de la voiture sans pour autant faire fuir les commerçants des centralités.

2.2.4.2 Le covoiturage

Le covoiturage se développe principalement de manière informelle sur le territoire, avec une pratique recensée à Épiards-en-Beauce, Coulmiers, Beauce la Romaine, Binas, Saint-Laurent-des-Bois et Villerrmain notamment. Des aires de covoiturage officielles sont néanmoins présentes sur le territoire à Meung-sur-Loire (10 places au niveau du péage de l'autoroute A10, avec un projet d'extension prévu), Baule (informelle, en partenariat avec le Super U, sur la RD 2152) et Charsonville (sur le parking de l'Église). Une aire est également en réflexion à Cléry-Saint-André. L'aire de Meung-sur-Loire, au niveau de l'autoroute, connaît des périodes de saturation et un projet d'extension est envisagé, alors que les autres aires sont aujourd'hui peu utilisées. La commune de Coulmiers a par ailleurs exprimé un intérêt pour formaliser une aire sur son territoire, et celle de Beauce la Romaine cherche à identifier un terrain dans son périmètre à cet effet également.

Cet enjeu figure dans le Schéma départemental de mobilité du Loiret, qui a pour ambition de développer le réseau d'aires ainsi que les lignes de covoiturage sur son territoire. Un pôle covoiturage au niveau de Saint-Laurent-des-Bois et Villerrmain a notamment été identifié. La zone d'emploi de Synergie pourrait également constituer un lieu intéressant pour développer ce type d'infrastructures.

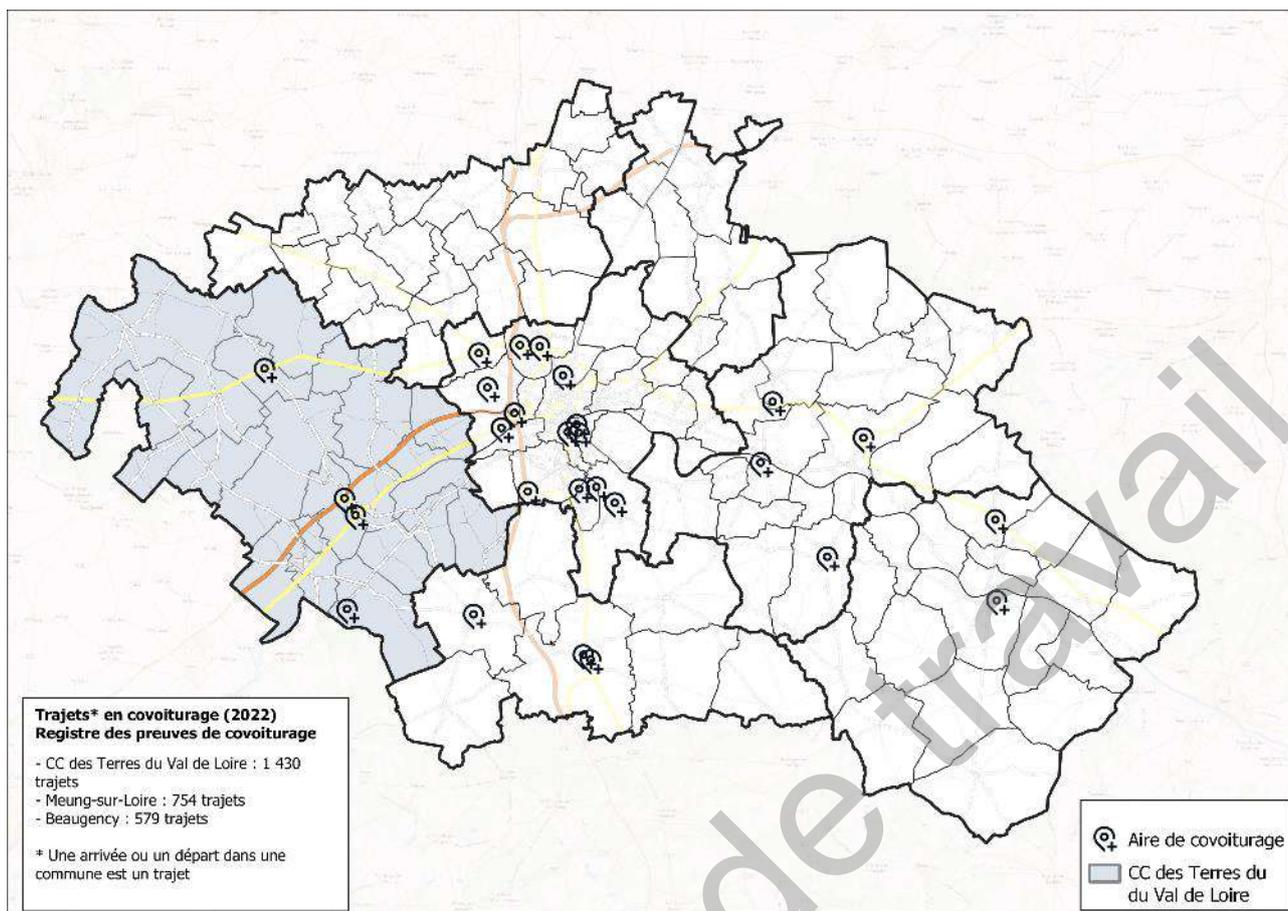


Figure 8. Implantation des aires de covoiturage - Usage (Registre des Preuves de Covoiturage, 2022 – TOPOS)

Sur les plateformes de covoiturage nationale, comme Blablacar Daily, les points de dépôts les plus fréquents semblent être La Chapelle-Saint-Mesmin, Orléans et la sortie Orléans Centre de l'A71. Klaxit par BlaBlaCar Daily est également ressortie lors de l'atelier mobilité comme une plateforme mise en avant par les employeurs du territoire auprès de leurs salariés, notamment afin de lever des freins au recrutement. Les entreprises les plus importantes du territoire ont ainsi pour volonté de développer du covoiturage ou ramassage auprès de leurs salariés. En ce sens, une réflexion pour un partenariat avec la plateforme est en cours, et sera soumis au vote des élus de la Communauté de Communes, pour rassembler les flux du territoire sur une même application. L'ensemble des offres de covoiturations des grandes applications nationales sont également recensées dans JVMalin, le calculateur d'itinéraires de la Région. Il n'y a aujourd'hui pas d'homogénéité dans les plateformes choisies pour monter des partenariats entre les différentes Communautés de Communes du territoire.

L'association « Cléry en transition » a également essayé d'impulser le covoiturage au sein des communes de Cléry-Saint-André, Mézières-lez-Cléry et Mareau-aux-Prés, au printemps 2022, en diffusant un questionnaire pour faciliter l'organisation des covoitureurs. Les initiatives locales comme celle-ci, ainsi que la demande par plusieurs communes d'avoir davantage d'aires de covoiturage sur le territoire, illustre un potentiel de développement du covoiturage dans les années à venir. Dans le cadre du projet "Let'sGo4Climate" porté par la Région, qui vise à essaimer les projets citoyens de transition, un collectif "covoiturage Loiret" a été formé.

D'autres pratiques de covoiturage voient également le jour sur le territoire régional et pourraient être envisagées sur la Communauté de Communes : l'application RézoPouce qui centralise l'autostop du

quotidien a développé des points d'arrêts dans plusieurs communes, l'autopartage est également en cours d'expérimentation sur plusieurs territoires. Pour un public jeune ou de personnes non-motorisées, des modes de covoiturage flexibles comme le stop organisé ou les bornes de covoiturage spontané pourraient ainsi être envisagés. Des lignes de covoiturage sont à l'étude à l'est du Département du Loiret, et pourrait être envisagées à l'ouest, notamment en lien avec la réduction des fréquences de passage des trains sur la ligne Orléans / Beaugency.

2.2.4.3 Un réseau naissant de bornes de recharge

Le réseau de bornes de recharge pour véhicules électriques est relativement naissant sur la Communauté de Communes. On retrouve ainsi des points de charge à Beauce la Romaine et Meung-sur-Loire. Un projet d'installation de bornes de recharge électrique et hydrogène est également en cours à Meung-sur-Loire, avec plusieurs zones identifiées comme pertinentes (mairie, ZAC, MOPA). Le déploiement de bornes privées se fait de manière individualisée, par les employeurs par exemple, il pourrait ainsi y avoir un enjeu à faire le bilan de ces infrastructures pour développer un maillage cohérent et concerté. Un schéma de déploiement IRVE sera proposé d'ici fin 2023 dans le Département du Loiret, pour venir compléter les bornes ouvertes au public et formaliser l'offre du territoire.

L'État a confié aux communes et à leur groupement la responsabilité du déploiement des bornes de charge pour véhicules électriques et hybrides rechargeables. Dans ce contexte, les syndicats d'énergie d'Indre-et-Loire et de Loir-et-Cher ont pris l'initiative, en partenariat avec l'ADEME, de concevoir et de mettre en œuvre un vaste programme d'installation de ce type d'équipements sur leur territoire. Pour ce faire, ils ont créé Modulo (MObilité DUrable LOcale), un réseau public de bornes de recharge pour véhicules électriques et hybrides qui déploie des bornes de recharge sur le territoire de ses adhérents et assure l'exploitation et la maintenance.

Le déploiement des bornes se fait en concertation avec les collectivités et sont placées sur le domaine public, à proximité des commerces, des zones touristiques et autres lieux d'intérêt. Le groupement Hervé Thermique - Virta assure l'exploitation des bornes pour Modulo sur le territoire français.

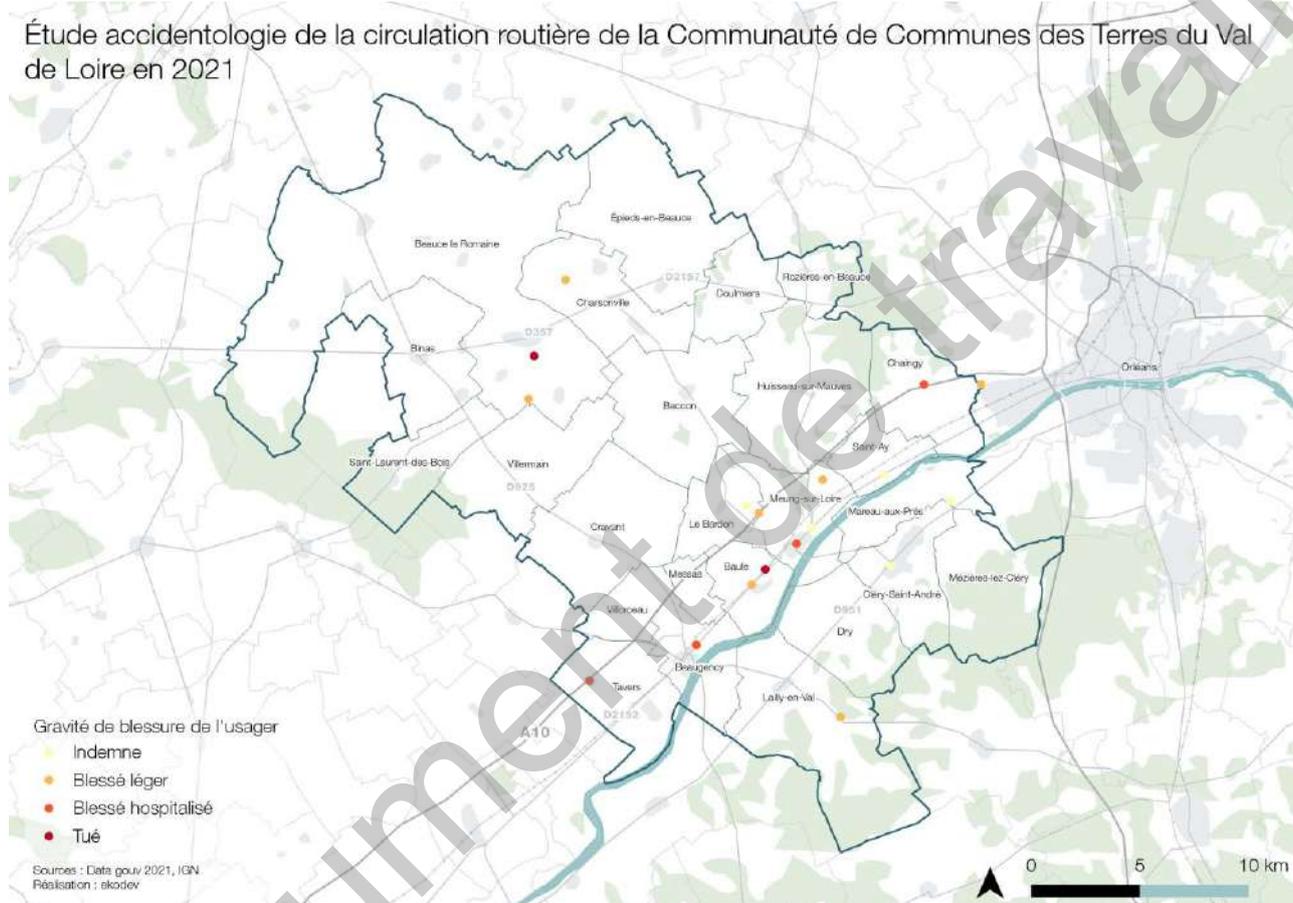
À ce jour, MODULO intègre également les réseaux de bornes :

- du syndicat d'énergie d'Indre-et-Loire
- du Syndicat Intercommunal d'Énergies de la Marne (SIEM),
- du Syndicat Intercommunal d'Énergies d'Indre-et-Loire (SIEIL),
- du Syndicat Intercommunal de Distribution d'Électricité du Loir-et-Cher (SIDELC),
- de la Fédération Départementale d'Énergies des Ardennes (FDEA),
- du Syndicat d'Électricité des Vosges (SDEV),
- du Syndicat d'Électricité et de Gaz du Rhin (SDE68)
- 3 communes dans le Loiret

Le développement du réseau de bornes de recharge sur le territoire figure parmi les orientations du Schéma départemental de mobilité du Loiret, ainsi que le développement des stations multi-carburant.

2.2.4.4 L'accidentologie

L'accidentologie sur le territoire de la Communauté de Communes se concentre autour de l'axe ligérien. 18 accidents ont été recensés en 2021, avec seulement 3 d'entre eux prenant place dans le nord du territoire. 6 des accidents ont eu lieu sur la D2152 et 6 sur ou à proximité de l'A10 : ce sont donc les principaux axes accidentogènes de la Communauté de Communes. Cela est cohérent avec le fait que ce sont également les axes les plus empruntés et les plus importants du territoire. Un projet de sécurisation du pont de l'autoroute au niveau du Bardon est prévu, afin de réduire le risque aux abords du rond-point, ainsi que des aménagements de sécurité sur plusieurs voies communales afin de réduire la vitesse des automobilistes.



Carte 4. Accidentologie de la circulation routière dans la Communauté de Communes des Terres du Val de Loire en 2021

L'ensemble de ces accidents, ont généré 38 victimes : trois personnes tuées, 10 blessés hospitalisés, douze blessés léger et 13 personnes indemnes.

En ce qui concerne les caractéristiques des accidents, les usagers accidentés sont majoritairement les conducteurs, avec un seul piéton ayant été affecté parmi les 18 accidents. Les véhicules concernés sont exclusivement des véhicules motorisés, avec une majorité de voitures.

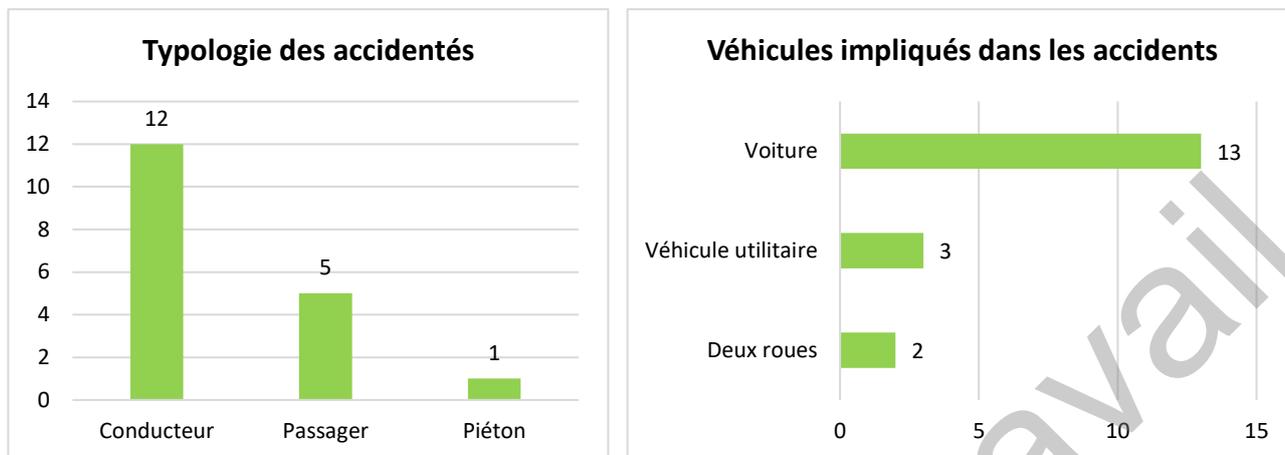


Figure 9. Catégories d'usagers et de véhicules impliqués dans les accidents au sein de la Communauté de Communes en 2021

2.3 Les mobilités actives : levier d'un aménagement durable des territoires

2.3.1 La méthodologie employée

L'étude de la marchabilité, et de la cyclabilité, du territoire de la Communauté de Communes repose en grande partie sur les travaux de l'agence d'urbanisme du territoire orléanais, TOPOS. TOPOS a souhaité éclairer les enjeux d'accessibilité aux modes actifs des services essentiels du quotidien en créant deux modèles cartographiques complémentaires : « Territoires des Proximités » et « PUMA » (Perméabilité Urbaine aux Modes Actifs).

« Territoires des Proximités » est un outil cartographique qui définit, localise la proximité et la densité des services et équipements essentiels¹. La proximité est un moyen pour lutter contre l'étalement urbain et la dépendance automobile en orientant le développement urbain vers les secteurs disposant déjà des services et équipements de proximité, pour diminuer les distances à parcourir. Dans cette approche, la planification urbaine réduit la demande de mobilité motorisée et individuelle à la source. Chaque service est localisé finement pour délimiter les espaces qui en bénéficient. Des isochrones sont formés autour de chaque entité représentant un temps acceptable pour y accéder à pied ou à vélo. Ces zones, situées à proximité des services, sont ensuite intersectées entre elles pour représenter la combinaison ou le cumul des services. Ainsi, les espaces où l'ensemble des services est accessible à la population sont cartographiés.

TOPOS souhaite également, au travers de son outil « PUMA » (Perméabilité Urbaine aux Modes Actifs), rendre lisible la perméabilité aux modes actifs. Il facilite l'analyse de la capacité à utiliser les modes actifs dans la trame urbaine. TOPOS a qualifié la distance à parcourir pour contourner un îlot urbain (quartier) à

¹ Les services essentiels sont les suivants : banque et services postaux, école élémentaire, primaire et maternelle, boulangerie et grande distribution ou épicerie, marché et producteur locaux, médecin et pharmacie, square ou parc, tabac-presse.

ped et/ou à vélo durant un itinéraire. Les quartiers avec une structure de voirie en « raquette », en impasse ou en arête de poisson auront tendance à augmenter la distance à parcourir à pied ou à vélo pour leurs habitants. De fait, ils sont souvent peu propices au développement des modes actifs. Ils apparaîtront dans « PUMA » comme imperméables ou peu perméables.

La superposition des résultats cartographiques de deux outils initie un premier niveau de diagnostic des mobilités actives en :

- Identifiant les secteurs de proximité dans lesquels les besoins élémentaires peuvent être satisfaits sans utiliser la voiture.
- Qualifiant les secteurs de proximité sur la base d'indicateurs (INSEE).
- Identifiant les secteurs à enjeux de population où plusieurs services font défaut.
- Identifiant les îlots urbains pouvant être un frein à l'usage des modes actifs.

Ces deux outils sont complémentaires en produisant des éléments d'analyse à deux échelles différentes. « Territoires des Proximités » rend compte de l'organisation territoriale aux échelles communale et inter communale. « PUMA » fournit des clés de compréhension et identifie les formes urbaines non propices à l'usage des modes actifs à l'échelle du quartier. À noter que ces éléments d'analyse excluent la qualité des cheminements piétons et cyclables. Un état des lieux, à réaliser *in situ*, reste nécessaire.

À travers « Territoires des Proximités », TOPOS a identifié les armatures urbaines dans lesquelles un mode de vie moins dépendant de l'automobile est possible. « PUMA » vient compléter l'analyse de ces espaces en identifiant des enjeux à l'échelle du quartier.

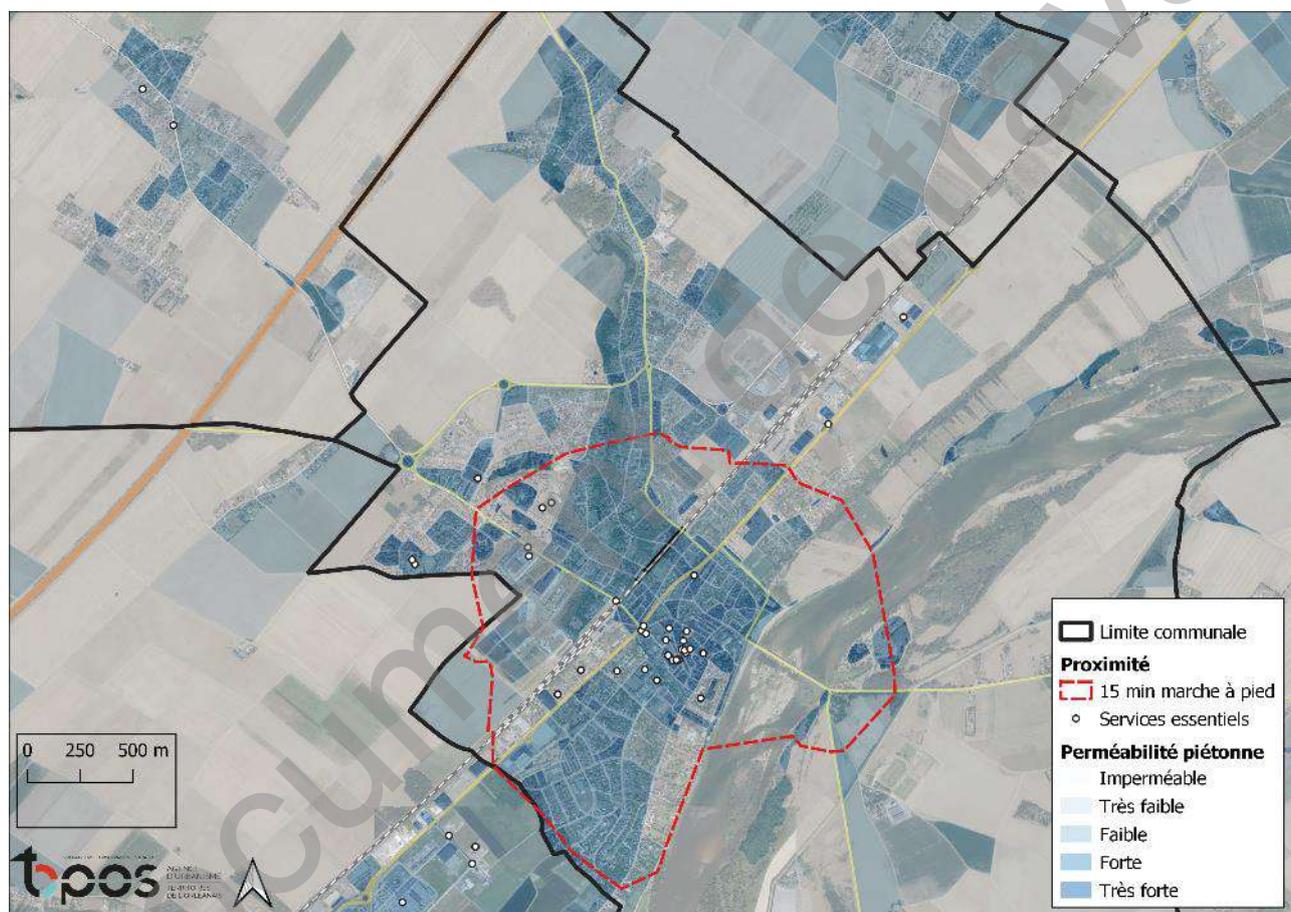
2.3.2 La marche

La marche représente 16% des déplacements dans la Communauté de Communes selon l'enquête InterSCOT de 2016, pour une durée moyenne de trajet de 12 minutes. Ces trajets sont principalement réalisés pour les loisirs, les études et les achats du quotidien, tandis que la pratique est plus faible pour les déplacements domicile-travail, 3,3% en 2019 selon l'INSEE.

2.3.2.1 Étude de la marchabilité du territoire

« Territoires des Proximités » a identifié les armatures urbaines dans lesquelles, l'ensemble de la population a accès en moins de 15 minutes au panel d'équipements du quotidien : Beaugency, Meung-sur-Loire, Cléry-Saint-André et Ouzouer-le-Marché.

À l'exception des zones résidentielles au nord de la commune, dont une très excentrée, il est possible de rejoindre le centre de Beaugency en moins de 15 minutes à pied depuis l'ensemble du tissu urbain. Cela confère au territoire une forte marchabilité pour les déplacements du quotidien, notamment pour le motif achats. Les études de TOPOS montrent également une perméabilité piétonne forte sur une majeure partie de l'axe nord / sud de la commune. La zone possédant la plus grande densité de population et de services correspond à la zone de rencontre mise en place dans l'hyper centre de la commune, où la circulation des véhicules est ralentie pour laisser davantage de place aux piétons et cyclistes. Une réflexion pourrait être menée pour poursuivre ces efforts en profitant d'une structure urbaine (faible distance à parcourir pour contourner les quartiers), depuis les zones résidentielles au sud et au nord de la commune, en aménageant les axes principaux de rabattement vers le centre. En parallèle, une réflexion pourrait être lancée pour faciliter et améliorer la traversée piétonne du quartier autour du parc Thérèse Cherrier, notamment entre le lycée François Villon et le Centre Hospitalier Lour Picou (Nord-Sud).

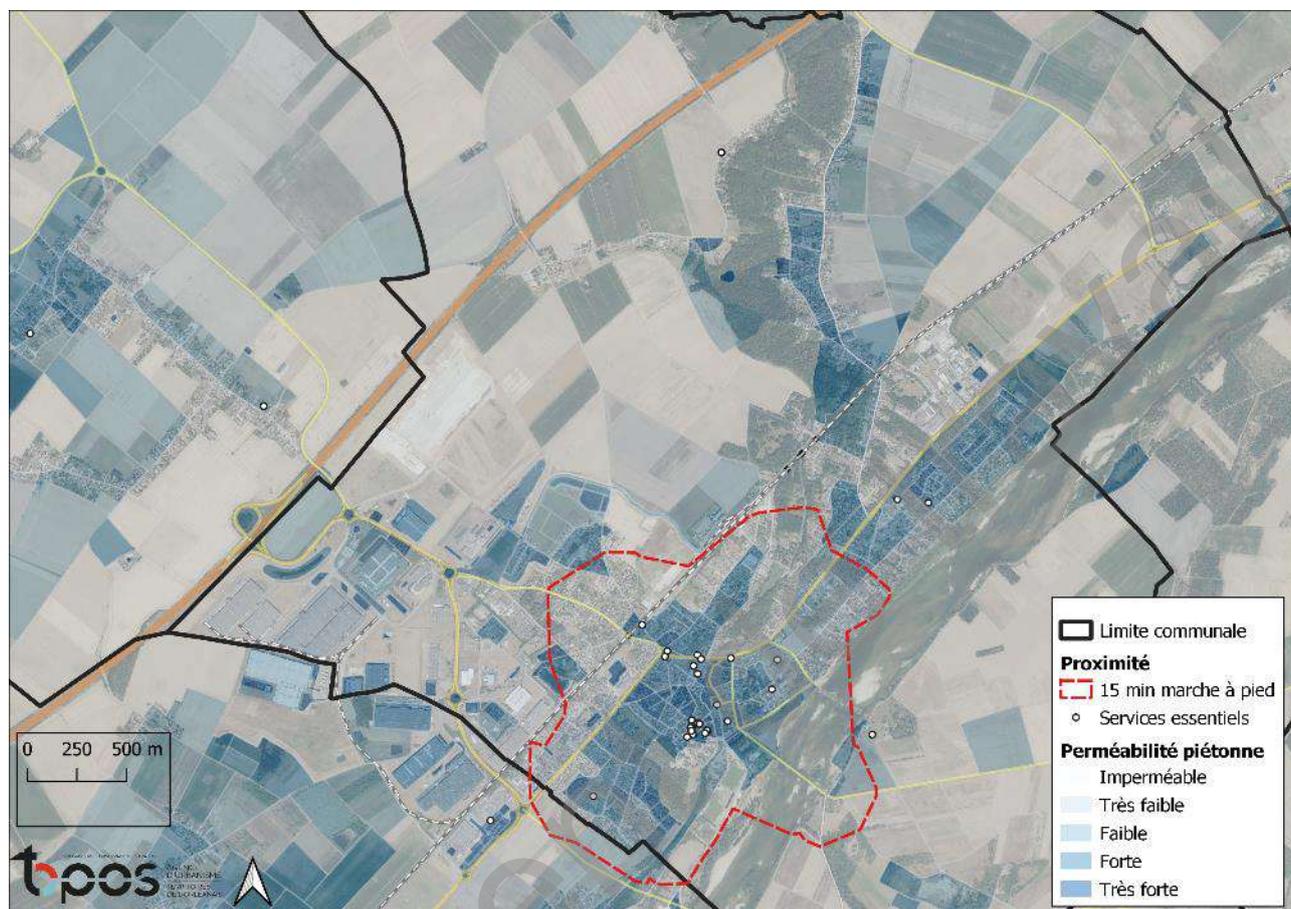


Carte 5. Proximité et accessibilité piétonne de la trame urbaine de la commune de Beaugency

Le tissu urbain de Meung-sur-Loire, qui s'inscrit plus de façon longitudinale que celui de Beaugency, est légèrement moins accessible à pied, avec davantage de zones résidentielles à plus de 15 minutes à pied du centre (45% de la population). La grande majorité des services essentiels de la commune sont néanmoins bien au cœur de cette zone de 15 minutes, donnant encore une fois à presque 3 500 habitants de la commune la possibilité de recourir à la marche pour les déplacements du quotidien. La perméabilité du tissu urbain à la marche est également moins importante qu'à Beaugency, avec des zones à fort potentiel principalement concentrées au sud de la D2152, sur l'axe Sud-Ouest / Nord-Est. Toutefois, la voie ferrée représente une vraie coupure urbaine pour cette zone. Elle dispose d'un seul axe (D202) pour connecter le quartier des Tertres au

centre-ville. Créer un cheminement piéton de qualité faciliterait les trajets piétons pour les 400 habitants ayant un accès inférieur à 15 min pour se rendre en centre-ville.

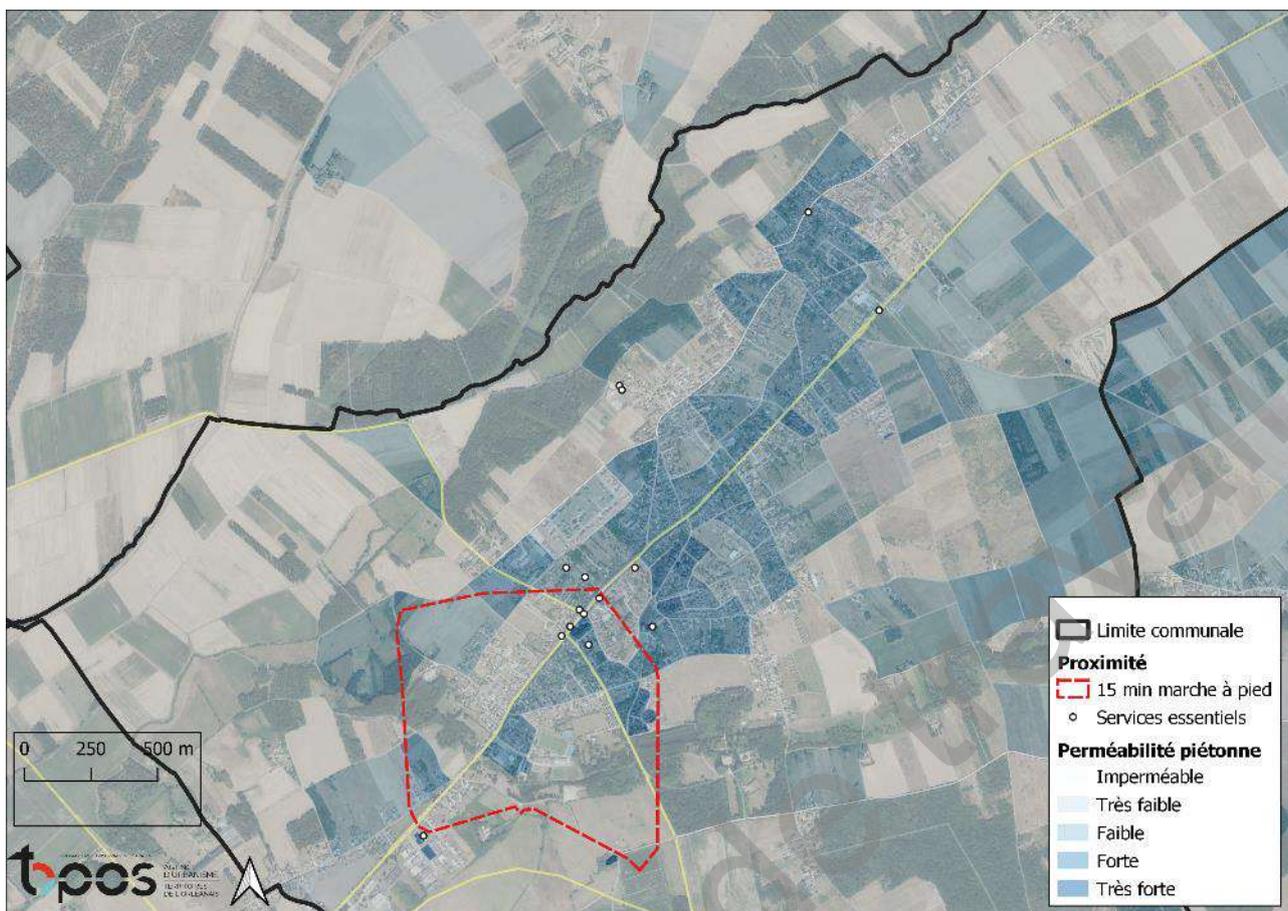
Contrairement à Beaugency, Meung-sur-Loire ne possède cependant pas de zone de rencontre, ce qui pourrait être un axe de réflexion intéressant dans son centre-ville.



Carte 6. Proximité et accessibilité piétonne de la trame urbaine de la commune de Meung-sur-Loire

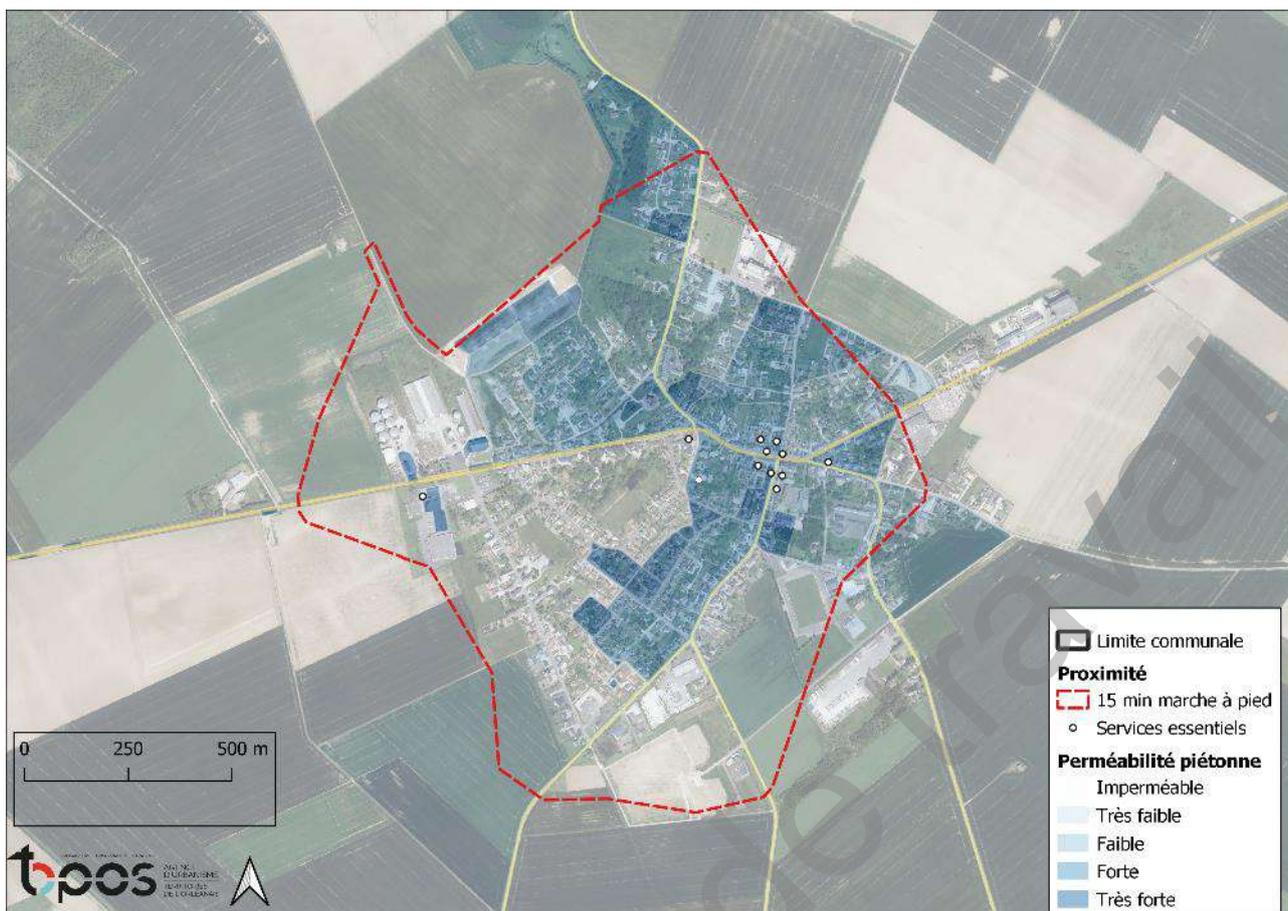
Il existe également un enjeu autour de l'accessibilité des pôles gares et des pôles d'activité, en particulier dans les communes de Beaugency et Meung-sur-Loire, qui sont aujourd'hui parfois inaccessibles pour certains quais, ou nécessitent de réaliser des détours à pied (ActiLoire, Synergie). L'accessibilité des gares est un enjeu identifié par la Région Centre-Val-de-Loire, qui aborde le sujet avec la SNCF et peut servir d'appui ce point.

Le développement de plans de circulation autour des gares pourrait être un axe d'amélioration qui permettrait de prendre en compte l'enjeu de développement de l'intermodalité par le biais de ces polarités.



Carte 7. Proximité et accessibilité piétonne de la trame urbaine de la commune de Cléry-Saint-André

Les tissus urbains les plus perméables de Cléry-Saint-André se situent au nord de la commune, dans les zones résidentielles, et au centre non loin des services essentiels. Elles représentent 83% de la population de Cléry-Saint-André. Le sud de la commune, y compris la zone comprenant la majorité des services, est notablement plutôt imperméable à la marche, la D951 formant un couloir encadré par des rangs de maisons mitoyennes. Les espaces où la densité de services fait défaut, limitant fortement l'usage de la marche, sont plus nombreux qu'à Beaugency ou Meung-sur-Loire. Il existe néanmoins un enjeu autour de l'accessibilité à pied du centre-ville depuis l'axe routier principal, en particulier depuis le nord-ouest de la commune.



Carte 8. Proximité et accessibilité piétonne de la trame urbaine de la commune de Beauce la Romaine – hameau d'Ouzouer-le-Marché

L'étude de perméabilité de Beauce la Romaine se concentre sur le hameau d'Ouzouer-le-Marché, où s'y situent la plupart des services essentiels. La totalité du bourg est comprise dans une zone franchissable en moins de 15 minutes à pied, illustrant un fort potentiel de l'usage de la marche par les habitants. L'aménagement du bourg est relativement favorable à la marche à pied au regard de la perméabilité au nord et à l'est du hameau. Les services essentiels sont concentrés dans un espace restreint où les distances à parcourir sont adaptées à l'usage de la marche. Néanmoins, la zone sud et ouest du hameau est peu perméable. Ce sont des quartiers pavillonnaires aménagés avec un réseau viaire nécessitant de réaliser des trajets plus long.

2.3.2.2 Les Plans Départementaux des Itinéraires de Promenade et de Randonnées

Des sentiers de randonnées sont déployés sur le territoire. Le site Géoloiret présente les itinéraires de promenades et de randonnées qui correspondent aux petites randonnées de 16 cantons servant à la mise à jour du PDIPR (Plan Départemental des Itinéraires de Promenade et de Randonnées) du Loiret. Il est notable que ces itinéraires soient dans leur intégralité situés sur le sud de la Communauté de Communes, illustrant un déséquilibre avec les communes du nord. Un projet de balade le long des Mauves est prévu par la commune éponyme afin de valoriser le cadre de vie. Une demande de subvention est également en cours à Baccon afin de sécuriser les liaisons douces entre le bourg et le village.

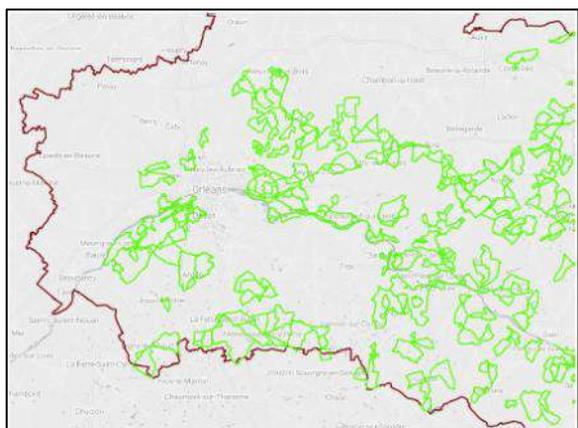


Figure 10. Itinéraires de promenades et de randonnées (PDIPR Loiret), 2018

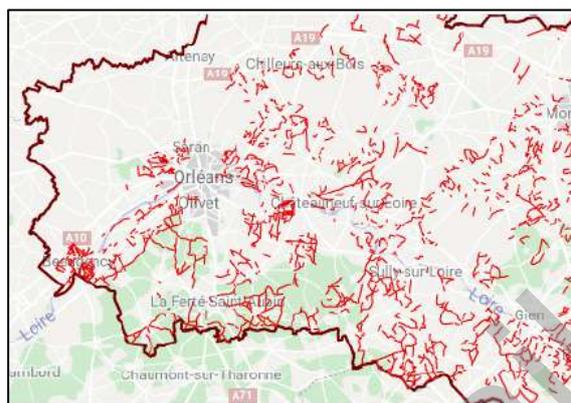


Figure 11. Chemins ruraux inscrits (PDIPR Loiret), 2018

Dans la partie de la Communauté de Communes située dans le Loir-et-Cher, seules quelques secteurs de Beauce la Romaine sont inscrits dans le PDIPR du département, dont Ouzouer-le-Marché.

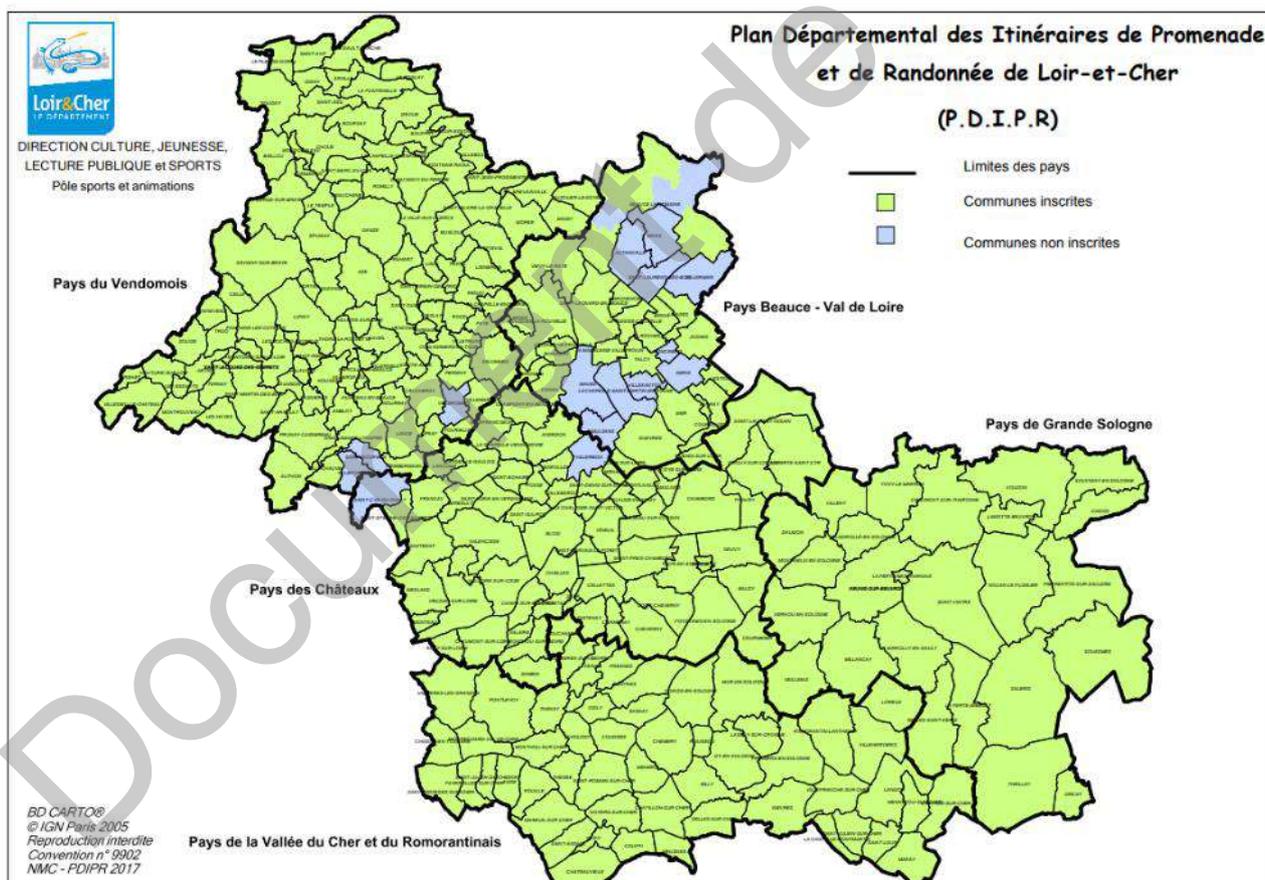


Figure 12. Plan Départemental des Itinéraires de Promenade et de Randonnée de Loir-et-Cher

Par ailleurs, le Schéma départemental de mobilité du Loiret a pour ambition de redynamiser les centres-bourgs en réduisant les vitesses en centres-villes pour rendre la circulation plus agréable pour les piétons.

2.3.3 Le vélo

Le vélo représente moins de 4% des déplacements dans la Communauté de Communes selon l'enquête InterSCOT de 2016, pour une durée moyenne de trajet de 13 minutes et 1,2% en 2019 selon l'INSEE. Ces trajets sont principalement réalisés pour les études, le travail et les loisirs. Cela est en cohérence avec les éléments d'amélioration évoqués lors de l'atelier mobilité sur la thématique du vélo, qui concernaient principalement le développement de liaisons à vocation scolaire et domicile-travail.

2.3.3.1 Le maillage cyclable du territoire

Le développement du maillage en liaison douce sur le territoire constitue l'une des demandes les plus fréquentes des communes lors des entretiens réalisés. Des aménagements cyclables sont d'ores et déjà présents sur quelques communes du territoire de manière très discontinue et principalement orientés loisir. Les axes les mieux dotés en aménagement sont ceux de l'axe ligérien, notamment de Chaingy à Baule. Beaugency dispose également de plusieurs axes cyclables. Ces aménagements s'expliquent par la présence de 21.6 kilomètres de l'itinéraire de la Loire à Vélo dans cette partie de la Communauté de Communes, qui est un véritable atout pour développer et populariser la pratique du vélo. Le tourisme de la Communauté de Communes est ainsi fortement dépendant de cet axe, et se diffuse difficilement dans le reste du territoire. D'après les compteurs positionnés le long de l'axe, plus de 60 000 vélos ont circulé en 2022 au niveau de Mareau-aux-Prés sur cet itinéraire et plus de 50 000 à Beaugency. Cette tendance est à la hausse par rapport à 2021, mais cela ne se répercute pas sur une plus grande fréquentation des autres itinéraires cyclables du territoire. Un recensement des aménagements actuels et manquants pour les cyclotouristes est en cours au service de l'Office du tourisme de la Communauté de Communes.

Plusieurs enjeux ont ainsi été identifiés autour de la Loire à Vélo : la mobilisation de ces infrastructures pour un usage du quotidien et la création de connexions pour diffuser les flux touristiques dans les communes avoisinantes. Néanmoins, l'utilisation de cet axe dans le cadre de déplacements quotidiens nécessite de faire des détours importants et les infrastructures actuelles ne sont pas pensées pour un usage hors période estivale : les trajets de nuit ou en hiver sont peu attractifs en raison de l'absence d'éclairage et d'un itinéraire traversant des espaces isolés. À l'échelle du Département du Loiret, l'axe n'a pas vocation à évoluer au-delà des travaux d'entretiens habituels.

La construction d'un maillage dédié de liaisons structurantes directes apparaît alors comme une solution plus pertinente bien que plus coûteuse pour encourager l'usage du vélo au quotidien, notamment dans le cadre des déplacements domicile-travail. Elle devrait donc rester concentrée, dans un premier temps, autour de l'axe ligérien afin de s'assurer de l'utilisation des itinéraires (en direction de Cléry-Saint-André, la traversée de Synergie). Cela n'est pour le moment pas priorisé dans les schémas départementaux.

Il est notable que la plupart des voies praticables pour les vélos sur le territoire sont des routes partagées avec d'autres modes de transport et non dédiées au vélo, avec un simple marquage au sol pour signaler la présence potentielle de cyclistes. Ces infrastructures sont peu sécuritaires au vu de la place importante occupée par les déplacements en voiture sur le territoire. Lors de l'aménagement de nouvelles infrastructures cyclables une attention particulière devra donc être portée à leur qualité : positionnement, dimensionnement (notamment pour permettre la circulation dans les 2 sens, ou avec des vélos-cargos), séparation avec la chaussée et le trottoir, continuité, angle de giration etc. Le CEREMA met à disposition [des recommandations](#) pour l'aménagement de pistes cyclables adaptées.

Selon le baromètre de la Fédération des Usagers de la Bicyclette, en 2021, plusieurs axes sont identifiés comme dangereux sur la Communauté de Communes, notamment :

- La RD 2152 au niveau de Beaugency, au vu de la vitesse élevée et du trafic routier important. Elle est néanmoins identifiée dans le schéma cyclable départemental du Loiret comme un axe d'intérêt ;
- Le sud-est de Meung-sur-Loire ;
- Le nord de Cléry-Saint-André.

Lors de l'atelier mobilité, dont la carte de synthèse se trouve en Annexe 2, les ponts autoroutiers au niveau de Villorceau-Beaugency et du Bardon-Meung-sur-Loire ont également été identifiés comme des axes dangereux pour la pratique du vélo, tout comme les ponts de Beaugency et Meung-sur-Loire traversant la Loire. Bien que l'accidentologie recensée dans ces zones ne reflète pas de risque avéré, le sentiment anxigène généré par ces passages compliqués représente un frein conséquent à la pratique sereine du vélo. Cela est particulièrement important étant donné que ces axes pourraient permettre de relier Le Bardon et Villorceau au collège et lycée de Meung-sur-Loire et Beaugency respectivement. L'axe ligérien ressort donc comme la priorité en termes de sécurisation des aménagements. Dans la petite Beauce, l'enjeu principal se situe autour de Beauce la Romaine qui en est la centralité, et de la connexion de son bourg le plus conséquent d'Ouzouer-le-Marché aux autres bourgs, notamment pour les trajets domicile-études vers le collège René Cassin. Un projet d'infrastructures sur le bourg apparaît en ce sens dans le Schéma Directeur Cyclable du Loiret-Cher parmi la liste des équipements qui pourraient être en partie financés par le département. C'est également le cas de l'axe permettant de rejoindre Saint-Laurent-Nouan depuis Beaugency.

Des souhaits de pistes cyclables dédiées sont également ressortis des entretiens avec les communes et de l'atelier, la priorité étant mise sur la desserte des services du territoire (écoles, équipements et commerces notamment), ainsi que la création de continuité sur l'axe ligérien et entre les communes de Cléry-Saint-André et Mareau-aux-Prés. Plusieurs projets d'aménagements cyclables s'articulent autour de la commune de Beaugency :

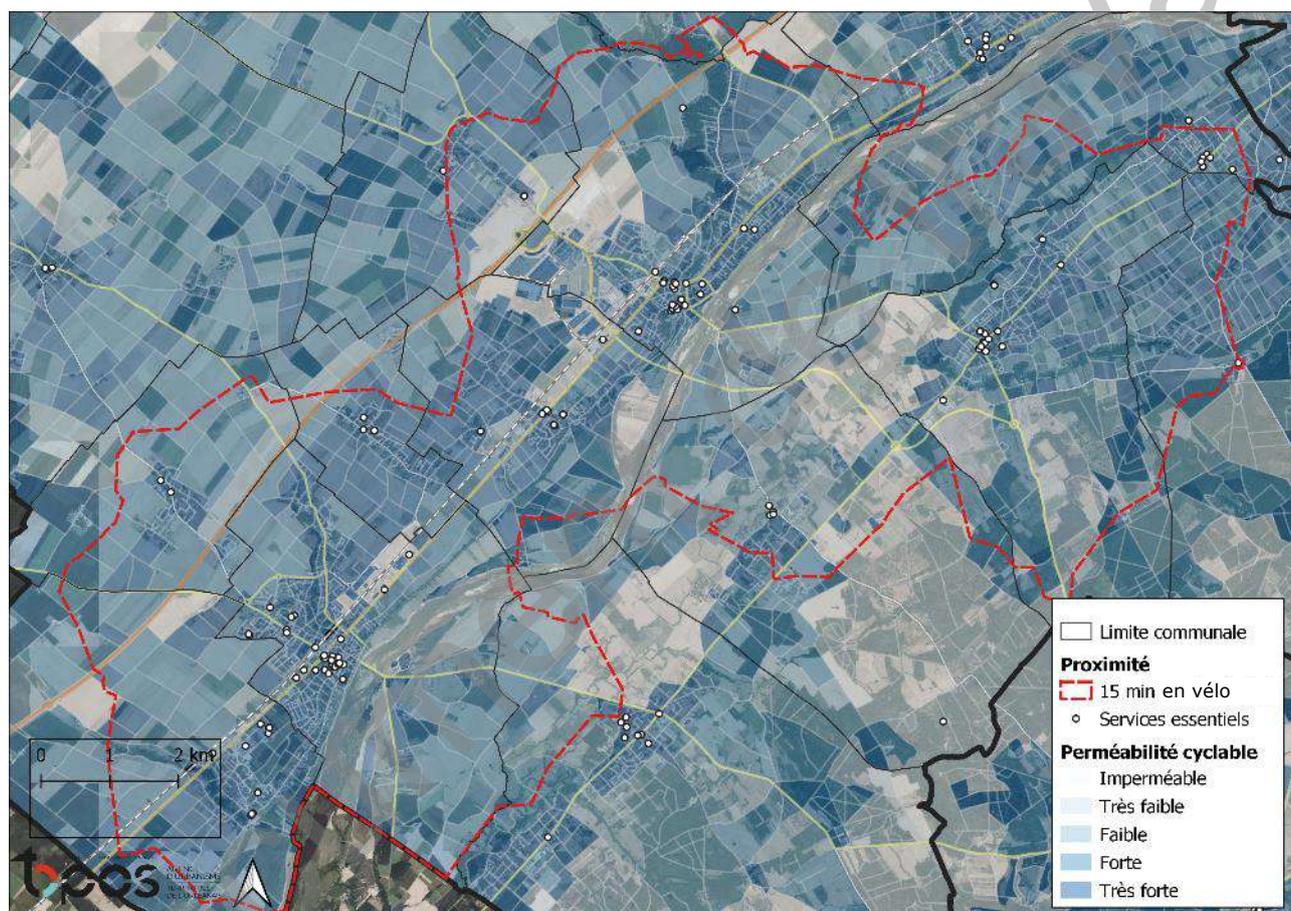
- En lien avec le schéma départemental, la commune de Baule a par exemple pour projet de créer des pistes cyclables à travers champ pour relier la zone d'activité et les établissements scolaires, notamment le lycée de Beaugency.
- La commune de Messas souhaite relier l'école à Beaugency.
- La commune de Tavers a pour projet de desservir la zone du centre-ville de Beaugency jusqu'à l'office notarial, à la fois pour les vélos et les piétons (type voie-verte).

Le lycée de Beaugency et les collèges de Beauce la Romaine et Meung-sur-Loire représentent des points déterminants pour l'amélioration de la desserte à vélo, afin de promouvoir la mobilité douce auprès des profils scolaires. Dans le lieu-dit de Bonneville à Coulmiers, un projet de sécurisation du chemin cyclable en piste vers le bus scolaire est également prévu.

Le développement des axes cyclables pour les déplacements en lien avec les études ressort comme l'enjeu central pour les communes, avec un besoin secondaire pour des liaisons en lien avec les commerces et notamment les marchés (liaisons depuis les communes limitrophes vers le marché d'Ouzouer par exemple). Dans la Petite Beauce, les projets cyclables se font plus rares, avec des demandes principalement formulées autour d'Ouzouer-le-Marché.

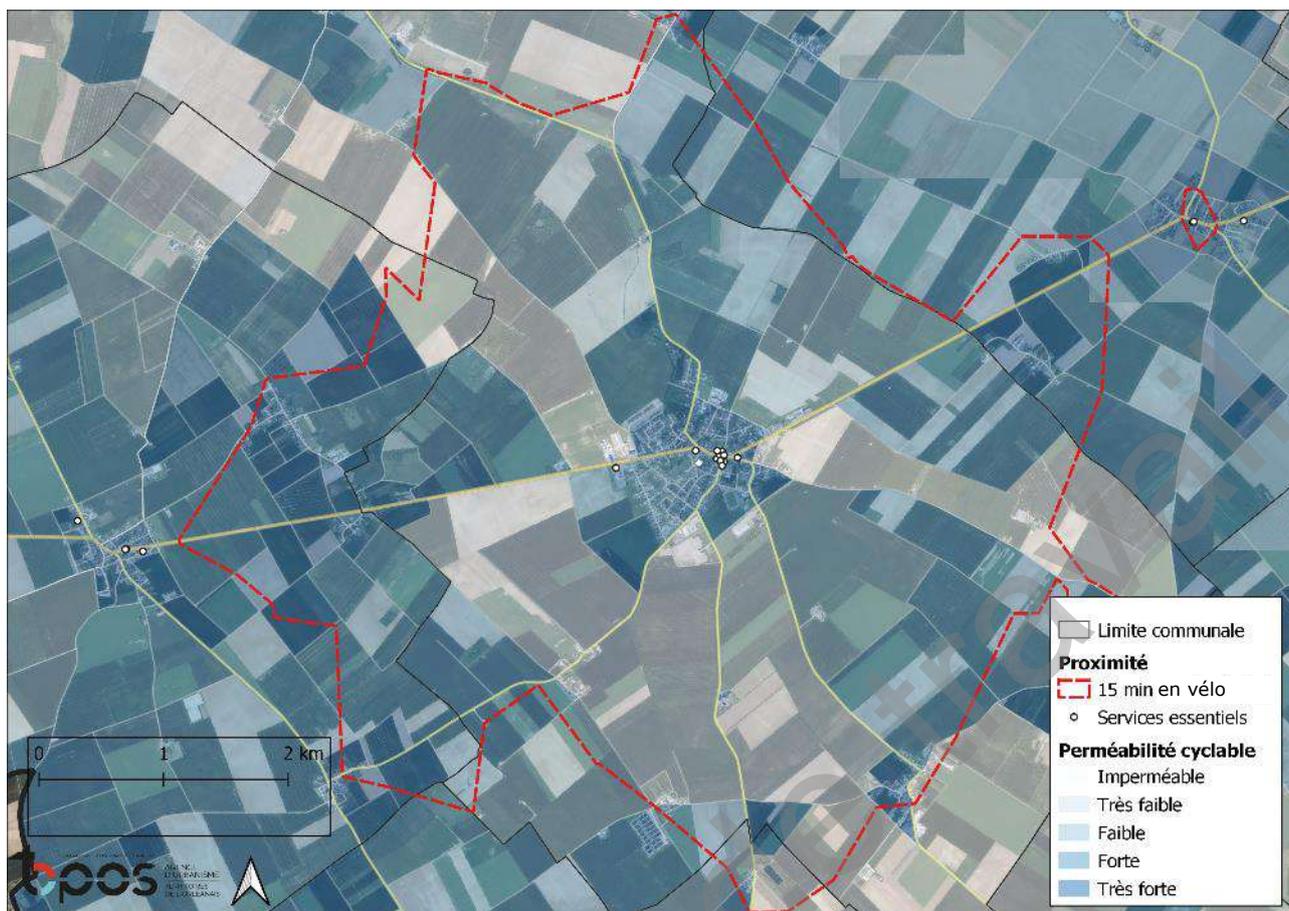
Les liaisons domicile-travail sont davantage ressorties durant l'atelier, avec des points d'attention pour développer les aménagements à partir des grands pôles d'emploi du territoire (Synergie notamment), tout comme les points stratégiques des gares et haltes ferroviaires.

Les études de TOPOS sur la perméabilité du tissu urbain corroborent l'importance de l'axe ligérien pour le développement de la pratique du vélo. La perméabilité est en effet forte aux alentours de Beaugency et Meung-sur-Loire, voire très forte entre ces deux communes. Le territoire de Cléry-Saint-André est également très perméable à la pratique du vélo, illustrant l'intérêt de penser le développement du maillage cyclable en continuité entre les différentes communes de la Communauté de Communes, mais aussi l'importance de prendre en compte le franchissement de la Loire à vélo dans les futurs plans de liaisons cyclables.



Carte 9. Proximité et accessibilité cyclable de la trame urbaine sur l'axe ligérien

La perméabilité cyclable constitue un enjeu particulièrement important sur le territoire de Beauce la Romaine au nord de la Communauté de Communes. Le tissu urbain est en effet majoritairement perméable à l'usage du vélo. La création d'un maillage cyclable attractif permettrait notamment de rejoindre Ouzouer-le-Marché depuis les autres bourgs de Beauce la Romaine, voire depuis les communes voisines. Cela pourrait par exemple être le cas depuis Charsonville. Les habitants du bourg principal résident à moins de 15 minutes à vélo du panel des services du quotidien



Carte 10. Étude de perméabilité du tissu urbain à la pratique du vélo dans la commune de Beauce la Romaine

2.3.3.2 Les infrastructures de stationnement publiques

En termes d'infrastructures de stationnement publiques, plusieurs parkings à vélo ont été créés dans les pôles de la Communauté de Communes : deux à Beaugency, quatre à Meung-sur-Loire, trois à Saint-Ay, un à Mareau-aux-Prés et un à Binas. L'offre est donc principalement concentrée sur l'axe ligérien. Il y a une nouvelle fois un fort enjeu de développement de polarités inter et multimodales, en implantant des espaces de stationnement à proximité des gares, mais également sur les aires de covoiturage actuelles et futures. Par exemple, la commune de Meung-sur-Loire possède une borne de recharge pour vélos à assistance électrique à côté de son aire de camping-car. Un intérêt est également prononcé pour le développement d'abris vélo le long des parcours santé, comme des box sécurisés le long de la Loire à Vélo.

2.3.3.3 Les plans régionaux et départementaux

■ Le plan régional des mobilité vélo

De 2015 à 2019, la Région a dépensé en moyenne 3,7M€ par an en faveur du vélo, principalement pour des subventions au développement d'itinéraires cyclotouristiques, et dans une moindre mesure en faveur du vélo du quotidien.

Par ailleurs, la Région Centre-Val de Loire a mis en place un Plan régional des mobilités vélo afin d'augmenter la part du vélo dans les déplacements quotidiens. De 3% aujourd'hui, la Région entend tripler ce chiffre à l'horizon 2025, tel qu'il a été adopté dans le Schéma Régional d'Aménagement de Développement et d'Égalité des Territoires.

La Région s'est engagée à travers une stratégie élaborée autour de 4 grands axes :

- ORIENTATION 1 : Développer l'intermodalité vélo avec le réseau Rémi
 - Equiper les 70 gares principales du réseau Rémi en stationnement vélo sécurisé
 - Aider à l'acquisition de trottinettes électriques et vélos pliants ou autres nouveaux moyens de transports compacts pour les abonnés Rémi
- ORIENTATION 2 : Proposer des aménagements et des services de qualité aux cyclistes
 - Accroître l'appui aux collectivités pour l'aménagement d'itinéraires vélos et de services associés
 - Aider l'acquisition de vélos à assistance électrique par les particuliers
 - Encourager l'usage du vélo auprès des scolaires
 - Développer des formations pour alimenter l'écosystème des acteurs du vélo
 - Accélérer l'élaboration de plans de mobilités par les acteurs du territoire (collectivités, acteurs économiques...) dans le cadre du dispositif Mobilités rurales
- ORIENTATION 3 : Poursuivre l'essor du tourisme à vélo
 - Proposer une garantie « vélo à bord » dans les trains Rémi
 - Améliorer la qualité d'accueil des gares « hubs » cyclotouristiques en emport des vélos
 - Développer un service numérique facilitant l'organisation de séjours cyclotouristiques en région
- ORIENTATION 4 : Fédérer les acteurs du secteur
 - Mise en place d'une coordination régionale des actions locales en faveur du vélo et d'échanges
 - Communiquer sur le vélo à l'échelle régionale
 - Amplifier les actions d'encouragement à la pratique du vélo par les agents de la Région

Le contenu de ce plan régional des mobilités vélo, élaboré en concertation avec les acteurs locaux, conduira à plus que doubler le budget consacré par la Région au vélo pour atteindre plus de 7M€ par an, dans le cadre d'une stratégie organisée et cohérente en faveur du cyclotourisme et du vélo du quotidien.

La Communauté de Communes des Terres du Val de Loire pourrait bénéficier du plan vélo, en étant épaulée par la Région pour mener à bien des projets d'aménagement cyclable (voies ou stationnement cyclable).

■ Le schéma départemental de mobilité du Loiret

Sur le volet mobilité douce, les orientations sont les suivantes :

- Construire un réseau cyclable sécurisé et efficace pour les déplacements du quotidien (domicile-travail et domicile collège) à l'échelle du département :
 - Aménager les liaisons cyclables structurantes identifiées dans le schéma directeur cyclable, notamment le long de l'axe ligérien ;
 - Mettre en place des subventions pour des aménagements d'itinéraires cyclables secondaires, dont quelques-uns se situent sur le territoire de la Communauté de Communes ;
 - Développer un réseau point nœuds multi-mobilité locaux sur le territoire. Il s'agit des axes départementaux de moins de 100 véhicules/jour, qui ne nécessitent pas d'aménagement spécifique hors jalonnement et sécurisation ponctuelle. Cela concerne également plusieurs axes du territoire de la Communauté de Communes.
- Encourager le report modal vers le vélo en accompagnant les changements de comportement : écoles du vélo pour les adultes, formations à la pratique du vélo dans les collèges, mettre en place des ateliers de réparation ;
- Accompagner les collégiens dans la pratique du vélo : plan de déplacement collèges, distribution de kits vélo ;
- Contribuer au développement des services vélos sur le territoire : développer les ateliers de réparation vélo, offre de stationnement sécurisé vélo, etc.
- Encourager le changement de comportement : campagnes de communication autour des modes de transports décarbonés, organiser des défis d'écomobilité durant l'évènement national mai à vélo.

2.4 La démobilité

La Communauté de Communes comporte deux espaces de coworking, visant notamment à réduire les distances parcourues sur les trajets domicile-travail :

- Renaisens à Cléry-Saint-André comprenant des espaces de bureaux indépendants, des espaces de bureaux partagés, un espace de coworking et une salle de formation.
- Beehive Factory à Baule disposant d'espaces mutualisés, d'espaces privés, d'un studio et d'un espace d'impression 3D en cours d'installation, d'un atelier « Bois », de trois salles de réunions dont un avec espace traiteur, d'une salle de repos, de deux phone box, d'une terrasse et divers services.

L'enjeu sur cette thématique sera de développer ces espaces à proximité des pôles gares afin de continuer à renforcer leur attractivité.



Photo 4. Vue extérieure de l'espace de coworking à Baule



Photo 5. Vue extérieure de l'espace de coworking à Cléry-Saint-André

Document de travail

CHAPITRE 3. SYNTHÈSE

Document de travail

Le territoire est desservi par des axes autoroutiers et routiers structurants (A10, D2152, D951, D2157, D357) qui connaissent un trafic important de plus de 5 000 véhicules par jour. Ils sont notamment privilégiés pour la circulation de véhicules transportant des marchandises, et pour les déplacements quotidiens à destination des principaux pôles d'emplois du territoire. Ce réseau de voies structurantes est complété par un réseau de voirie secondaire qui permet de desservir les différentes communes du territoire.

La desserte par les transports en commun se concentre le long de l'axe ligérien et vers les grosses polarités de la Région. Le territoire dispose de deux gares, à Beaugency et Meung-sur-Loire, permettant des liaisons directes avec Orléans (et Paris en correspondance), Tours, Nantes et Blois, avec une fréquence de passage adaptée aux déplacements domicile-travail en horaires de bureau. Des stationnements à destination des vélos ont été installés récemment sur les deux pôles gare dans une volonté d'encourager l'intermodalité.

Les espaces de stationnements pour les véhicules motorisés en gare sont aujourd'hui sous dimensionnés pour encourager l'intermodalité. Tandis que la place accordée au stationnement en centre-ville est considérée comme trop importante, venant réduire l'attractivité du territoire pour un public touristique.

Le réseau de cars Rémi portée par la Région permet de desservir les zones urbaines mais les fréquences et horaires de passage sont inadaptés à un usage quotidien, ou pour des motifs de déplacement hors domicile-travail. Par ailleurs, il n'y a pas de liaison de transports en commun entre le Nord et le Sud du territoire de la Communauté de Communes.

Pour pallier cela, la pratique du covoiturage commence à se développer sur le territoire avec la création d'aires dédiées et la mise en place de partenariats avec des plateformes privées, tant à l'échelle des employeurs que des collectivités. Une pratique plus informelle est également observée, notamment au Nord de la Communauté de Communes.

La politique d'aménagements cyclables du territoire est principalement tournée vers le tourisme/loisir et reste à créer pour répondre aux besoins des habitants, notamment pour les déplacements vers les zones d'activité, les établissements scolaires, les centres-villes et les pôles gares. Les liaisons piétonnes et cyclables sont aujourd'hui moins continues, visibles, lisibles et développées que les axes à destination des véhicules motorisés.

| ETAT INITIAL | |
|--|--|
| ATOUTS | FAIBLESSES |
| <ul style="list-style-type: none"> • Une desserte ferroviaire régionale de proximité développée, • Une desserte routière facilitée par des axes nationaux et départementaux, • L'itinéraire de la Loire à Vélo qui est un levier pour le cyclotourisme, • Des aires de covoiturages officielles sur le territoire, • Une proximité de grandes polarités comme Orléans et Blois. | <ul style="list-style-type: none"> • Un faible cadencement de l'offre en transports en commun régionale, notamment pour les cars, • Un réseau de transport en commun qui n'offre pas de réelle alternative à la voiture individuelle et assure un service pour un public captif, • Une offre en stationnement tendue en gares de Beaugency et Meung-sur-Loire, • Un territoire très tourné vers Orléans, avec une partie Nord moins accessible que l'axe ligérien, |

| | |
|--|--|
| | <ul style="list-style-type: none"> • Un service de transport à la demande très peu connu sur le territoire, • Un maillage cyclable faible en dehors des axes à destination des touristes. • Une traversée de la Loire en goulet d'étranglement via les 2 uniques ponts permettant la traversée • L'aménagement de certains quartiers pavillonnaires (structure de voirie en « raquette », en impasse ou en arête de poisson), augmentant les distances à parcourir à pied et donc peu propice à l'usage de la marche à pied, notamment en rabattement vers la centralité |
|--|--|

PERSPECTIVES D'EVOLUTION AU FIL DE L'EAU

| OPPORTUNITES | MENACES |
|---|---|
| <ul style="list-style-type: none"> • Des communes dont la structure urbaine est globalement perméable aux modes doux, • Un intérêt de la majorité des communes pour développer des liaisons douces, • Un partenariat envisagé avec une plateforme de covoiturage nationale, • Des projets de contournement et des plans de circulation pour diminuer la place des poids-lourds en centre-ville, • Des employeurs qui commencent à se concerter pour réfléchir à des solutions de mobilité communes, • La mise en œuvre d'un PLUi-H-D permettra d'améliorer l'offre pour tous les besoins en déplacements, • Des expérimentations variées sur le territoire régional de nouvelles offres de mobilité. | <ul style="list-style-type: none"> • Des conditions de sécurité qui limitent l'usage des modes doux, notamment aux abords des traversées de la Loire et de l'autoroute, • La fuite des commerçants en centre-ville en cas de diminution de la quantité de stationnement, • L'impact des déviations éventuelles et de la création de cheminements cyclables sur la consommation et l'accès au foncier agricole, • Une concertation à pérenniser entre les collectivités pour avoir une cohérence des maillages cyclables ou de bornes de recharge. |

A la lecture de ce constat, il est possible de dégager les premiers grands enjeux relatifs à la mobilité :

ENJEUX DE LA MOBILITE

Le réseau routier

Repenser la circulation des poids-lourds et des machines agricoles dans les cœurs de ville

Identifier des solutions pour faciliter la pratique du covoiturage et faire converger les flux, notamment en poursuivant la réflexion avec les gros employeurs du territoire

Coordonner la construction de points de recharge et d'avitaillement pour les motorisations alternatives au diesel et à l'essence sur le territoire

Les transports en commun

Faire des gares de Beaugency et Meung-sur-Loire de véritables pôles multimodaux, associés à des espaces de services (pick-up station, coworking etc.)

Solliciter la Région et la SNCF pour accorder davantage les horaires de passage des lignes régulières avec les horaires de travail des gros employeurs du territoire

Poursuivre le développement de l'offre de transport à destination des publics fragilisés : non-motorisé, demandeur d'emploi ou âgé (transport à la demande, transport solidaire)

Améliorer l'accessibilité et la lisibilité des gares pour le public touristique, les usagers des modes doux et les personnes à mobilité réduite

Les mobilités douces

Développer un réseau de liaisons pour les déplacements à vélo domicile-travail entre les zones d'activités, les gares et les pôles d'habitation

Poursuivre le développement des liaisons cyclables domicile-études, vers les collèges et lycées du territoire

Développer les liaisons douces cyclables ou piétonnes permettant de rejoindre les centres-villes depuis les lotissements, bourgs et hameaux

Le stationnement

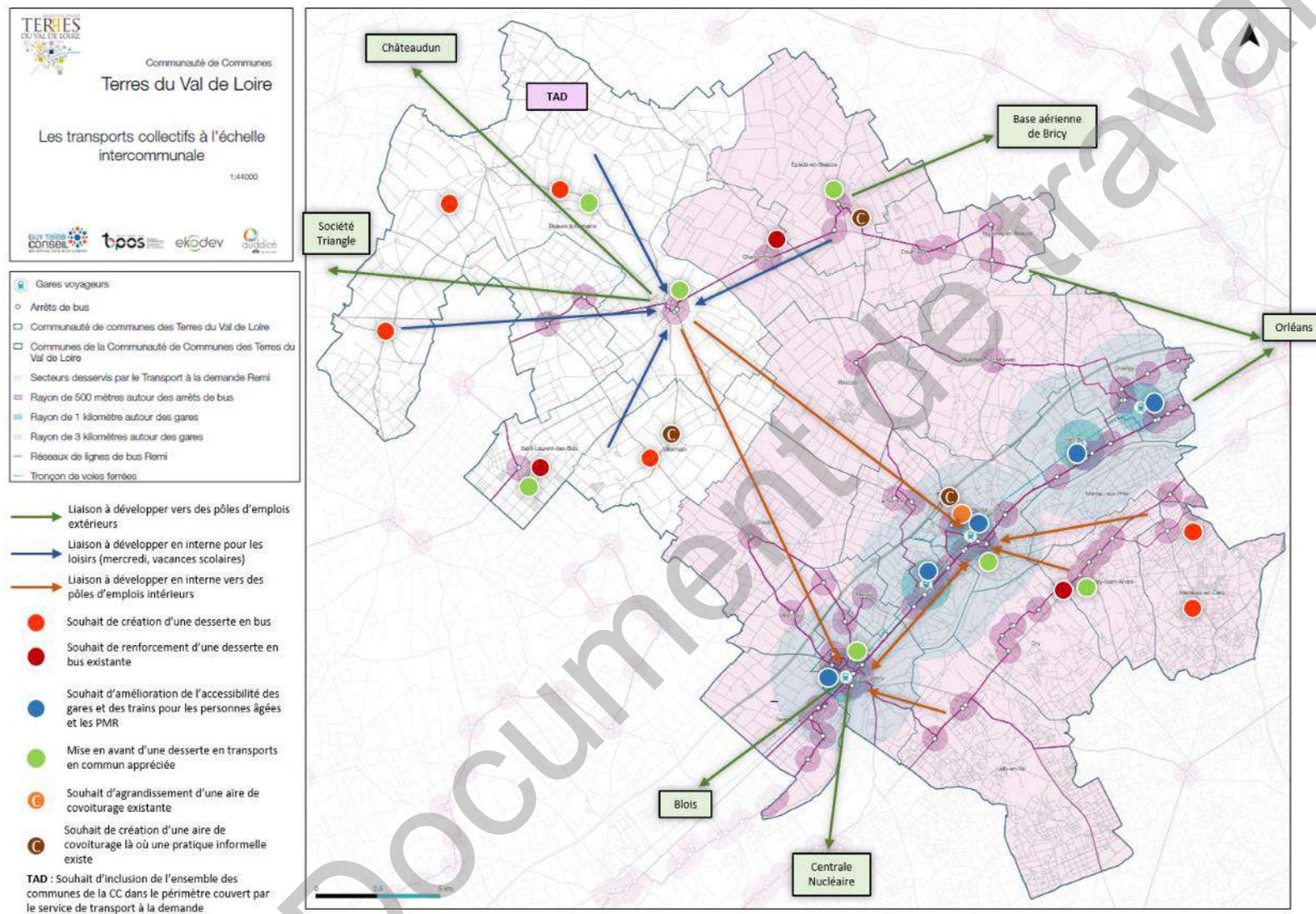
Développer le stationnement dans les gares pour tous les modes de transport

Renforcer le stationnement de courte durée en centre-ville pour y réduire la place de la voiture tout en conservant l'accès aux commerces de proximité

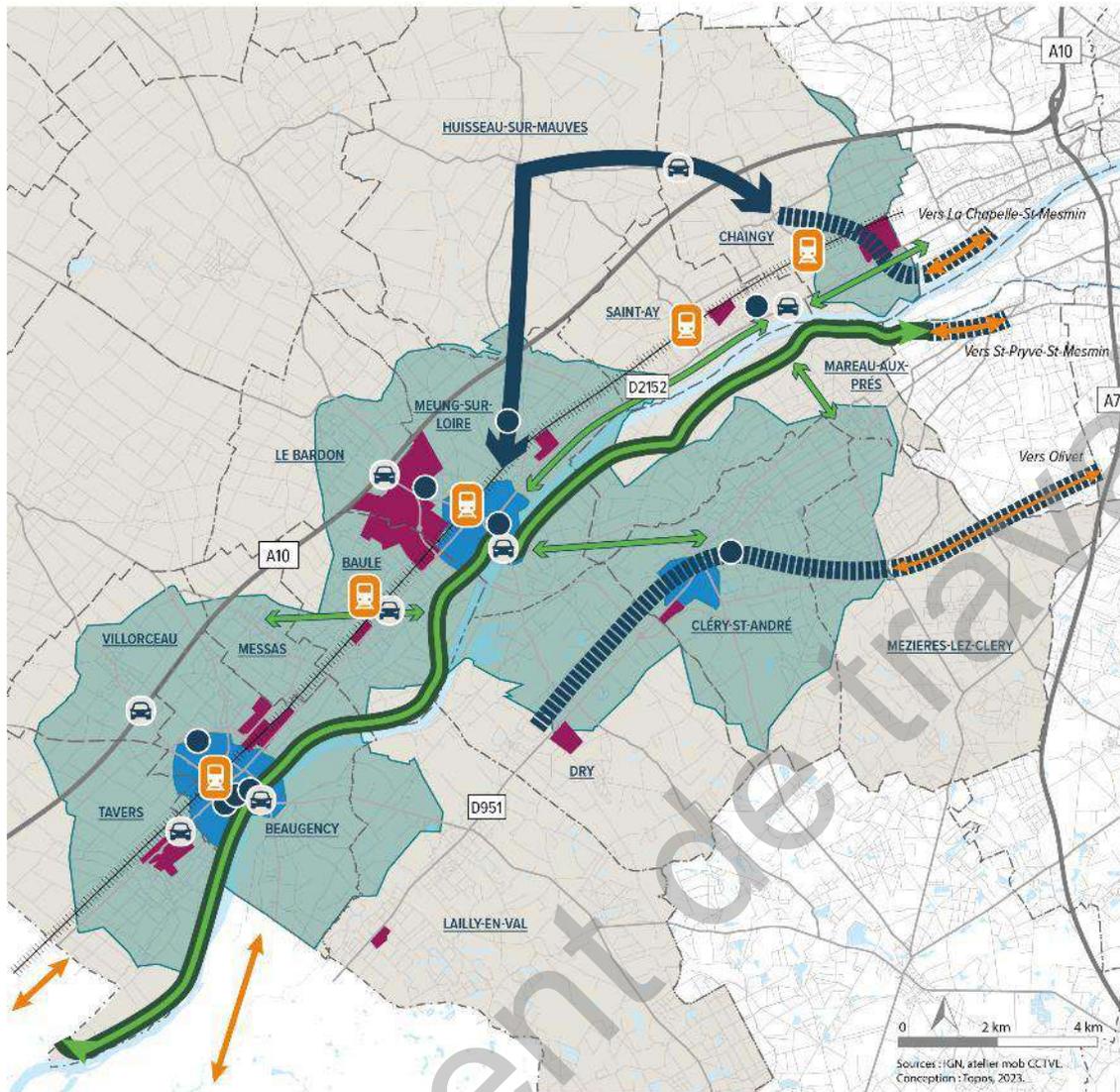
Document de travail

ANNEXES

Annexe 1 – Synthèses de l'atelier



Carte 11. Synthèse de l'atelier sur les transports collectifs – ekodev



ENJEUX PONCTUELS

- Frein : trafic automobile et/ou dangerosité
- Point stratégique
- Gare / Halte ferroviaire

ENJEUX DOMICILE-TRAVAIL

- Parc d'activités
- Domicile-Travail

AXE STRUCTURANT

- Loire à Vélo
- Axe à valoriser
- Connexion à la Loire à Vélo

CONNEXION(S) EXTERNE(S)

- Liaisons hors CC des Terres du Val de Loire

ACCÈS SERVICES DU QUOTIDIEN (15 MINUTES)

- Marche à pied
- Vélo

ENJEUX COMPLÉMENTAIRES

- Liaisons à créer

Carte 12. Synthèse de l'atelier sur les modes actifs – axe ligérien



ENJEUX PONCTUELS



Frein : trafic automobile et/ou dangerosité



Point stratégique

ENJEUX DOMICILE-TRAVAIL



Parc d'activités

ENJEUX COMPLÉMENTAIRES



Zone où créer les liaisons



Point stratégique

ACCÈS SERVICES DU QUOTIDIEN (15 MINUTES)



Marche à pied



Vélo

Carte 13. Synthèse de l'atelier sur les modes actifs – Petite Beauce

Annexe 2 – Atlas PUMA

Document de travail

Accessibilité cyclable Trame urbaine Baccon

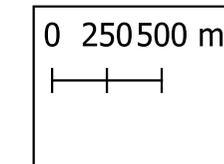
 Limite communale

Panel équipements

-  Alimentaire
-  Santé
-  Éducation
-  Service
-  Commerce (tabac-presse)
-  Nature

Perméabilité cyclable

-  Imperméable
-  Très faible
-  Faible
-  Forte
-  Très forte



Accessibilité cyclable Trame urbaine Baule

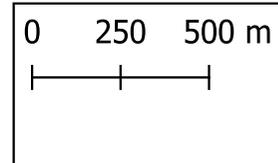
 Limite communale

Panel équipements

-  Alimentaire
-  Santé
-  Éducation
-  Service
-  Commerce
(tabac-presse)
-  Nature

Perméabilité cyclable

-  Imperméable
-  Très faible
-  Faible
-  Forte
-  Très forte



Accessibilité cyclable Trame urbaine Beauce la Romaine

 Limite communale

Panel équipements

-  Alimentaire
-  Santé
-  Éducation
-  Service
-  Commerce (tabac-presse)
-  Nature

Perméabilité cyclable

-  Imperméable
-  Très faible
-  Faible
-  Forte
-  Très forte

0 2500 m



Accessibilité cyclable Trame urbaine Beaugency

 Limite communale

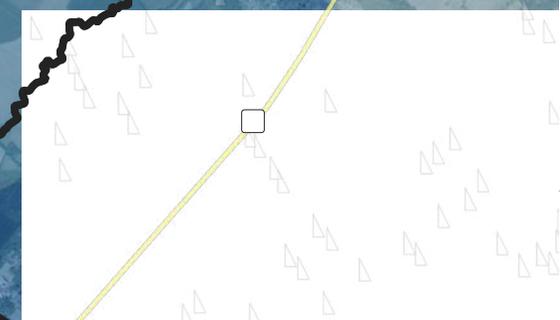
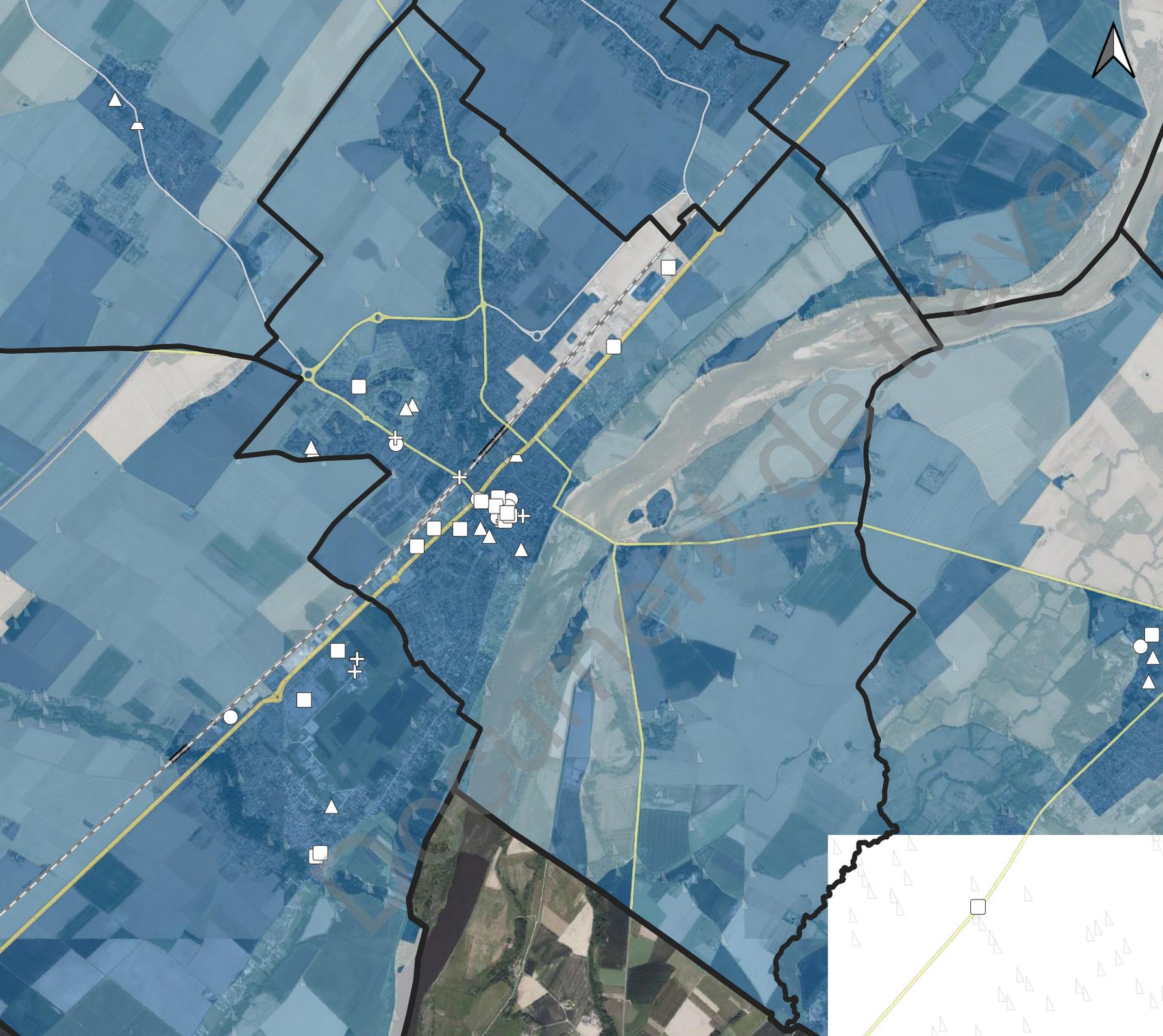
Panel équipements

-  Alimentaire
-  Santé
-  Éducation
-  Service
-  Commerce (tabac-presse)
-  Nature

Perméabilité cyclable

-  Imperméable
-  Très faible
-  Faible
-  Forte
-  Très forte

0 250 500 m



Accessibilité cyclable Trame urbaine Binas

 Limite communale

Panel équipements

-  Alimentaire
-  Santé
-  Éducation
-  Service
-  Commerce (tabac-presse)
-  Nature

Perméabilité cyclable

-  Imperméable
-  Très faible
-  Faible
-  Forte
-  Très forte

0 250500 m



Accessibilité cyclable Trame urbaine Chaingy

 Limite communale

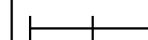
Panel équipements

-  Alimentaire
-  Santé
-  Éducation
-  Service
-  Commerce (tabac-presse)
-  Nature

Perméabilité cyclable

-  Imperméable
-  Très faible
-  Faible
-  Forte
-  Très forte

0 250 500 m



Accessibilité cyclable Trame urbaine Charsonville

 Limite communale

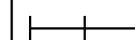
Panel équipements

-  Alimentaire
-  Santé
-  Éducation
-  Service
-  Commerce (tabac-presse)
-  Nature

Perméabilité cyclable

-  Imperméable
-  Très faible
-  Faible
-  Forte
-  Très forte

0 250 500 m



Document de travail

Accessibilité cyclable Trame urbaine Cléry-Saint-André

 Limite communale

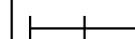
Panel équipements

-  Alimentaire
-  Santé
-  Éducation
-  Service
-  Commerce (tabac-presse)
-  Nature

Perméabilité cyclable

-  Imperméable
-  Très faible
-  Faible
-  Forte
-  Très forte

0 250 500 m



Accessibilité cyclable Trame urbaine Coulmiers

 Limite communale

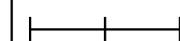
Panel équipements

-  Alimentaire
-  Santé
-  Éducation
-  Service
-  Commerce (tabac-presse)
-  Nature

Perméabilité cyclable

-  Imperméable
-  Très faible
-  Faible
-  Forte
-  Très forte

0 250 500 m



Accessibilité cyclable Trame urbaine Cravant

 Limite communale

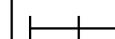
Panel équipements

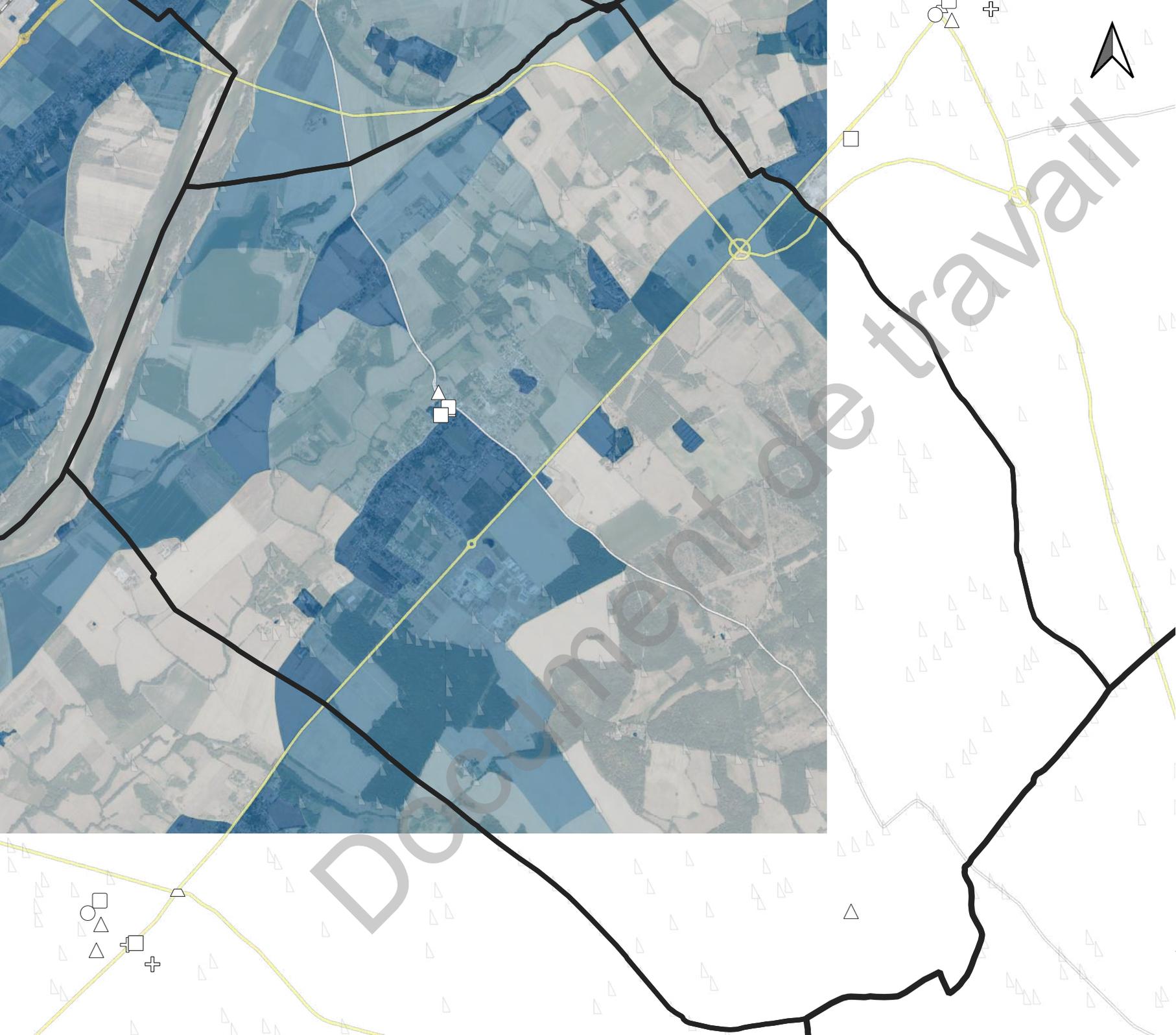
-  Alimentaire
-  Santé
-  Éducation
-  Service
-  Commerce
(tabac-presse)
-  Nature

Perméabilité cyclable

-  Imperméable
-  Très faible
-  Faible
-  Forte
-  Très forte

0 250500 m





Accessibilité cyclable
Trame urbaine
Dry

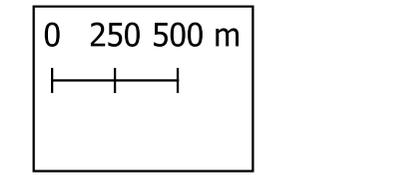
 Limite communale

Panel équipements

-  Alimentaire
-  Santé
-  Éducation
-  Service
-  Commerce (tabac-presse)
-  Nature

Perméabilité cyclable

-  Imperméable
-  Très faible
-  Faible
-  Forte
-  Très forte



Accessibilité cyclable Trame urbaine Épieds-en-Beauce

 Limite communale

Panel équipements

-  Alimentaire
-  Santé
-  Éducation
-  Service
-  Commerce (tabac-presse)
-  Nature

Perméabilité cyclable

-  Imperméable
-  Très faible
-  Faible
-  Forte
-  Très forte

0 25 500 m



Accessibilité cyclable Trame urbaine Huisseau-sur-Mauves

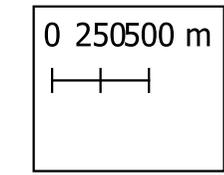
 Limite communale

Panel équipements

-  Alimentaire
-  Santé
-  Éducation
-  Service
-  Commerce (tabac-presse)
-  Nature

Perméabilité cyclable

-  Imperméable
-  Très faible
-  Faible
-  Forte
-  Très forte



Accessibilité cyclable Trame urbaine Lailly-en-Val

 Limite communale

Panel équipements

-  Alimentaire
-  Santé
-  Éducation
-  Service
-  Commerce (tabac-presse)
-  Nature

Perméabilité cyclable

-  Imperméable
-  Très faible
-  Faible
-  Forte
-  Très forte

025000 m



Accessibilité cyclable Trame urbaine Le Bardon

 Limite communale

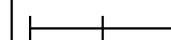
Panel équipements

-  Alimentaire
-  Santé
-  Éducation
-  Service
-  Commerce
(tabac-presse)
-  Nature

Perméabilité cyclable

-  Imperméable
-  Très faible
-  Faible
-  Forte
-  Très forte

0 250 500 m



Accessibilité cyclable Trame urbaine Mareau-aux-Prés

 Limite communale

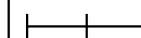
Panel équipements

-  Alimentaire
-  Santé
-  Éducation
-  Service
-  Commerce (tabac-presse)
-  Nature

Perméabilité cyclable

-  Imperméable
-  Très faible
-  Faible
-  Forte
-  Très forte

0 250 500 m



Accessibilité cyclable Trame urbaine Messas

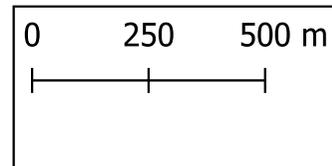
 Limite communale

Panel équipements

-  Alimentaire
-  Santé
-  Éducation
-  Service
-  Commerce (tabac-presse)
-  Nature

Perméabilité cyclable

-  Imperméable
-  Très faible
-  Faible
-  Forte
-  Très forte



Accessibilité cyclable Trame urbaine Meung-sur-Loire

 Limite communale

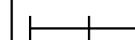
Panel équipements

-  Alimentaire
-  Santé
-  Éducation
-  Service
-  Commerce (tabac-presse)
-  Nature

Perméabilité cyclable

-  Imperméable
-  Très faible
-  Faible
-  Forte
-  Très forte

0 250 500 m



Accessibilité cyclable Trame urbaine Mézières-lez-Cléry

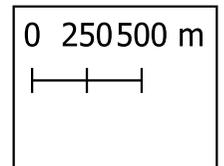
 Limite communale

Panel équipements

-  Alimentaire
-  Santé
-  Éducation
-  Service
-  Commerce (tabac-presse)
-  Nature

Perméabilité cyclable

-  Imperméable
-  Très faible
-  Faible
-  Forte
-  Très forte



Accessibilité cyclable Trame urbaine Rozières-en-Beauce

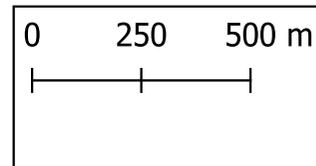
 Limite communale

Panel équipements

-  Alimentaire
-  Santé
-  Éducation
-  Service
-  Commerce (tabac-presse)
-  Nature

Perméabilité cyclable

-  Imperméable
-  Très faible
-  Faible
-  Forte
-  Très forte



Accessibilité cyclable Trame urbaine Saint-Ay

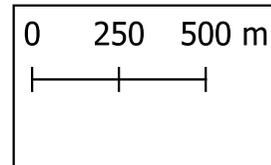
 Limite communale

Panel équipements

-  Alimentaire
-  Santé
-  Éducation
-  Service
-  Commerce (tabac-presse)
-  Nature

Perméabilité cyclable

-  Imperméable
-  Très faible
-  Faible
-  Forte
-  Très forte



Accessibilité cyclable Trame urbaine Saint-Laurent-des-Bois

 Limite communale

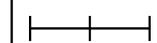
Panel équipements

-  Alimentaire
-  Santé
-  Éducation
-  Service
-  Commerce (tabac-presse)
-  Nature

Perméabilité cyclable

-  Imperméable
-  Très faible
-  Faible
-  Forte
-  Très forte

0 250 500 m



Accessibilité cyclable Trame urbaine Tavers

 Limite communale

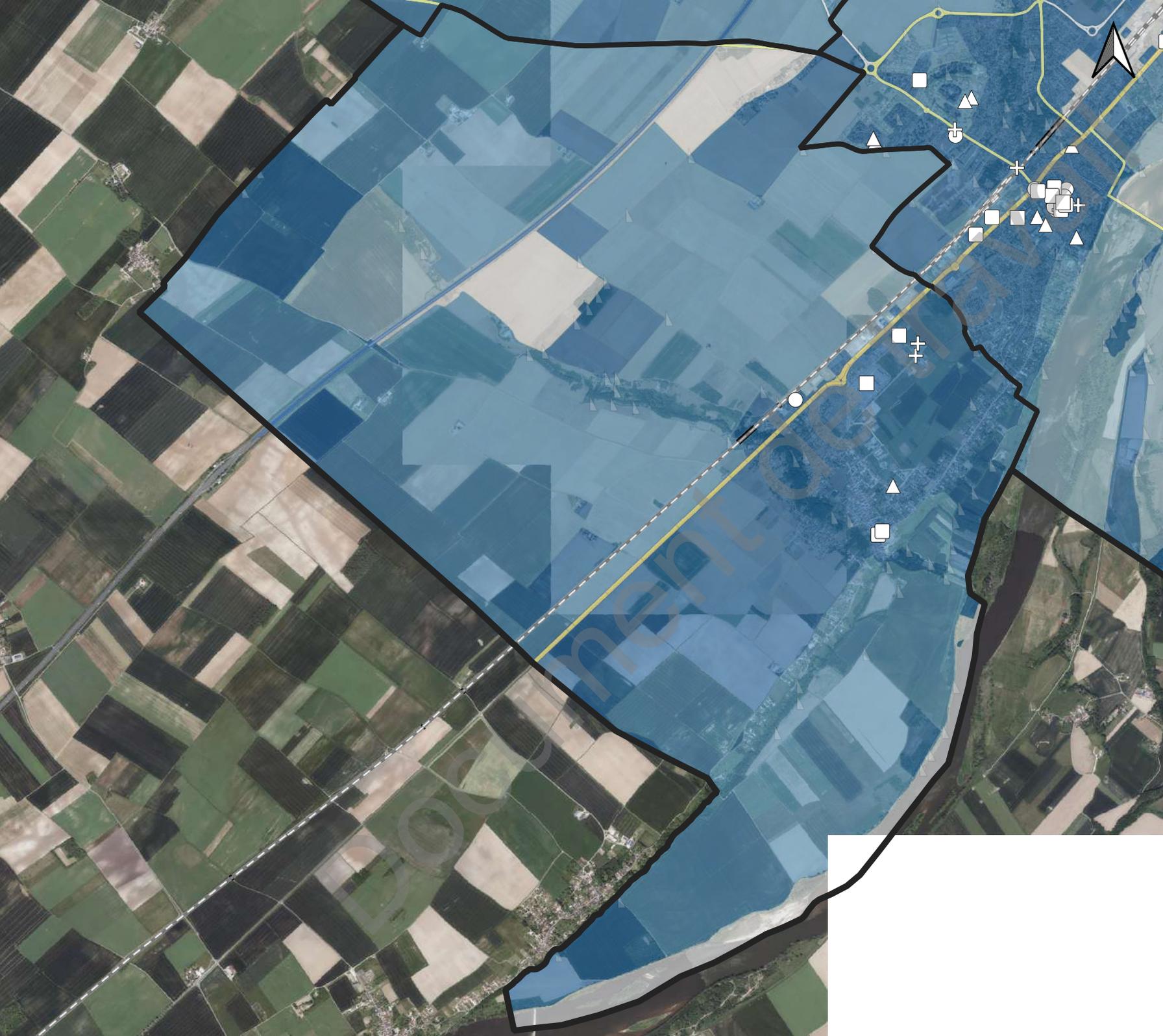
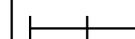
Panel équipements

-  Alimentaire
-  Santé
-  Éducation
-  Service
-  Commerce (tabac-presse)
-  Nature

Perméabilité cyclable

-  Imperméable
-  Très faible
-  Faible
-  Forte
-  Très forte

0 250 500 m



Accessibilité cyclable Trame urbaine Villermain

 Limite communale

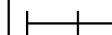
Panel équipements

-  Alimentaire
-  Santé
-  Éducation
-  Service
-  Commerce (tabac-presse)
-  Nature

Perméabilité cyclable

-  Imperméable
-  Très faible
-  Faible
-  Forte
-  Très forte

0 250500 m



Accessibilité cyclable Trame urbaine Villorceau

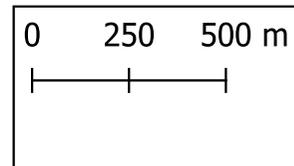
 Limite communale

Panel équipements

-  Alimentaire
-  Santé
-  Éducation
-  Service
-  Commerce (tabac-presse)
-  Nature

Perméabilité cyclable

-  Imperméable
-  Très faible
-  Faible
-  Forte
-  Très forte



Accessibilité piétonne Trame urbaine Baccon

 Limite communale

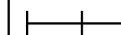
Panel équipements

-  Alimentaire
-  Santé
-  Éducation
-  Service
-  Commerce (tabac-presse)
-  Nature

Perméabilité piétonne

-  Imperméable
-  Très faible
-  Faible
-  Forte
-  Très forte

0 250 500 m



Accessibilité piétonne Trame urbaine Baule

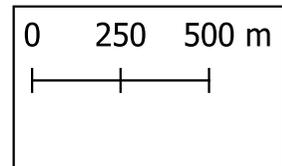
 Limite communale

Panel équipements

-  Alimentaire
-  Santé
-  Éducation
-  Service
-  Commerce (tabac-presse)
-  Nature

Perméabilité piétonne

-  Imperméable
-  Très faible
-  Faible
-  Forte
-  Très forte



Accessibilité piétonne Trame urbaine Beauce la Romaine

 Limite communale

Panel équipements

-  Alimentaire
-  Santé
-  Éducation
-  Service
-  Commerce (tabac-presse)
-  Nature

Perméabilité piétonne

-  Imperméable
-  Très faible
-  Faible
-  Forte
-  Très forte

0 2500 m



Accessibilité piétonne Trame urbaine Beaugency

 Limite communale

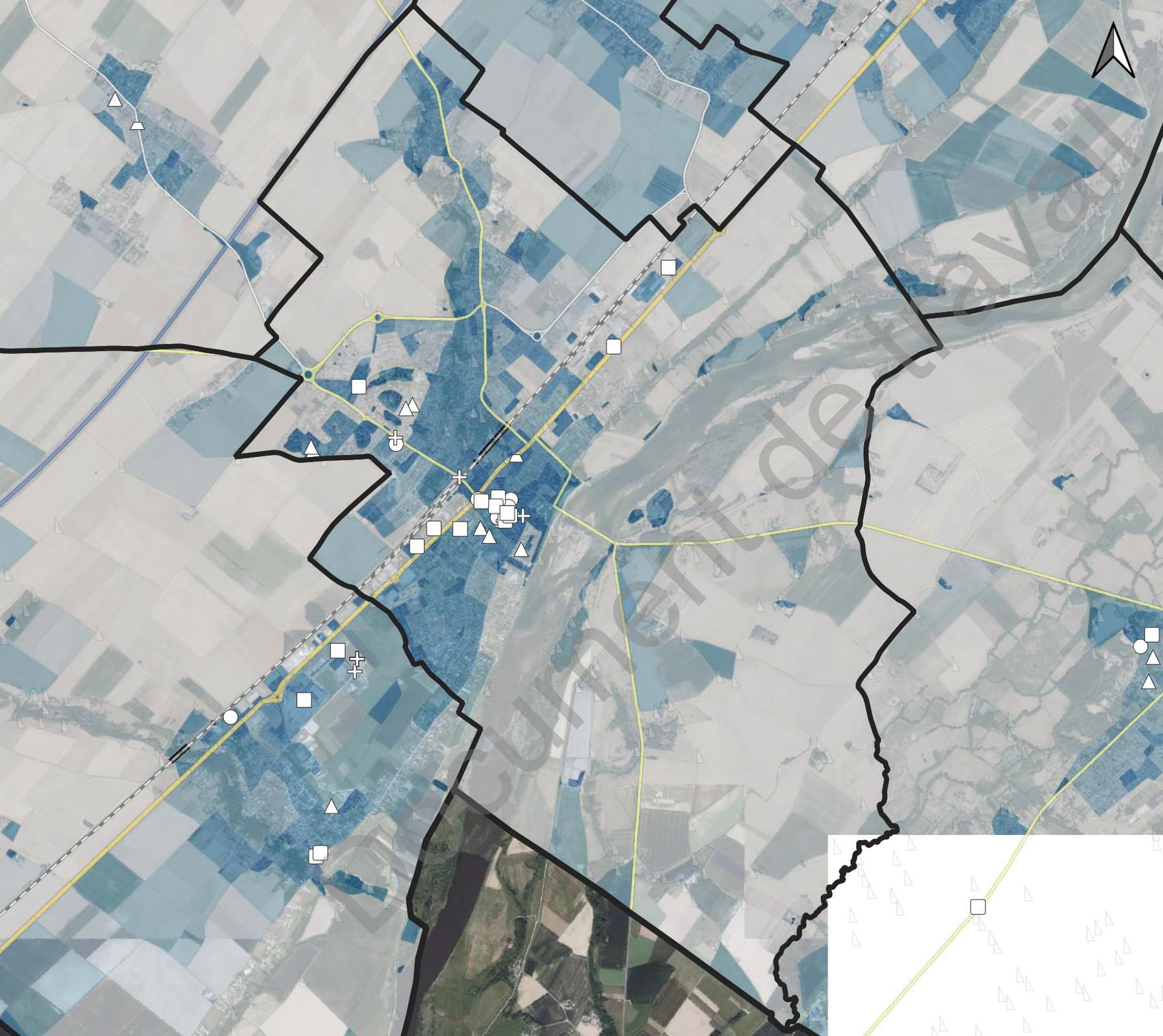
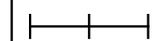
Panel équipements

-  Alimentaire
-  Santé
-  Éducation
-  Service
-  Commerce (tabac-presse)
-  Nature

Perméabilité piétonne

-  Imperméable
-  Très faible
-  Faible
-  Forte
-  Très forte

0 250 500 m



Accessibilité piétonne Trame urbaine Binas

 Limite communale

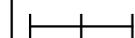
Panel équipements

-  Alimentaire
-  Santé
-  Éducation
-  Service
-  Commerce (tabac-presse)
-  Nature

Perméabilité piétonne

-  Imperméable
-  Très faible
-  Faible
-  Forte
-  Très forte

0 250500 m



Accessibilité piétonne Trame urbaine Chaingy

 Limite communale

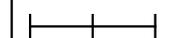
Panel équipements

-  Alimentaire
-  Santé
-  Éducation
-  Service
-  Commerce (tabac-presse)
-  Nature

Perméabilité piétonne

-  Imperméable
-  Très faible
-  Faible
-  Forte
-  Très forte

0 250 500 m



Accessibilité piétonne Trame urbaine Charsonville

 Limite communale

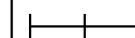
Panel équipements

-  Alimentaire
-  Santé
-  Éducation
-  Service
-  Commerce (tabac-presse)
-  Nature

Perméabilité piétonne

-  Imperméable
-  Très faible
-  Faible
-  Forte
-  Très forte

0 250 500 m



Document de travail

Accessibilité piétonne Trame urbaine Cléry-Saint-André

 Limite communale

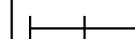
Panel équipements

-  Alimentaire
-  Santé
-  Éducation
-  Service
-  Commerce (tabac-presse)
-  Nature

Perméabilité piétonne

-  Imperméable
-  Très faible
-  Faible
-  Forte
-  Très forte

0 250500 m



Accessibilité piétonne Trame urbaine Coulmiers

 Limite communale

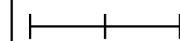
Panel équipements

-  Alimentaire
-  Santé
-  Éducation
-  Service
-  Commerce (tabac-presse)
-  Nature

Perméabilité piétonne

-  Imperméable
-  Très faible
-  Faible
-  Forte
-  Très forte

0 250 500 m



Accessibilité piétonne Trame urbaine Cravant

 Limite communale

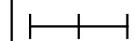
Panel équipements

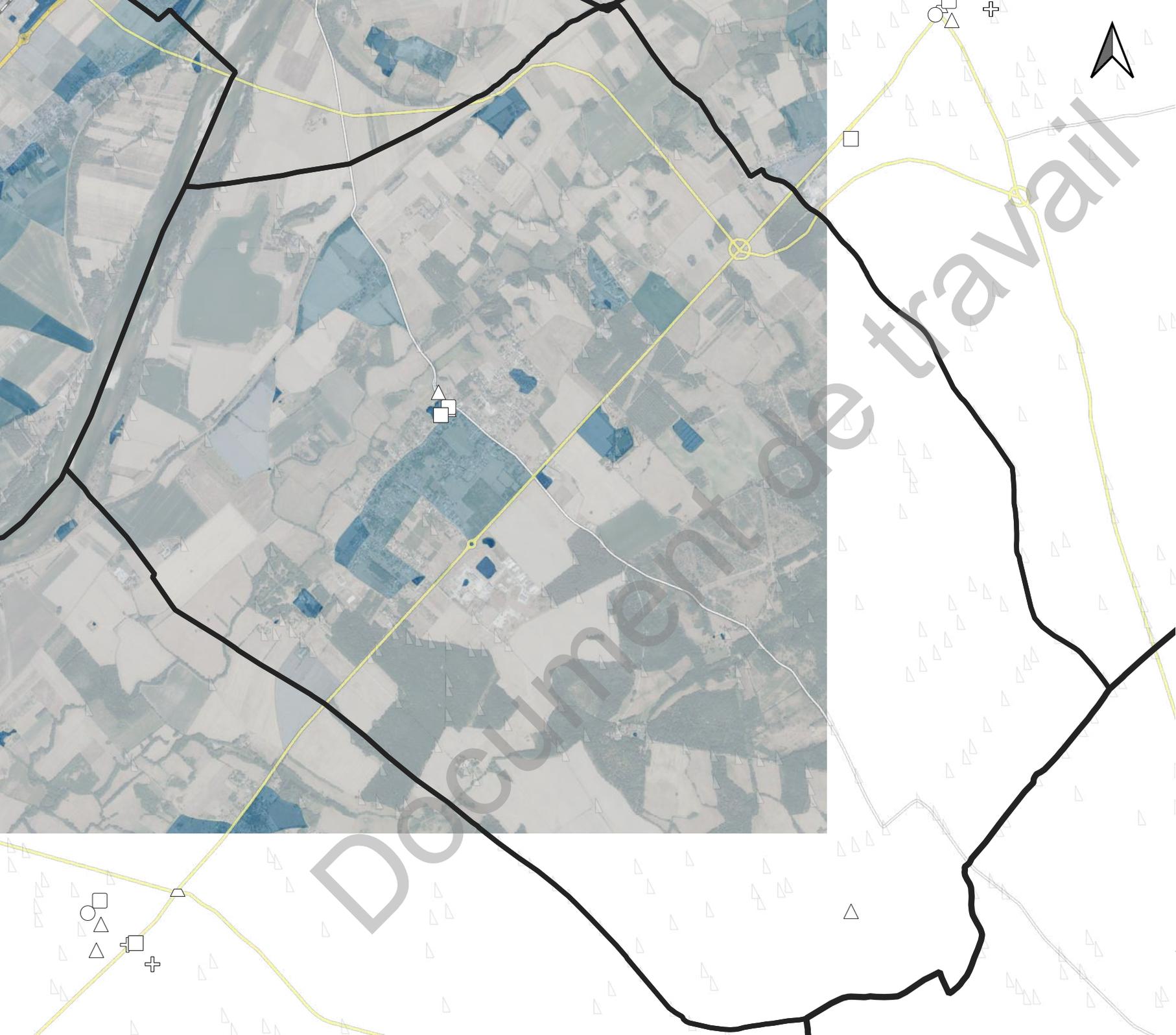
-  Alimentaire
-  Santé
-  Éducation
-  Service
-  Commerce
(tabac-presse)
-  Nature

Perméabilité piétonne

-  Imperméable
-  Très faible
-  Faible
-  Forte
-  Très forte

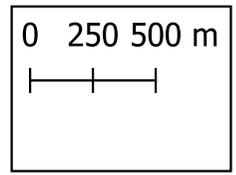
0 250500 m





Accessibilité piétonne Trame urbaine Dry

- Limite communale
- Panel équipements**
 - Alimentaire
 - Santé
 - Éducation
 - Service
 - Commerce (tabac-presse)
 - Nature
- Perméabilité piétonne**
 - Imperméable
 - Très faible
 - Faible
 - Forte
 - Très forte



Accessibilité piétonne Trame urbaine Épieds-en-Beauce

 Limite communale

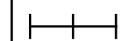
Panel équipements

-  Alimentaire
-  Santé
-  Éducation
-  Service
-  Commerce (tabac-presse)
-  Nature

Perméabilité piétonne

-  Imperméable
-  Très faible
-  Faible
-  Forte
-  Très forte

0 25 500 m



Accessibilité piétonne Trame urbaine Huisseau-sur-Mauves

 Limite communale

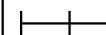
Panel équipements

-  Alimentaire
-  Santé
-  Éducation
-  Service
-  Commerce (tabac-presse)
-  Nature

Perméabilité piétonne

-  Imperméable
-  Très faible
-  Faible
-  Forte
-  Très forte

0 250500 m



Accessibilité piétonne Trame urbaine Lailly-en-Val

 Limite communale

Panel équipements

-  Alimentaire
-  Santé
-  Éducation
-  Service
-  Commerce (tabac-presse)
-  Nature

Perméabilité piétonne

-  Imperméable
-  Très faible
-  Faible
-  Forte
-  Très forte

025000 m



Accessibilité piétonne Trame urbaine Le Bardon

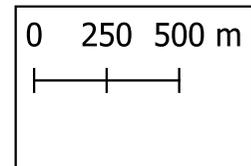
 Limite communale

Panel équipements

-  Alimentaire
-  Santé
-  Éducation
-  Service
-  Commerce (tabac-presse)
-  Nature

Perméabilité piétonne

-  Imperméable
-  Très faible
-  Faible
-  Forte
-  Très forte



Accessibilité piétonne Trame urbaine Mareau-aux-Prés

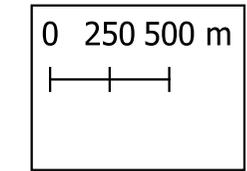
 Limite communale

Panel équipements

-  Alimentaire
-  Santé
-  Éducation
-  Service
-  Commerce (tabac-presse)
-  Nature

Perméabilité piétonne

-  Imperméable
-  Très faible
-  Faible
-  Forte
-  Très forte



Accessibilité piétonne Trame urbaine Messas

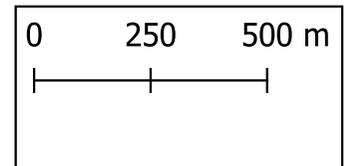
 Limite communale

Panel équipements

-  Alimentaire
-  Santé
-  Éducation
-  Service
-  Commerce (tabac-presse)
-  Nature

Perméabilité piétonne

-  Imperméable
-  Très faible
-  Faible
-  Forte
-  Très forte



Accessibilité piétonne Trame urbaine Meung-sur-Loire

 Limite communale

Panel équipements

-  Alimentaire
-  Santé
-  Éducation
-  Service
-  Commerce (tabac-presse)
-  Nature

Perméabilité piétonne

-  Imperméable
-  Très faible
-  Faible
-  Forte
-  Très forte

0 250 500 m



Accessibilité piétonne Trame urbaine Mézières-lez-Cléry

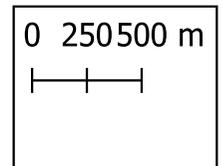
 Limite communale

Panel équipements

-  Alimentaire
-  Santé
-  Éducation
-  Service
-  Commerce (tabac-presse)
-  Nature

Perméabilité piétonne

-  Imperméable
-  Très faible
-  Faible
-  Forte
-  Très forte



Accessibilité piétonne Trame urbaine Rozières-en-Beauce

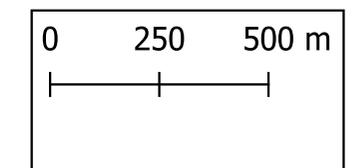
 Limite communale

Panel équipements

-  Alimentaire
-  Santé
-  Éducation
-  Service
-  Commerce (tabac-presse)
-  Nature

Perméabilité piétonne

-  Imperméable
-  Très faible
-  Faible
-  Forte
-  Très forte



Accessibilité piétonne Trame urbaine Saint-Ay

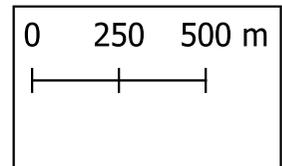
 Limite communale

Panel équipements

-  Alimentaire
-  Santé
-  Éducation
-  Service
-  Commerce (tabac-presse)
-  Nature

Perméabilité piétonne

-  Imperméable
-  Très faible
-  Faible
-  Forte
-  Très forte



Accessibilité piéto Trame urbaine Saint-Laurent-des-Bois

 Limite communale

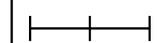
Panel équipements

-  Alimentaire
-  Santé
-  Éducation
-  Service
-  Commerce (tabac-presse)
-  Nature

Perméabilité piéto

-  Imperméable
-  Très faible
-  Faible
-  Forte
-  Très forte

0 250 500 m



Accessibilité piétonne Trame urbaine Tavers

 Limite communale

Panel équipements

-  Alimentaire
-  Santé
-  Éducation
-  Service
-  Commerce (tabac-presse)
-  Nature

Perméabilité piétonne

-  Imperméable
-  Très faible
-  Faible
-  Forte
-  Très forte

0 250 500 m



Accessibilité piétonne Trame urbaine Villermain

 Limite communale

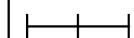
Panel équipements

-  Alimentaire
-  Santé
-  Éducation
-  Service
-  Commerce (tabac-presse)
-  Nature

Perméabilité piétonne

-  Imperméable
-  Très faible
-  Faible
-  Forte
-  Très forte

0 250500 m



Accessibilité piétonne Trame urbaine Villorceau

 Limite communale

Panel équipements

-  Alimentaire
-  Santé
-  Éducation
-  Service
-  Commerce (tabac-presse)
-  Nature

Perméabilité piétonne

-  Imperméable
-  Très faible
-  Faible
-  Forte
-  Très forte

