

Le réseau points-nœuds multimodal

Rapport de phase 2

Modifié le 04/07/2024







INTRODUCTION

La démarche du réseau points-nœuds multimodal

Les valeurs du réseau

Le réseau points-nœuds multimodal (RPNM) est une stratégie d'échelle départementale permettant de développer une offre de mobilité durable et adaptable en fonction des besoins locaux. Elle porte des valeurs clés :

- Valeur environnementale : le réseau points-nœuds multimodal permet aux usagers d'accéder à une offre de mobilité plus respectueuse de l'environnement, notamment dans les secteurs où la voiture thermique est la seule solution pour les déplacements quotidiens.
- Equité territoriale: Les points-nœuds permettent à tous les Loirétains, quelle que soit leur commune de résidence, de profiter d'une offre de mobilité alternative à la voiture individuelle à moins de 10 km de leur domicile.
- Efficacité financière : les services de mobilité proposés sont adaptés à chaque points-nœuds multimodal. Les coûts d'aménagement et de gestion sont adaptés aux besoins locaux.
- Valeur sociale: l'offre de mobilité déployée au sein des points-noeuds multimodaux permet à tous les usagers et notamment aux ménages les plus modestes de disposer d'une offre de mobilité de qualité afin de faciliter l'accès à l'emploi et aux services.

Réseau points-nœuds multimodal

Environnementale

Equité territoriale

Sociale

Efficacité financière



INTRODUCTION

Rappel des objectifs du réseau points-nœuds multimodal

LA MOBILITÉ DANS LE LOIR ET D'IGI 2040 DES POLARITÉS CONNECTÉES PAR UN RÉSEAU MULTI-MOBILITÉS Les pôles de Les pôles gare covoiturage Regroupement de services itinéraires cyclables ou des lignes de transports en commun fbus. lignes de transports en commun (bus, train, ...). Les pôles centre-bourg Les services Stationnement vélo train, ...). Conseiller mobilité Réseau cyclable, lignes de bus et Réparation de covoiturage Covoiturage/libre-service Pôles urbains locaux Borne de recharge

Les objectifs

Le concept points-nœuds (« knooppunten » en néerlandais) est une stratégie éprouvée dans la planification du réseau cyclable. Elle permet de développer à moindre coût l'usage du vélo pour des déplacements quotidiens et de loisir.

Le réseau points-nœuds multimodal, inspiré du réseau points-nœuds vélo, et imaginé par Vizea est un mode d'organisation des mobilités constitué d'un maillage de lignes de mobilité desservant des points-nœuds multimodaux. Ceux-ci sont répartis sur le territoire afin que chaque habitant puisse y accéder à moins de 10 kilomètres de chez lui. Cette véritable innovation, par son maillage du territoire et l'agrégation des différents services déployés par les transports publics, les transports du secteur privé, mais aussi les citoyens eux-mêmes, répond aux enjeux de mobilité durable du département du Loiret,

Les points-nœuds multimodaux sont des lieux regroupant différents services de mobilité. Information, services de location, offre de stationnement vélo, etc. sont à disposition des habitants dans le but d'encourager au changement de pratiques de mobilité. Le réseau points-nœuds multimodal est lisible et facile d'utilisation pour les usagers.

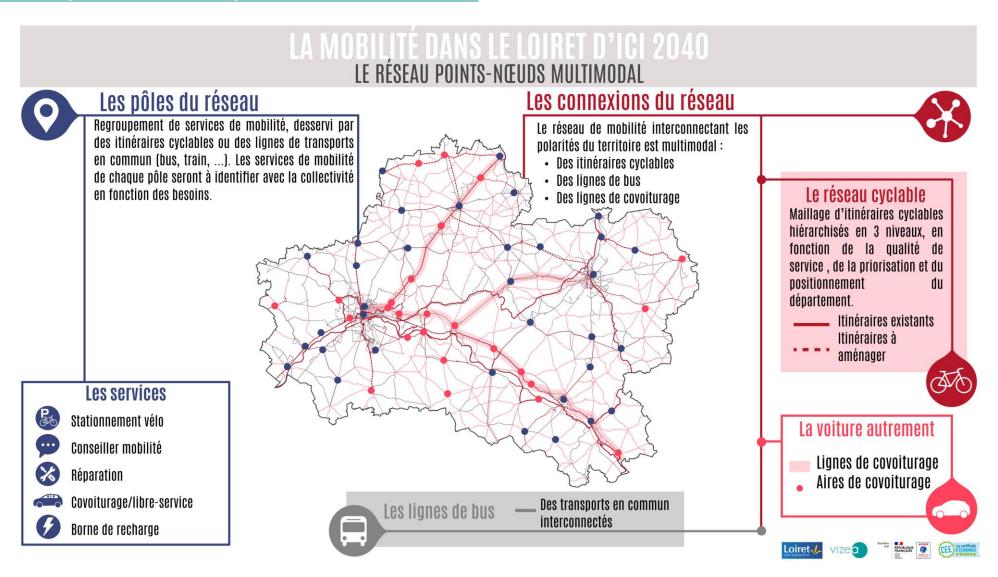
La répartition des services de mobilité est adaptée aux demandes et besoins locaux. Les modes de mobilité disponibles au sein des points-nœuds multimodaux sont adaptés à tous les profils d'usagers et types de déplacement.

Les objectifs du réseau :

- Un maillage territorial assuré et l'absence de rupture de continuités
- Un juste effort des investissements des territoires en fonction du potentiel de déplacement entre deux pôles
- Une simplicité de lecture et d'utilisation pour les usagers
- Une massification des moyens pour les financeurs
- Une boite à outils mobilisable en fonction des besoins pour les collectivités

INTRODUCTION

Rappel des objectifs du réseau points-nœuds multimodal







Sommaire

1. L'élaboration du réseau points-nœuds multimodal	
1.1 Un maillage coconstruit avec les EPCI	
1.2 Critères de choix pour la localisation des points-nœuds	
1.3 Desserte des pôles générateurs de flux	1
1.4 Typologie des points-nœuds multimodaux	1
2. Liaisons entre les points-nœuds	1
2.1 Les potentiels d'utilisation des liaisons point à point	1
2.2 Le réseau actuel	1
2.3 Les liaisons à développer	1
2.4 Le maillage multimodal projeté	2
3. Les services des différents points-nœuds	2
4. Volet cyclable du réseau points-nœuds multimodal	2
4.1 Rappel du réseau cyclable du schéma départemental de mobilité	2
4.2 Les 3 scénarios de hiérarchisation des itinéraires cyclables	2
4.3 Le scénario validé par le Département	2
4.4 Liaisons cyclables à développer autour des points-nœuds	3
5. Suite du projet	3
5.1 Les conditions de réussite du réseau points-nœuds multimodal	3
5.2 Les prochaines étapes du RPNM	3







1.1 Un maillage coconstruit avec les EPCI

Afin de coconstruire le réseau points-nœuds multimodal, 5 ateliers de concertation ont été réalisés avec les élus et professionnels du territoire. Ils avaient pour objectif de présenter une proposition de maillage aux EPCI afin de mener un travail précis sur la localisation des points-nœuds et de définir les services à y installer.

Un atelier par secteur a été organisé (Gien/Sully/Briare, Montargis, Pithiviers et Orléans-Val-de-Loire) ainsi qu'un atelier avec les associations locales (DAMMO, Maison de la déficience visuelle, Amis du rail giennois, Velove).

Ces ateliers ont tout d'abord permis de valider ou de modifier certaines localisations de points-nœuds.

Par la suite, un travail sur les liaisons permettant une desserte cyclable des différents points-nœuds a été réalisé.

Enfin, un recensement des services existants et à développer autour des points-nœuds a été réalisé pour permettre d'estimer au mieux les connexions et besoins en services sur chaque territoire.

Pour plus d'informations, se reporter au compte-rendu complet de ce moment de concertation.









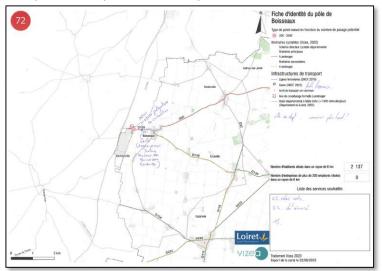


1.1 Un maillage coconstruit avec les EPCI

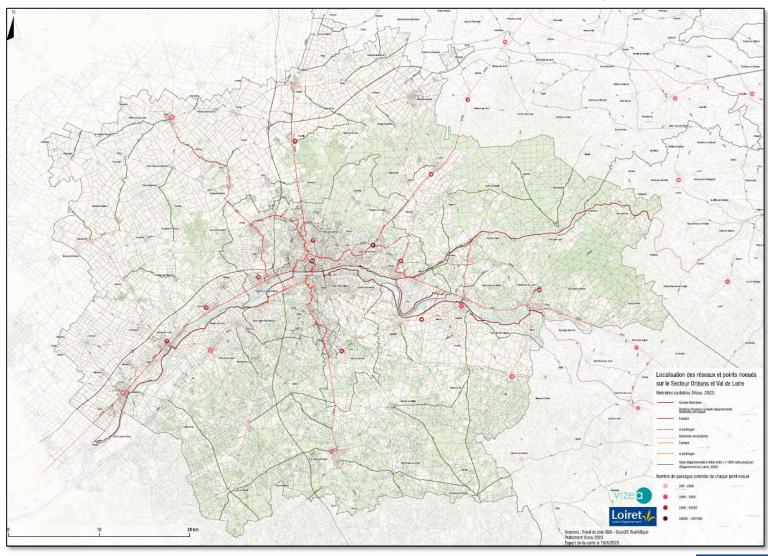
Au cours des ateliers, deux supports ont été mis à disposition des participants. Une première carte en format A0 permettant d'offrir une vision globale du secteur. Des fiches points-nœuds en format A3 avec des cartes à plus grande échelle permettant de travailler plus finement sur la localisation de chaque point-noeud.

Ces ateliers ont permis d'affiner la définition du réseau et de coconstruire les différents points-nœuds en fonction des besoins et ambitions locales.

Exemple de fiche point-nœud complétée



Une carte du territoire en A0





1.2 Critères de choix pour la localisation des points-nœuds

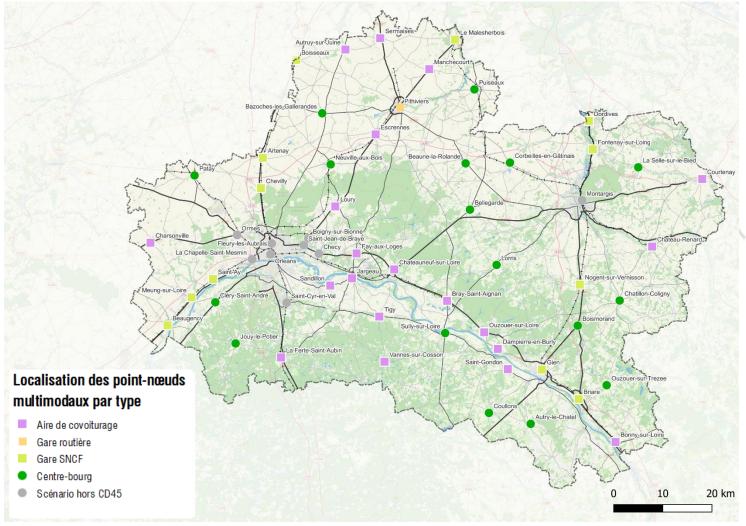
Les principaux critères mobilisés pour la localisation des points-nœuds sont :

- La proximité: le critère de proximité est clé dans une stratégie de mobilité permettant de mailler l'entièreté du territoire pour apporter à tous les habitants une solution de mobilité alternative à l'autosolisme.
- La visibilité: les points-nœuds multimodaux doivent être visibles depuis les axes de circulation principaux afin de faciliter le développement d'une carte mentale du réseau pour les Loirétains.
- La facilité d'accès : l'accès aux points-nœuds multimodaux depuis les zones résidentielles et zones d'emplois a besoin d'être aménagé pour améliorer l'accessibilité des services.
- La sécurité : ces accès aux points-nœuds multimodaux devront être sécurisés par des aménagements de qualité et par un maillage continu en fonction des modes de déplacement disponibles aux points-nœuds multimodaux.

Les 59 points-nœuds du réseau sont ainsi implantées sur .

- Des gares SNCF ou routière (17 points-nœuds)
- Des aires de covoiturage (25 points-nœuds)
- Des centralités de villes et villages (16 points-nœuds)

Localisation et typologie des points-nœuds multimodaux





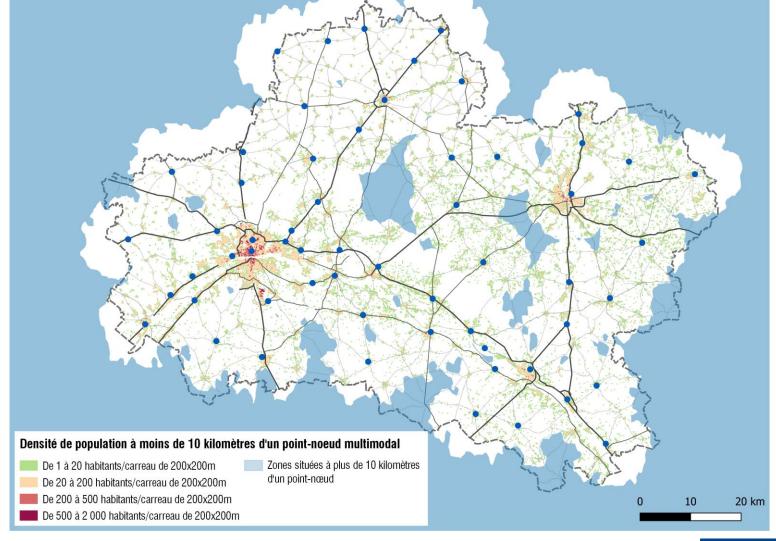
1.3 Desserte des pôles générateurs de flux

Les zones résidentielles

Afin de s'assurer de l'accessibilité du réseau pour le plus grand nombre de Loirétains, il est nécessaire de connaitre le nombre d'habitants situés à moins de 6 et 10 kilomètres d'un point-nœud. Des isodistances de 6 et 10 kilomètres ont donc été réalisé afin de s'assurer de l'efficacité du réseau. Les zones qui apparaissent en bleu sur la carte sont donc celles situées à plus de 10 kilomètres d'un point-nœud. Ces dernières sont majoritairement des espaces forestiers et ruraux peu denses.

Par conséquent le maillage final du réseau points-nœuds multimodal permet de desservir :

- 98% des habitants du Loiret à moins de 10 km
- 85% des habitants du Loiret à moins de 6 km





1.3 Desserte des pôles générateurs de flux

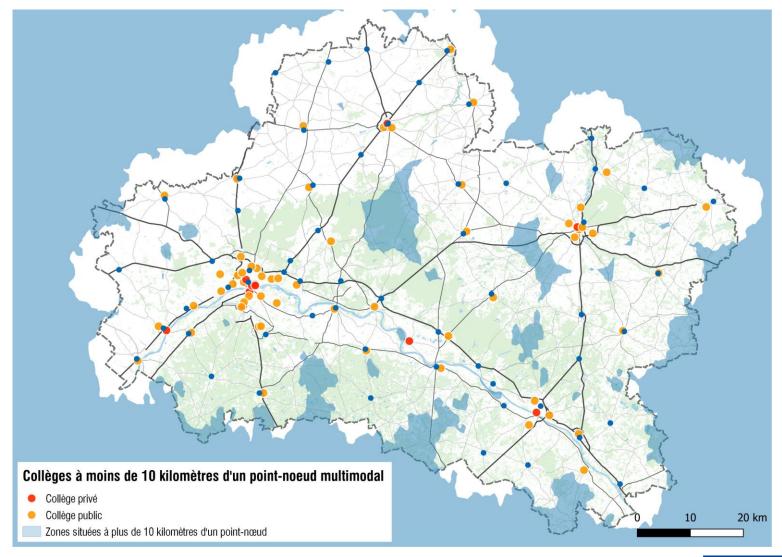
Les établissements d'enseignement

Le réseau point-nœud multimodal doit permettre à tous les Loirétains de se déplacer simplement et efficacement, y compris les collégiens. Par conséquent, de la même manière que pour les densités de population, des isodistances de 6 et 10 kilomètres ont été réalisés autour des points-nœuds afin de connaître le nombre de collèges présents à proximité.

Par conséquent, le maillage final du réseau points-nœuds multimodal permet de desservir :

- 100% des collèges (publics et privés) à moins de 10 kilomètres.
- 96% des collèges (publics et privés) à moins de 6 kilomètres.

Le maillage assure donc une bonne desserte des collèges sur le territoire, car seulement 3 établissements sont situés à plus de 6 kilomètres du point-nœud le plus proche.





1.3 Desserte des pôles générateurs de flux

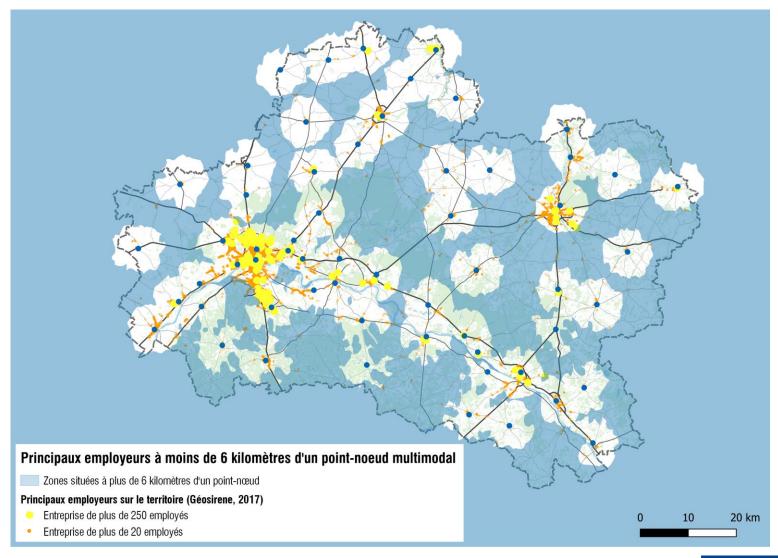
Les entreprises

Le réseau points-nœuds multimodal doit permettre quotidiennement aux actifs Loirétains de réaliser le plus simplement et efficacement possible leurs migrations pendulaires. Afin d'améliorer l'accessibilité au réseau d'entreprises du territoire, des isodistances de 6 et 10 kilomètres ont donc été réalisés. Pour matérialiser la densité d'entreprises situés dans un rayon de 6 kilomètres, celles de plus de 250 employés sont représentées par des figurés jaunes plus grands que les entreprises de plus de 20 employés en orange.

Par conséquent grâce à la carte et une analyse plus fine nous apprenons que le maillage final du réseau pointsnœuds multimodal permet de desservir :

- 98% des entreprises de plus de 20 employés à moins de 6 kilomètres.
- Quasiment toutes les entreprises de plus de 20 employés à moins de 10 kilomètres.

Le maillage de point-nœuds assure donc une très bonne desserte des pôles d'emploi du territoire.



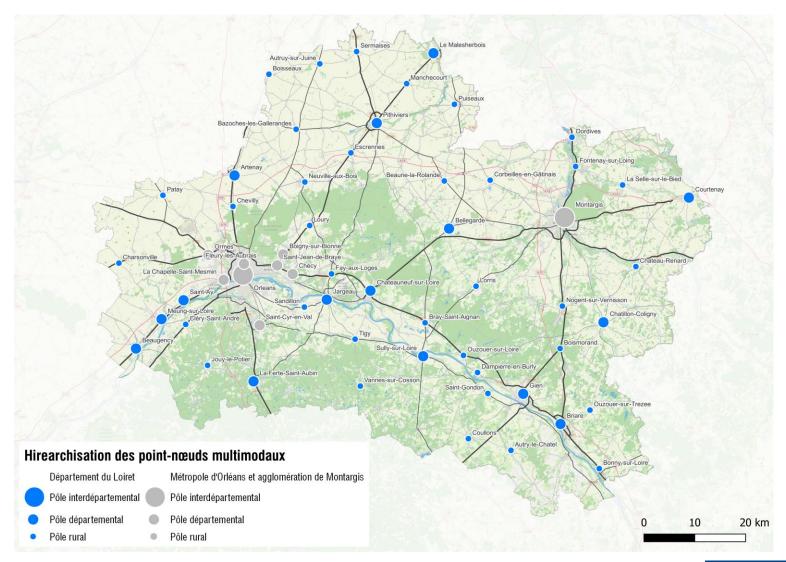


1.4 Typologie des points-nœuds multimodaux

En fonction de leur desserte et de leur localisation, les Points-Nœuds Multimodaux sont hiérarchisés en 3 niveaux d'influence :

- Pôle interdépartemental : Les 2 pôles interdépartementaux (Orléans et Montargis) possèdent un important rayonnement qui dépasse les frontières Loirétaines. Ils représentent des polarités régionales structurantes déjà bien pourvus en infrastructures et modes de transports sur lesquelles le réseau pourra s'appuyer.
- Pôle départemental: Les 22 pôles départementaux possèdent un rayonnement à l'échelle sur tout le territoire Loirétain et même au-delà en fonction de leur localisation plus ou moins proche des frontières du Département.
- Pôle rural: Les 35 pôles ruraux possèdent quant à eux un rayonnement plus local et permettent d'offrir un accès au réseau au plus grand nombre de Loirétains.

Sur le territoire (hors OM et AME) le Département interviendra sur 15 pôles départementaux et 35 pôles ruraux.









2.1 Les potentiels d'utilisation des liaisons point à point

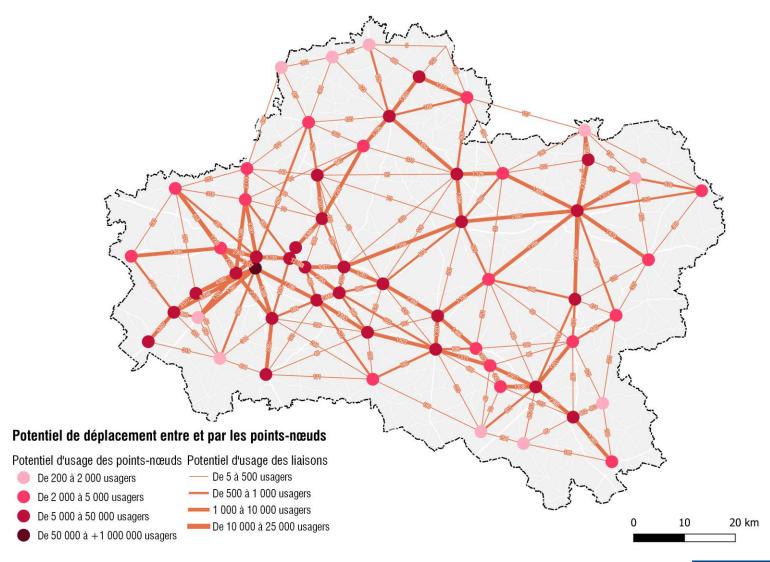
Les principaux axes du territoire sont : l'axe ligérien, l'axe entre Orléans et Pithiviers et l'axe entre Orléans et Montargis. Il s'agit des axes présentant de forts potentiels d'utilisation. Les points-nœuds d'Orléans et sa métropole apparaissent avec de forts potentiels d'usages, tous comme les points-nœuds présents sur les axes cités précédemment.

Méthodologie

Vizea a développé une méthodologie permettant d'identifier le potentiel d'utilisation de chaque liaison située entre deux points-nœuds ainsi que des points-nœuds eux-mêmes. Le calcul de ces potentiels s'appuie sur les déplacements domicile-travail et domicile-école (base de données de l'INSEE, 2019). Un point-nœuds de départ et d'arrivée est attribué à chaque déplacement en fonction du point-nœud le plus proche et situé à moins de 6 km de la commune de départ ou d'arrivée.

Le modèle informatique identifie alors le chemin le plus court entre ce point de départ et d'arrivée et les différents pointsnœuds traversés.

La somme de tous les déplacements permet d'identifier le potentiel d'utilisation de chaque point-nœud du réseau.





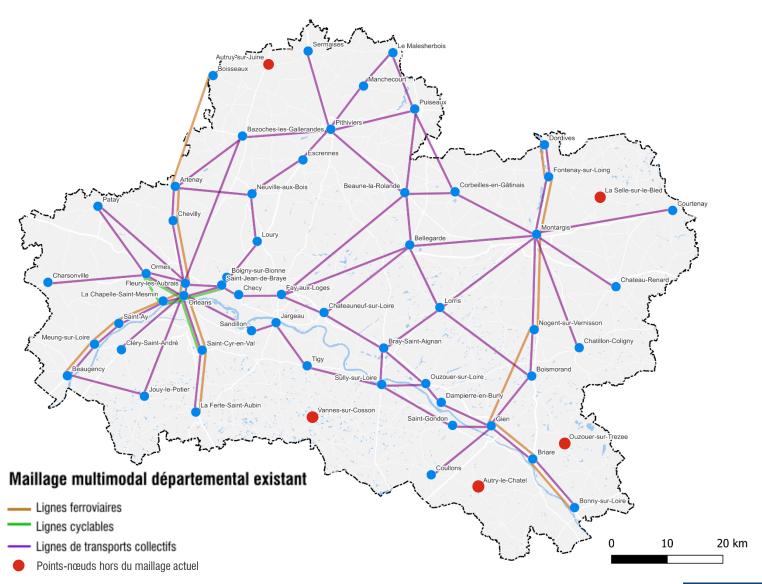
2.2 Le réseau actuel

5 points-nœuds ne sont pas desservis par le maillage départemental existant : Vannes-sur-Cosson, Autry-le-Chatel, La Selle-sur-le-Bied, Autry-sur-Juine. En 2020, toutes ces communes comptaient moins de 1000 habitants.

Cela signifie qu'aucune alternative à la voiture individuelle ne permet aux habitants autour de ces points-nœuds d'effectuer un report modal efficacement et simplement. Les lignes ferroviaires, cyclables et de transports collectifs représentent une base essentielle pour inciter des habitants à changer leurs habitudes de mobilité.

Méthodologie

Pour la réalisation de cette carte, l'ensemble des lignes ferroviaires, cyclables et de transports collectifs qui desservent actuellement chaque point-nœud ont été recensées et synthétisées sous forme de figurés linéaires afin d'obtenir une vision globale et synthétique du maillage existant actuellement.





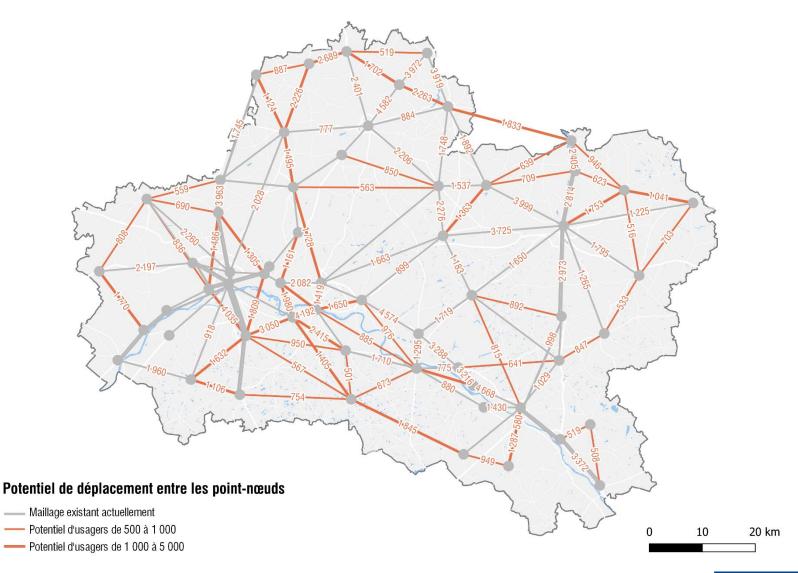
2.3 Les liaisons à développer

De nombreuses liaisons point à point présentant des potentiels d'utilisation de 500 à plus de 4600 usagers par jour sont à développer. De fortes valeurs apparaissent sur une partie sud du territoire avec les liaisons Coullons/Vannes-sur-Cosson ou encore Jouy-le-Potier/Saint-Cyr-en-Val. Toutes les communes aux alentours d'Orléans sont également concernées par d'importants potentiels de flux. Enfin au nord, de gros potentiels sont observables entre la Selle-sur-le-Bied et Montargis, sur l'axe Dordives / Puiseaux / Manchecourt / Sermaises/Autruy-sur-Juine ou encore Bazoches-les-Gallerandes/Fay-aux-Loges.

Méthodologie

Pour la réalisation de cette carte l'objectif était de déterminer combien de personnes effectuaient des liaisons de point à point.

Les couleurs sont une représentation inversée du maillage existant vu précédemment. Le maillage existant apparait donc en gris et les liaisons inexistantes en orange. Afin d'obtenir davantage de lisibilité, les liaisons dont le potentiel de passages est inférieur à 500 usagers/jour ont été masquées.





2.3 Les liaisons à développer

2.3.1 Le réseau cyclable

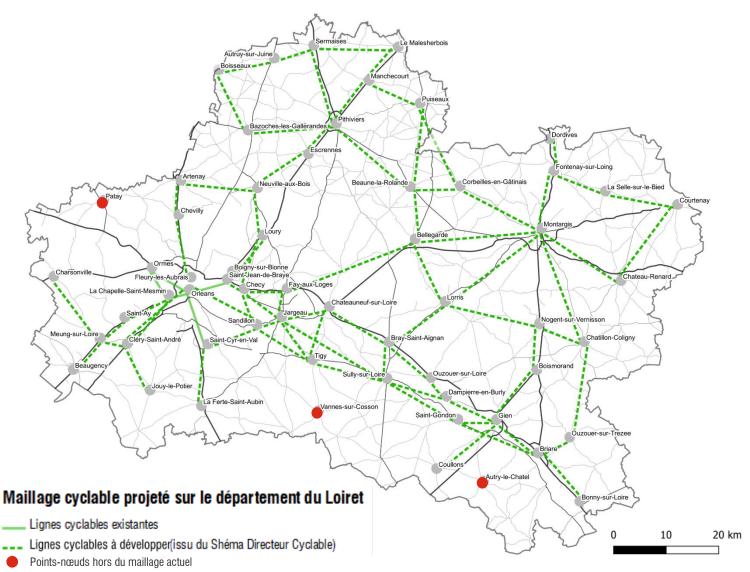
Cette carte nous montre donc que **3 points-nœuds sont hors du Schéma Directeur Cyclable Départemental.** Ces derniers sont dans des contextes très ruraux où le vélo ne représente pas nécessairement la meilleure opportunité de mode de transport. Le travail de liaison sera donc plutôt à réaliser avec d'autres modes de déplacements. Quelques points-nœuds de la métropole d'Orléans sont reliés entre eux grâce à des aménagements cyclables existants.

Des liaisons seront également à développer pour permettre de connecter les itinéraires du SDC aux points-nœuds, souvent situés à proximité mais pas directement desservis.

Méthodologie

L'élaboration de cette carte se base sur le réseau existant et le réseau planifié au sein du SDC. Seules les liaisons point à point sont identifiées.

Le réseau existant, concentré dans l'agglomération orléanaise, apparait en trait plein alors que le réseau issu du SDC, en projet ou en réflexion, apparait en pointillé. Les itinéraires (existants ou en projet) apparaissant sur cette carte sont les aménagements permettant de relier directement les points nœuds ou situés à moins de 500 mètres de la localisation du point-nœud. Cette considération permet ainsi de montrer que le réseau cyclable passe à proximité mais ne permet pas de desservir complètement le point-nœud.





2.3 Les liaisons à développer

2.3.2 Les transports collectifs

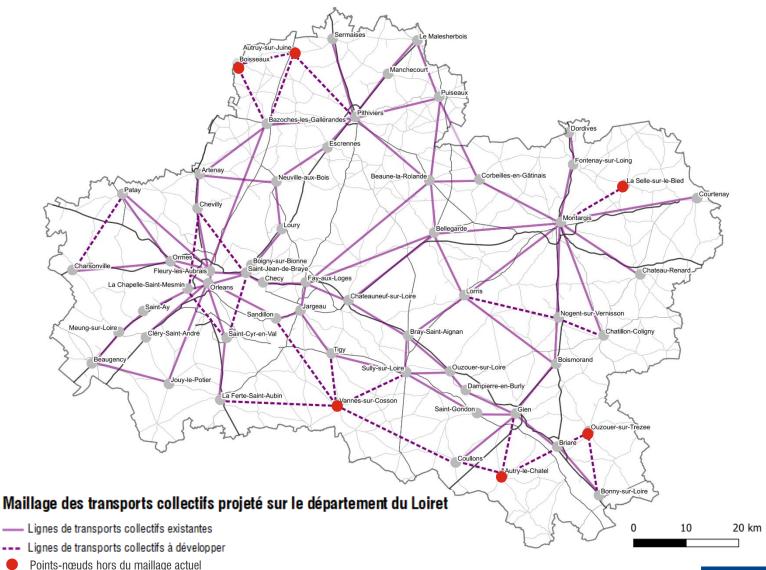
6 points-nœuds restent à connecter au réseau de transports collectifs actuel. D'autres liaisons autour de points déjà desservis sont également à développer.

Par exemple la connexion entre Montargis et la Selle-sur-le-Bied est à développer compte-tenu du potentiel d'utilisation quotidien. Plutôt que de développer une ligne ex-nhilo, le détournement de la ligne 4 (Courtenay-Montargis) pour desservir la Selle-sur-le-Bied peut représenter une opportunité plus simple et moins coûteuse. Il faut cependant rester vigilent aux répercussions sur les usagers actuels de la ligne 4 qui verront leur temps de trajet augmenter.

Méthodologie

Cette carte schématise l'ensemble des liaisons existantes de point à point en transports collectifs sur le territoire. Ces dernières sont représentées en trait plein violet. Les liaisons en transport collectif à développer, représentées en pointillés violet, sont proposées en fonction des manques observés sur le réseau existant, des potentiels d'usage calculés et du potentiel de développement du réseau existant.

Les liaisons à développer, peuvent être différentes en fonction de leur situation : création d'une navette, prolongement d'une ligne, modification légère du tracé de la ligne...





2.3 Les liaisons à développer

2.3.3 Le maillage ferroviaire

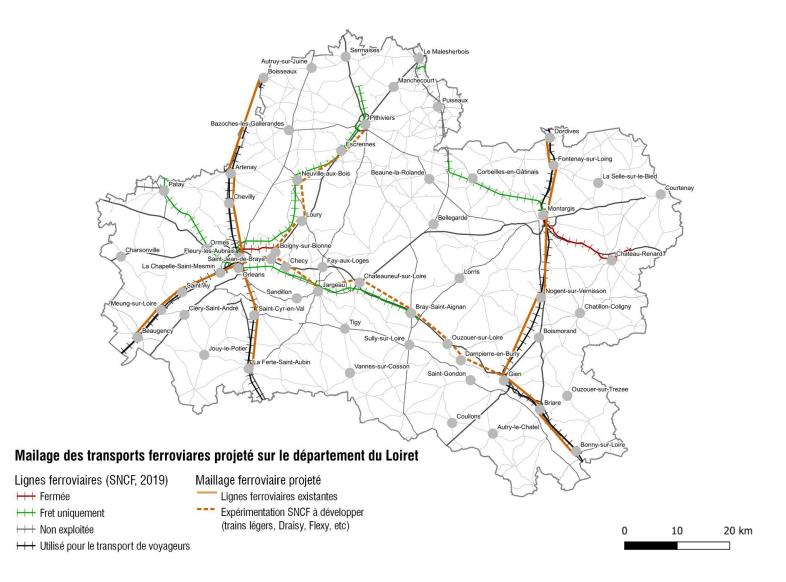
16 points-nœuds sont situés à proximité de gares. **Deux liaisons pourraient faire l'objet d'expérimentations SNCF** à savoir entre Orléans et Gien ainsi qu'entre Orléans et Pithiviers. En effet, le potentiel d'utilisation quotidienne de ces liaisons est parmi les plus important dans le département.

Pour plus d'informations concernant ces expérimentations, se reporter aux fiches actions en annexes de ce document.

Méthodologie

Cette carte présente les potentiels de développement du réseau ferroviaire départemental. Les liaisons point à point du réseau ferroviaire existant sont représentées en lignes continues marrons alors que les liaisons à développer grâce aux potentielles expérimentations SNCF sont représentées en lignes pointillées marrons.

L'état des lieux du réseau ferré a été superposé afin de mieux comprendre les expérimentations possibles sur chaque liaison. Des innovations comme Flexy pourront ainsi permettre de circuler sur rail et sur route et donc suivre une ancienne voie ferrée.





2.3 Les liaisons à développer

2.3.4 Le covoiturage

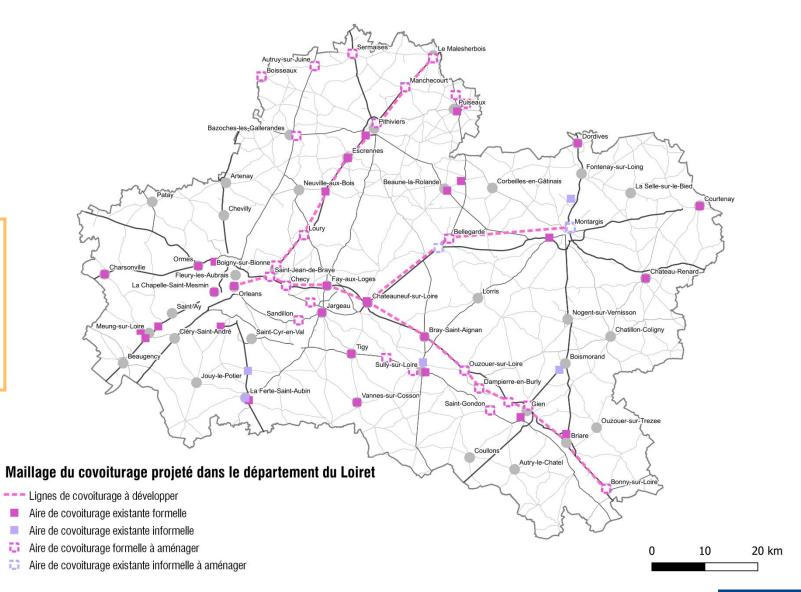
3 lignes de covoiturage sont projetées sur le territoire : 10 aires de covoiturages sont déjà existantes tandis que 14 aires sont à aménager.

Ces trois lignes sont localisées sur les trois axes à fort potentiels identifiées précédemment et leur développement semble essentiel pour favoriser l'intermodalité et la réussite du RPNM.

Méthodologie

Cette carte met en exergue le réseau de covoiturage du territoire et notamment les différentes aires existantes ou à aménager.

Trois grandes lignes de covoiturage, en pointillés roses, sont proposées pour permettre d'intensifier la pratique au sein de ces liaisons point à point. Ce sont des liaisons qui permettent de relier les grandes polarités attractives du territoire et sur lesquels un fort potentiel d'usagers est recensé.





2.4 Le maillage multimodal projeté

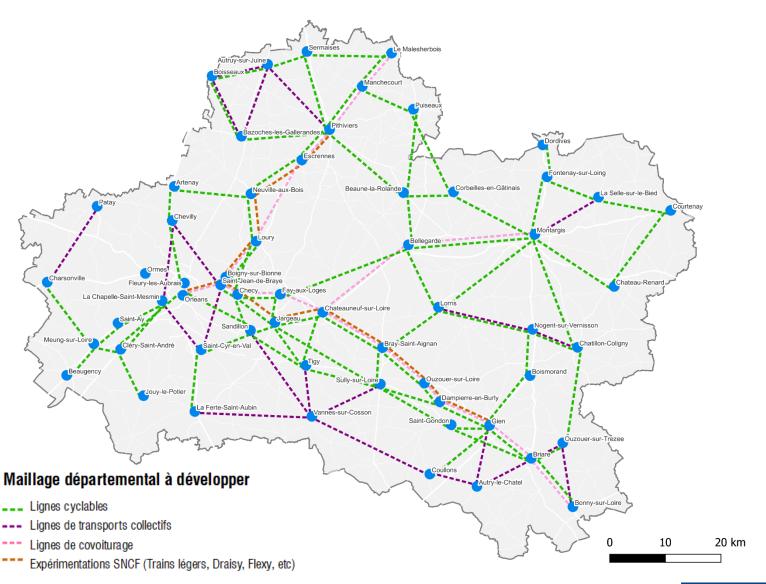
Tous les points-nœuds hormis celui localisé à Ormes seront concernés par le développement d'au moins 1 type de liaison.

Méthodologie

Cette carte synthétise l'ensemble des liaisons point à point à développer sur les thématiques : vélo, transport collectif, covoiturage et ferroviaire avec les expérimentations SNCF.

La prise en considération du développement du covoiturage, hors des lignes projetées, n'a pas été intégré, compte-tenu du fait que son développement devra faire l'objet d'une analyse au cas par cas dans chaque point-nœud.

Les liaisons point à point d'un potentiel service de véhicule en libre-service, de type autopartage, ne sont pas affichées puisque leur développement devra également faire l'objet d'une analyse au cas par cas dans chaque point-nœud.





2.4 Le maillage multimodal projeté

100% des points-nœuds seront desservis par au moins 2 services de mobilité.

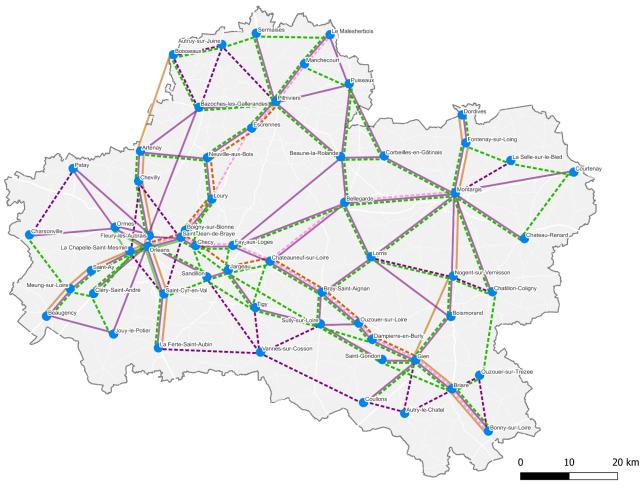
En plus des différentes liaisons identifiées sur la carte, le développement de réseaux de covoiturage et voitures en autopartage sur le territoire permettra d'offrir davantage de modes de déplacements entre les points-nœuds.

Ainsi, les prochaines étapes de la mise en place du RPNM :

- La réalisation du Schéma Directeur Cyclable Départemental,
- Le soutien au développement du réseau de covoiturage (aires et lignes)
- La définition précise des actions à réaliser pour l'évolution des lignes de transports collectifs afin qu'elles profitent au plus grand nombre de Loirétains.
- S'inscrire dans les dynamiques d'innovations SNCF pour profiter des projets à venir qui pourront concerner le ferroviaire pur aussi bien que des hybridations (rails/route)

Méthodologie

Cette carte de synthèse est une agrégation de l'ensemble des données de liaisons point à point du réseau points-nœuds multimodal.



Maillage multimodal projeté sur le département du Loiret

- Lignes ferroviaires existantes
- Lignes cyclables existantes
- Lignes de transports collectifs existantes
- Lignes cyclables à développer (SDC)
- --- Lignes de transports collectifs à développer ou améliorer
- --- Lignes de covoiturage à développer
- Expérimentations SNCF à développer (trains légers, Draisy, Flexy, etc)



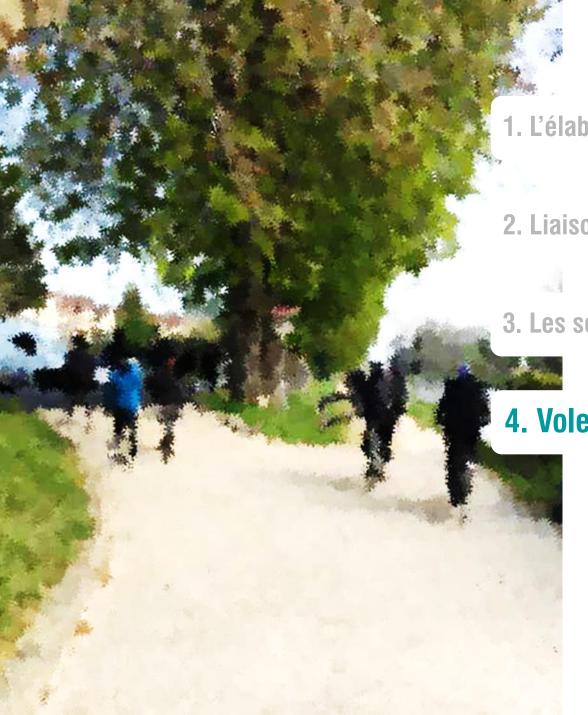




3. Les services des différents points-nœuds

Hiérarchisation en 3 niveaux de services					
		Pôle rural	Pôle départemental	Pôle interdépartemental	
	Stationnements vélo sécurisés	X	X	X	
	Borne de réparation vélo	X	X		
	Atelier de réparation vélo			X	
	Vélos en libre-service (VAE + mécaniques)		X	X	
	Casiers sécurisés (avec recharge batterie VAE possible)	X	X	X	
	Recharge de VAE (avec stationnement sécurisé)	Si IRVE	Si IRVE	Si IRVE	
Services d'information et de communication	Comptoir mobilité avec conseiller			X	
	France Bus Service	X	X		
	Ecran interactif		X	X	
	Totem	x	X	X	
Autopartage	Location de voiture électrique (Type Autopartage)	En option	En option	En option	
Services de covoiturage	Aire de covoiturage (place et signalétique)	X	X	X	
Services de mobilité évitée	Espace de coworking		X	X	
	Espace de charge de matériel informatique	X	X	X	
	Box relais-colis ou paniers locaux	X	X	Х	
Bloc sanitaire et espace d'attente	Point d'eau	X			
	Bloc sanitaire		X	X	
	Bancs et abris	х	X	X	





Sommaire

1. L'élaboration du réseau points-nœuds multimodal

2. Liaisons entre les points-nœuds

3. Les services des différents points-nœuds

4. Volet cyclable du réseau points-nœuds multimodal



4.1 Rappel du réseau cyclable du schéma départemental de mobilité

Au total, ce sont donc quasiment **800 kilomètres** d'aménagements cyclables sécurisés planifiés qui permettront d'offrir un réseau structurant efficace sur le territoire Loirétains. Ce dernier représente un bon support sur lequel les communes pourront se baser pour développer la pratique cyclable sur leurs territoires.

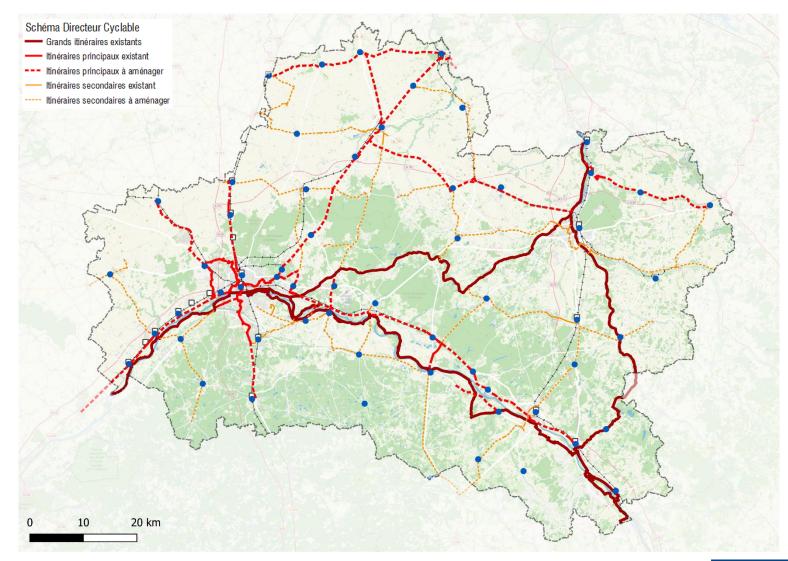
Méthodologie

Carte de hiérarchisation du Schéma Directeur Cyclable validée pendant le Schéma Départemental des Mobilités de 2021, sur laquelle se superpose le réseau de points-nœuds multimodal développé sur le territoire.

La carte se divise en 3 niveaux de hiérarchie :

- · Le réseau cyclable magistral,
- · Le réseau cyclable structurant,
- · Le réseau cyclable secondaire,

Les traits pleins représentent le réseau déjà existant alors que les traits en pointillés représentent le maillage projeté.





4.2 3 scénarios de hiérarchisation des itinéraires cyclables

Des critères de hiérarchisation

La hiérarchisation des itinéraires cyclables a été réalisée selon plusieurs critères concernant l'usage potentiel des tronçons ou la difficulté de mise en œuvre afin de créer au fur et à mesure un réseau correspondant aux besoins locaux de déplacement à vélo.

Les critères sont notamment :

- Le nombre d'usagers potentiels sur des trajets de moins de 15 kilomètres,
- Le type d'usagers cibles (écoliers, employés...),
- · Le coût total de la section,
- Le nombre de partenaires rendant plus longue la mise en œuvre,
- La présence d'alternatives (réseau de bus, de car, de train)
- La temporalité des projets lancés à une échelle locale.

Après une analyse plus fine des itinéraires, en lien avec les schémas directeurs cyclables des EPCI, des alternatives aux aménagements lourds en site propre permettront de faire évoluer ces scénarios et de réduire certaines échéances.

Les échanges avec les communes peuvent amener également à choisir d'autres voies plus pertinentes. Ainsi le schéma directeur cyclable présente les grands axes d'action mais ces derniers restent à affiner avec les acteurs locaux.

Les estimations ne tiennent pas compte des travaux liés à l'aménagement des véloroutes.



 Investissement à hauteur de 7 millions d'euros / an

Scénario 2 :

 Investissement à hauteur de 5 millions d'euros / an

Scénario 3:

 Investissement à hauteur de 3 millions d'euros / an



4.3 Le scénario validé par le Département

Scénario 1

Pour un budget de 7M/ans pendant 15 ans

Ce scénario permet de réaliser 100% des itinéraires prévus dans le schéma directeur cyclable sur une durée totale de 15 ans. Ces 15 années se divisent en 3 tranches permettant chacune de réaliser environ 260 kilomètres chacune. La première tranche permet d'améliorer la desserte des collèges. D'ici 2029 ce seront donc 29 collèges qui seront desservis, puis 50 au bout de 15 ans.

Au total, ce prévisionnel permet de réaliser les 793 kilomètres d'itinéraires cyclables prévus dans le schéma directeur et de rendre accessible dès 2039 ces aménagements à tous les habitants du Loiret.

Phasage (tranches de 5 ans)		2024 - 2029	2029 - 2034		2034 - 2039		Total général (euros HT)	
Réseau structurant								
Cout des opérations		34 128 866	17 413 557		13 209 594		64 752 017	
Reste à charge CD45		27 303 093	13 930 846		10 567 675		51 801 614	
Réseau secondaire								
Cout des opérations		6 424 310	35 15	51 852	32 473 56	9	74 049 731	
Reste à charge CD45		3 212 155	17 575 926		16 236 785		37 024 866	
Réseau total								
Cout des opérations		40 553 176	52 565 409		45 683 163		138 801 748	
Reste à charge CD45		30 515 248	31 506 772		26 804 460		88 826 479	
	Tranche 1	Tranche 2		Tranche	e 3	Tota	ıl	
Linéaire à aménager	225 km	299	299 km		269 km		793 km	
Nombre de collèges desservis	29	16	16		5		50 collèges publics desservis	



4.4 Liaisons cyclables à développer autour des points-nœuds

Méthodologie

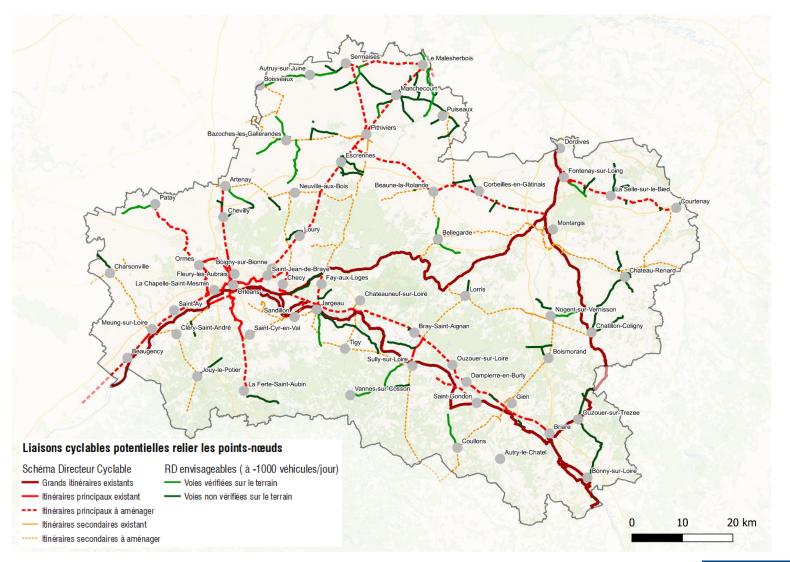
Cette carte a pour objectif de montrer l'ensemble des voies départementales de moins de 1000 véhicules/jours situées dans un rayon de 6 kilomètres autour des points-nœuds. Seules les voies permettant de relier des zones d'habitations ou entreprises au point-nœud le plus proche ou le cas échéant, à une portion du schéma directeur cyclable la plus proche ont été conservées.

Ce sont des voies identifiées comme propices à l'implantation d'aménagements cyclables (selon le CEREMA) qui peuvent servir à développer la desserte cyclable des différents pointsnœuds.

Cette carte met donc en exergue la présence d'un important potentiel de liaisons cyclables sur les RD à faible trafic, qui représentent un total de **370 kilomètres**.

Différents types d'aménagements peu couteux pourraient être mis en place sur ces voies à fort potentiel.







4.4 Liaisons cyclables à développer autour des points-nœuds

Ces 3 propositions constituent des pistes de réflexion pour des aménagements à moindre coût permettant pour assurer la desserte des PNM sur le réseau local.



Ces panneaux et ces marquages permettent d'avertir les automobilistes de la présence potentielle de cyclistes sur leur itinéraire et de sensibiliser au respect des distances de sécurité lors des dépassements.



La CVCB vise à améliorer les conditions de circulation des cyclistes, notamment lorsque les aménagements cyclables classiques se révèlent impossible à réaliser.

Cet aménagement n'est pas envisageable sur de longs tronçons, et selon le CEREMA, il doit être réalisé sur des voies dont la limite de vitesse est inférieure à 70km/h. Le CEREMA recommande une voirie d'au moins 6 mètres de large, ou 5,5 mètres pour une limitation de vitesse à 50km/h.



D'autres solutions existent comme la fermeture de voiries aux véhicules motorisés sur des voies peu utilisées, la mise en place de vélorues permettant une circulation mixte mais contraignante pour les véhicules motorisés, ou encore la mise en place de voie en sens unique pour permettre de réserver une voie aux cyclistes.

Ces solutions peu coûteuses, seront à réaliser au cas par cas avec les communes concernées.







5. Suite du projet

5.1 Les conditions de réussite du réseau points-nœuds multimodal

La mise en place du RPNM sur le territoire du Loiret doit aller de pair avec la mise en place d'outils permettant d'utiliser le réseau :



Une plateforme mobilité unique pour tout le département accessible via une application mobile et en ligne. L'outil JV Malin, en collaboration avec la Région pourrait par exemple être adapté pour intégrer les points-nœuds multimodaux.



Une campagne de communication déployée sur tout le territoire : à destination des collectivités et des usagers pour faire comprendre le fonctionnement du RPNM et pour aider les communes et EPCI à s'inscrire dans ce projet.



Un travail conjoint doit être réalisé avec tous les acteurs de la mobilité (AOMs, Région, Département, EPCI, Communes, habitants...) afin de développer sur le territoire un véritable système multimobilité.



Un système de tarification unique pour tous les modes de transport et les services des différents points-nœud multimodaux. Cet abonnement fonctionnant sur l'ensemble du territoire permettrait aux usagers d'utiliser facilement tous les services de mobilité.



5. Suite du projet

5.1 Les prochaines étapes du RPNM

Fin de l'étude point-nœud

de Vizea

Contractualiser avec chaque EPCI

- Rédiger des « pactes » avec chaque EPCI
- Valider les rôles des différents partis concernés.
- Réaliser un plan pluriannuel d'investissement (sur 5, 10 et 15 ans) des points-nœuds multimodaux en fonction des opportunités et volonté de chaque EPCI et commune. Pour se faire, une priorisation des actions devra être menée

Communiquer sur le Réseau Points-Nœuds multimodal

- Intégrer le réseau points-nœuds multimodal à la plateforme JVMalin (ou tout autre plateforme de mobilité).
- Lancer une campagne de communication sur le réseau points-nœuds multimodal

Finaliser les fiches points-nœuds multimodaux

- Rencontrer les EPCI et communes afin de valider, modifier ou amender les fiches points-nœuds et leurs services
- Valider la localisation de chaque pointsnœuds multimodal et les services à y implanter

Coordonner la mise en œuvre du réseau

- Travailler avec les autorités organisatrices de la mobilité (Région, Agglomération Montargoise et Rives du Loing, Orléans Métropole) pour améliorer la desserte des points-nœuds multimodaux en bus.
- Créer des comités de lignes de covoiturage pour assurer leur mise en place.
- Travailler avec la Région pour se placer comme territoire d'expérimentation SNCF.
- Poursuivre l'aménagement du Schéma Directeur Cyclable ainsi que les voies de rabattement en direction des points-nœuds multimodaux

