



Envoyé en préfecture le 20/12/2021  
Reçu en préfecture le 20/12/2021  
Affiché le  
ID : 045-244500203-20211214-21\_304-DE



# SCHEMA DIRECTEUR DES MODES ACTIFS DE L'AGGLOMERATION MONTARGOISE ET LA COMMUNE DE CEPOY(45)

## PROGRAMME D' ACTIONS

10 décembre 2021

Réf : 2020.1157- E01 A



Rédigé par : Fabien SANIAL  
Vérifié par : Alexandre LAIGNEL

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

Vizea marque commerciale de LesEnR, SARL au capital de 56 000 euros - 492 275 631 RCS de Nanterre  
59 avenue Augustin Dumont – 92 240 Malakoff - Tel : 01 84 19 69 00 - contact@vizea.fr – www.vizea.fr

# SOMMAIRE

## Table des matières

### Partie 1 La démarche du schéma directeur des modes actifs 4

<b>1</b>	<b>Objectifs des schémas directeurs des modes actifs</b>	<b>5</b>
1.1	Un document à portée programmatique	5
1.2	Les attentes spécifiques de l'agglomération montargoise	5
1.3	La méthodologie déployée	5

### 2 L'approche des schémas directeurs des modes actifs 7

### Partie 2 Articulation avec les documents cadres 8

<b>1</b>	<b>Les orientations de mobilité du Schéma de Cohérence Territoriale du Montargois en Gâtinais - 2017</b>	<b>9</b>
<b>2</b>	<b>Le programme d'orientations et d'actions du PLUiHD</b>	<b>10</b>
<b>3</b>	<b>Autres documents cadres de planification</b>	<b>11</b>
3.1	La prise en compte des projets urbains : vision prospective du territoire de l'agglomération montargoise	12

### Partie 3 Analyse de la hiérarchisation du réseau routier 15

3.2	Analyse de la hiérarchisation du réseau routier de la communauté d'agglomération montargoise	16
-----	--	----

### Partie 4 Les dynamiques socio-territoriales structurant les besoins de mobilité 18

<b>1</b>	<b>Une trame verte et bleue favorable aux modes actifs</b>	<b>19</b>
<b>2</b>	<b>Des catégories de population aux besoins de mobilité différenciés : le vélo comme levier de développement ?</b>	<b>20</b>
2.1	Les jeunes : une composante structurante de la mobilité du territoire 20	
2.2	Les actifs, une mobilité plus importante à l'échelle du territoire et de ses connexions avec les territoires voisins	22
2.3	Les personnes âgées, une mobilité quotidienne davantage ancrée à l'échelle locale	23
2.4	Les demandeurs d'emplois ou actifs précaires	24
2.5	Les catégories cibles d'usagers de l'agglomération montargoise	
	<b>Erreur ! Signet non défini.</b>	
<b>3</b>	<b>Les dynamiques socio-territoriales structurant les besoins de mobilité à Cepoy</b>	<b>25</b>
3.1	Les jeunes : une composante structurante de la mobilité du territoire 25	
3.2	Les actifs, une mobilité plus importante à l'échelle du territoire et de ses connexions avec les territoires voisins	26
3.3	Les personnes âgées, une mobilité quotidienne davantage ancrée à l'échelle locale	27

3.4 Les demandeurs d'emplois ou actifs précaires 28

**Partie 5 Les besoins de mobilité et les potentiels de développement des modes actifs 29**

1 Les déplacements domicile-travail 30

2 Les déplacements vers les établissements scolaires 32

3 Les principales zones de chalandise 34

4 Les autres motifs de déplacement 35

5 Les besoins de mobilité et les potentiels des modes actifs à Cepoy 36

5.1 Les déplacements domiciles-travail 36

5.2 Les déplacements vers les établissements scolaires 38

5.3 Les principales zones de chalandise 39

5.4 Les autres motifs de déplacement 39

**Partie 6 Etat des lieux du système vélo et piéton 41**

1 Le système vélo 42

1.1 Définition

1.2 Les aménagements cyclables dédiés 44

**Partie 7 Orientations stratégiques 45**

1 Premières orientations stratégiques 46

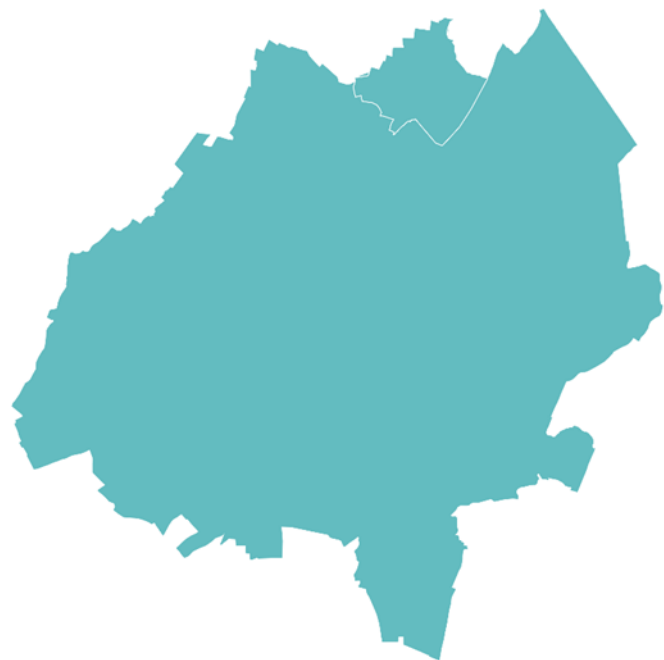
47

2 Les 21 itinéraires cyclables 48

3 Analyse multicritère des axes structurants 49

**Partie 8 Programme d'actions 50**

**Partie 9 Tableau de programmation 50**



## La démarche du schéma directeur des modes actifs



# 1 Objectifs des schémas directeurs des modes actifs

## 1.1 Un document à portée programmatique

Document cadre de la politique de mobilité à l'échelle de la communauté d'agglomération pour les 12 ans à venir, le schéma directeur des modes actifs constitue une feuille de route et une boîte à outils pour porter le développement de l'usage des modes actifs sur le territoire. Concrétisé par un programme pluriannuel d'investissements, il définit un maillage d'itinéraires cyclables et piétons à l'échelle du territoire, complété par un ensemble d'actions complémentaires portant sur l'ensemble du système vélo et piéton.

## 1.2 Les attentes spécifiques de l'agglomération montargoise

Les attentes spécifiques pour le schéma directeur des modes actifs de l'agglomération sont les suivantes :

- Conforter le réseau des liaisons douces urbaines pour relier les services de proximité ;
- Renforcer les liaisons douces en s'appuyant sur la trame verte et bleue du territoire, permettant de favoriser les déplacements utilitaires ainsi que le développement d'un potentiel touristique important

« Le projet de mobilité de l'Agglomération Montargoise participe à son échelle aux objectifs nationaux avec le Plan vélo qui prévoit le triplement de la part du vélo d'ici 2024 et régionaux avec la règle n°16 du SRADDET de la région Centre-Val de Loire, approuvé par le Préfet le 04 février 2020 qui vise la diminution de 5 points en 2030 et 20 points en 2050 de la part modale de la voiture individuelle en solo. »

- Structurer un réseau cyclable et pédestre continu et sécurisé autour de la dorsale de la véloroute Scandibérique
- Elaborer un plan de jalonnement cohérent, mettant en lien les axes existants
- Proposer des aménagements expérimentaux à mettre en place avant l'été

L'articulation avec les mesures inscrites au POA Déplacements structurera les réflexions du schéma directeur des modes actifs à l'échelle du territoire de l'agglomération montargoise.

## 1.3 La méthodologie déployée

### 1.3.1 La concertation

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

La diffusion d'une enquête en ligne auprès des usagers permettant le recueillement de leurs perceptions des freins et potentiels à l'usage du vélo a permis d'alimenter précisément le diagnostic ici présenté.

Des temps de concertation, dont le principe est présenté ci-dessous, viendront alimenter les différentes phases de l'étude :

- Des entretiens monographiques avec 4 habitants du territoire, non-utilisateurs du vélo. Accompagnés d'un travail sur carte, ces entretiens ont pour objet de relever :
  - Trajectoire biographique, caractéristiques sociales
  - Ensemble des pratiques de mobilité du foyer, place de la voiture dans celles-ci et valeurs associées

- Usages du vélo et freins rencontrés à sa pratique
  - Itinéraires empruntés et problèmes rencontrés
  - Leviers pour favoriser le vélo dans son quotidien
- 1 diagnostic du territoire de Cepoy à vélo avec les élus
  - 2 ateliers thématiques avec les habitants et notamment des lycéens
  - 1 atelier thématique avec les entreprises du territoire
  - 1 réunion publique de lancement
  - 1 réunion publique de restitution

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

### 1.3.2 La communication et la sensibilisation

La communication et la sensibilisation des habitants et des élus a fait l'objet d'une attention particulière. Plusieurs événements ont rythmé la démarche :

- Campagne de communication : qu'est ce qu'un schéma directeur des modes actifs ?
- Concours photo : Le vélo dans le pays du Gatinais

- Exposition photo mobile
- Journée test vélo électrique auprès des usagers
- Participation à la démarche « Mai à vélo »

### 1.3.3 Relevés de terrain

Des relevés terrain sont réalisés tout au long de l'étude, afin d'évaluer la faisabilité des aménagements préconisés et de les dimensionner.

### 1.3.4 Entretiens avec les acteurs du territoire

Plusieurs entretiens ont été réalisés auprès des acteurs du territoire :

- Keolis Montargis
- L'association Vélove

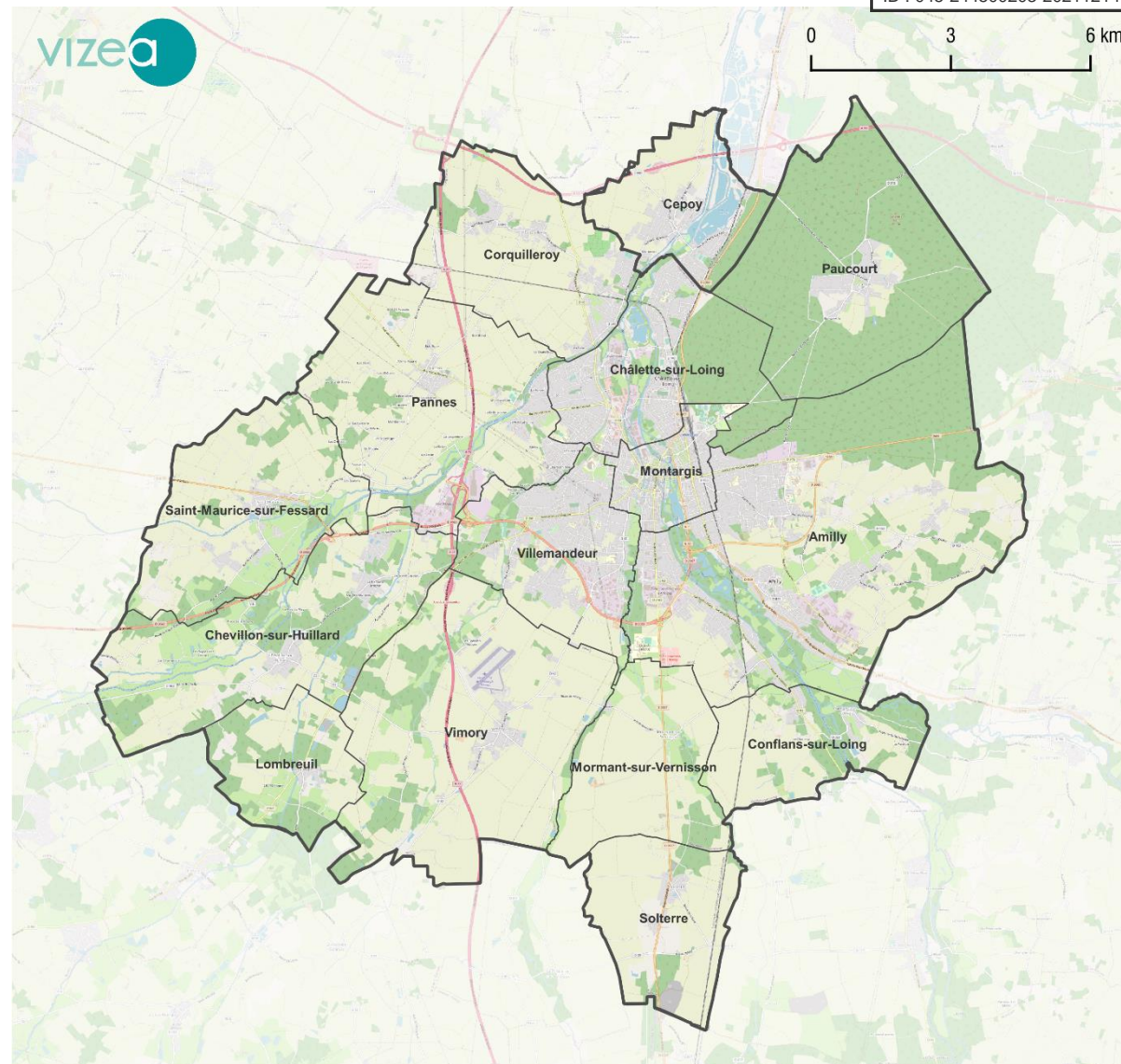
Des entretiens ont également été réalisés avec les services de l'agglomération montargoise :

- Service Voirie
- Service développement économique
- Service communication
- Service SIG

## 2 L'approche des schémas directeurs des modes actifs

Deux schémas directeurs des modes actifs seront élaborés :

- **A l'échelle territoriale**, échelle globale de l'agglomération montargoise, afin de travailler sur le réseau intercommunal, à assurer la desserte des pôles générateurs de flux identifiés comme « d'intérêt communautaire » mais aussi à inscrire le territoire au cœur des itinéraires touristiques ou de loisirs. A cette échelle les questions de connexion avec les territoires voisins sont intégrées ainsi que les enjeux d'intermodalité entre les transports collectifs et le vélo, afin de mieux connecter les principales polarités entre elles.
- **A l'échelle de Cepoy**, un second schéma des modes actifs sera décliné.



**Localisation de l'agglomération Montargoise et de la commune de Cepoy**

Figure 1 – Le territoire de l'agglomération montargoise, (Source : OSM 2021)



## Articulation avec les documents cadres



# 1 Les orientations de mobilité du Schéma de Cohérence Territoriale du Montargois en Gâtinais - 2017

Orientations du SCOT et prescriptions

Prescriptions et actions à déployer dans le cadre des schémas directeurs des modes actifs

## Objectif 2/ Habiter le territoire : une politique d'accueil qualitative

Encourager les alternatives à la voiture individuelle

- Élaborer un maillage complet en mode doux de déplacements de leurs pôles de déplacements et une offre de stationnement vélos sur ces points stratégiques : centre-ville, centre-bourg, centre-village, principaux équipements, points desservis par les transports collectifs, zones d'emplois, nouveaux quartiers
- **Favoriser l'intermodalité et la création de pôles multimodaux interconnectés** et aires de covoiturage à proximité
- **Proposer une offre de stationnement vélo couverte adaptée**, à proximité des équipements publics, des logements collectifs et des zones d'activités.
- **Conforter l'intermodalité avec les transports collectifs** en privilégiant l'augmentation de la densité des constructions sur les secteurs situés à moins de 15 minutes à pied des arrêts de transports collectifs ou de 15 minutes à vélo pour les gares
- **Prévoir une offre de stationnement adaptée** à la demande aux abords des gares en prévoyant notamment une offre de stationnement vélo couverte et sécurisée
- **Prévoir des liaisons en modes doux** de déplacements vers les gares depuis le centre-ville et vers les différents quartiers
- **Préserver les emprises ferroviaires** (et dans la mesure du possible les voies ferrées) pour rendre possible une réversibilité et de privilégier, en cas de déclassement, la création de « voies vertes »

## 2 Le programme d'orientations et d'actions du PLUiHD

Axe	Action	Potentiels des schémas directeurs des modes actifs
Organiser les réseaux	1.Structurer et hiérarchiser la voirie	Harmoniser les politiques d'apaisement et valoriser les voies à faible trafic.
	2.Adapter le réseau de transports collectifs	Favoriser l'intermodalité vélo/transports collectifs.
	3.Constituer un réseau d'itinéraires cyclables	Poursuivre les démarches engagées et constituer un réseau hiérarchisé et continu.
	4.Organiser les liaisons piétonnes	Valoriser les itinéraires piétons existants.
Réduire les nuisances	5.Etudier la faisabilité d'une infrastructure de recharge	Mettre en place des points de recharge VAE.
	6.Modérer les vitesses et les harmoniser avec la fonction des voies	Harmoniser les politiques d'apaisement et valoriser les voies à faible trafic.
Coordonner les acteurs	7.Coordonner la politique de stationnement	Harmoniser le stationnement vélo.
	8.Coordonner la politique de livraison	
Stimuler les usages émergents	9.Développer les services de covoiturage	Favoriser l'intermodalité vélo/covoiturage.
	10.Faciliter les usages du numérique	Mettre en œuvre une application dédiée au vélo.
	11.Accompagner les changements de comportement	Mener des actions de sensibilisation / d'animation autour des modes actifs.
Piloter la politique de mobilités	12.Observier les mobilités locales	Observatoire des mobilités douces.
	13.Animer et évaluer la politique des mobilités	Mener des actions de sensibilisation / d'animation autour des modes actifs.
	14.Donner l'exemple	Proposer des actions phares reflétant la politique de mobilité de l'AME.

### 3 Autres documents cadres de planification

Documents de planification/acteurs	Potentiel d'actions à déployer
<b>Agenda 21 de Cepoy</b>	Le schéma directeur des modes actifs de Cepoy devra s'articuler autour des objectifs formulés en termes de mobilité l'agenda 21 de Cepoy.
<b>Agenda 21 de Montargis</b>	Etabli en 2013. Le schéma directeur des modes actifs de l'agglomération devra s'articuler autour des objectifs formulés en termes de mobilité l'agenda 21 de Montargis.
<b>Agenda 21 de l'AME</b>	Etabli en 2013. Le schéma directeur des modes actifs devra s'articuler autour des objectifs formulés en termes de mobilité l'agenda 21 de l'AME.
<b>PCAET du Pays Gâtinais et de l'AME</b>	Etabli en 2013, ce document est en cours de renouvellement par le PETR.  Les schémas directeurs des modes actifs devront s'articuler autour des objectifs formulés en termes de mobilité par le PCAET du Pays Gâtinais et de l'AME.
<b>SRADDET de la région Centre Val de Loire</b>	Adopté en 2019, il a été approuvé par le préfet de région le 4 février 2020.  Le document fixe des objectifs de moyen terme et long terme en matière d'intermodalité et de développement des transports.  Les schémas directeurs vélo devront s'articuler autour des objectifs formulés en termes de mobilité par le SRADDET.

### 3.1 La prise en compte des projets urbains : vision prospective du territoire de l'agglomération montargoise

#### 3.1.1 Projet de réaménagement de la caserne Gudin

Construite en 1876, la caserne Gudin doit être réaménagée pour accueillir une résidence sénior développée par le promoteur Nexity. 121 logements sont prévus ainsi que des services associés (piscine, salle de sport, restaurants). Un grand parking sera créé. Initialement prévu en 2021, le lancement des travaux a été retardé.

Aujourd'hui, le projet fait face à une forte contestation de la part de collectifs d'habitants qui souhaitent préserver le bâtiment. Le tribunal administratif a été saisi mais ces recours ne sont pas suspensifs. Les échéances de ce projet sont incertaines.



Figure 2 – Les bâtiments actuels constituant la caserne Gudin (source : article *La République*, 2020)



### 3.1.2 Projet de réaménagement du port Saint-Roch

Lancé en 2018, cette démarche s'inscrit dans une logique de tourisme « fluvestre ». Ce projet permet d'améliorer l'offre portuaire, l'accueil des plaisanciers et l'offre d'itinéraires de mobilité douce de l'agglomération.

Le projet prévoit l'élargissement du plan d'eau, la création d'un plateau-terrasse à l'articulation de la ville et du port ainsi que des promenades sur les quais du port Saint-Roch.

Le projet contribue à conforter le port Renée de France dans sa vocation économique, de transport de marchandises et d'intermodalité avec le fret ferroviaire. Les travaux doivent débuter au printemps 2021.



Figure 3 – Les ports de l'agglomération montargoise (source : Dossier Agglomération montargoise – aménagement portuaire)

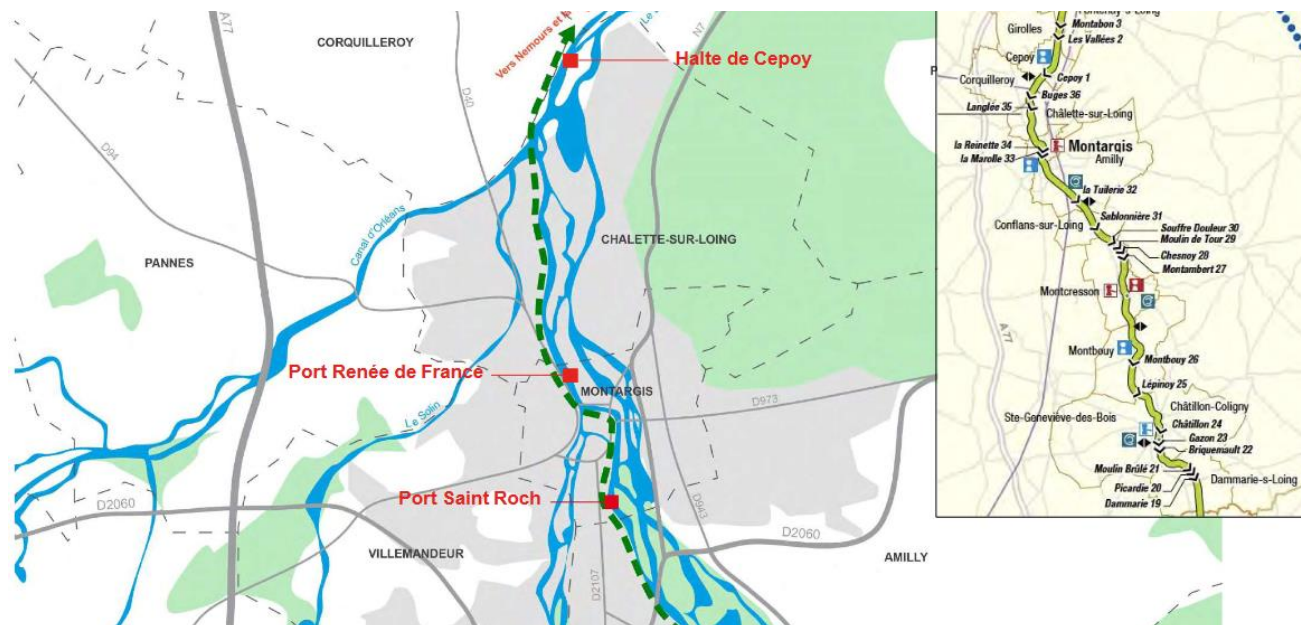


Figure 4 – Les ports de l'agglomération montargoise (source : Dossier Agglomération montargoise – aménagement portuaire)

### 3.1.3 Autres projets urbains

Projet	Potentiel d'actions à déployer
<b>Projet de réaménagement de l'avenue d'Antibes</b>	<p>Ce projet est en réflexion mais la maîtrise d'œuvre n'a pas encore travaillé dessus.</p> <p>Des pistes cyclables sont prévues des deux côtés de l'avenue. Ce projet ne sera pas réalisé avant 2023 au vu de l'avancement des autres projets.</p>
<b>Projet de pôle multimodal de Château blanc</b>	<p>Le projet de pôle multimodal de Château blanc est en cours. Les travaux commenceront en juin. L'utilisation des quais bus par Keolis est prévue pour septembre.</p> <p>Le projet prévoit :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Des quais bus utilisés par Keolis et la région</li> <li>○ Des espaces libres pour des lignes privées,</li> <li>○ Des emplacements réservés aux douanes et aux contrôles</li> <li>○ Une piste cyclable située en dehors des espaces piétons, traversant les quais et allant jusqu'au lycée de Villemandeur</li> </ul>



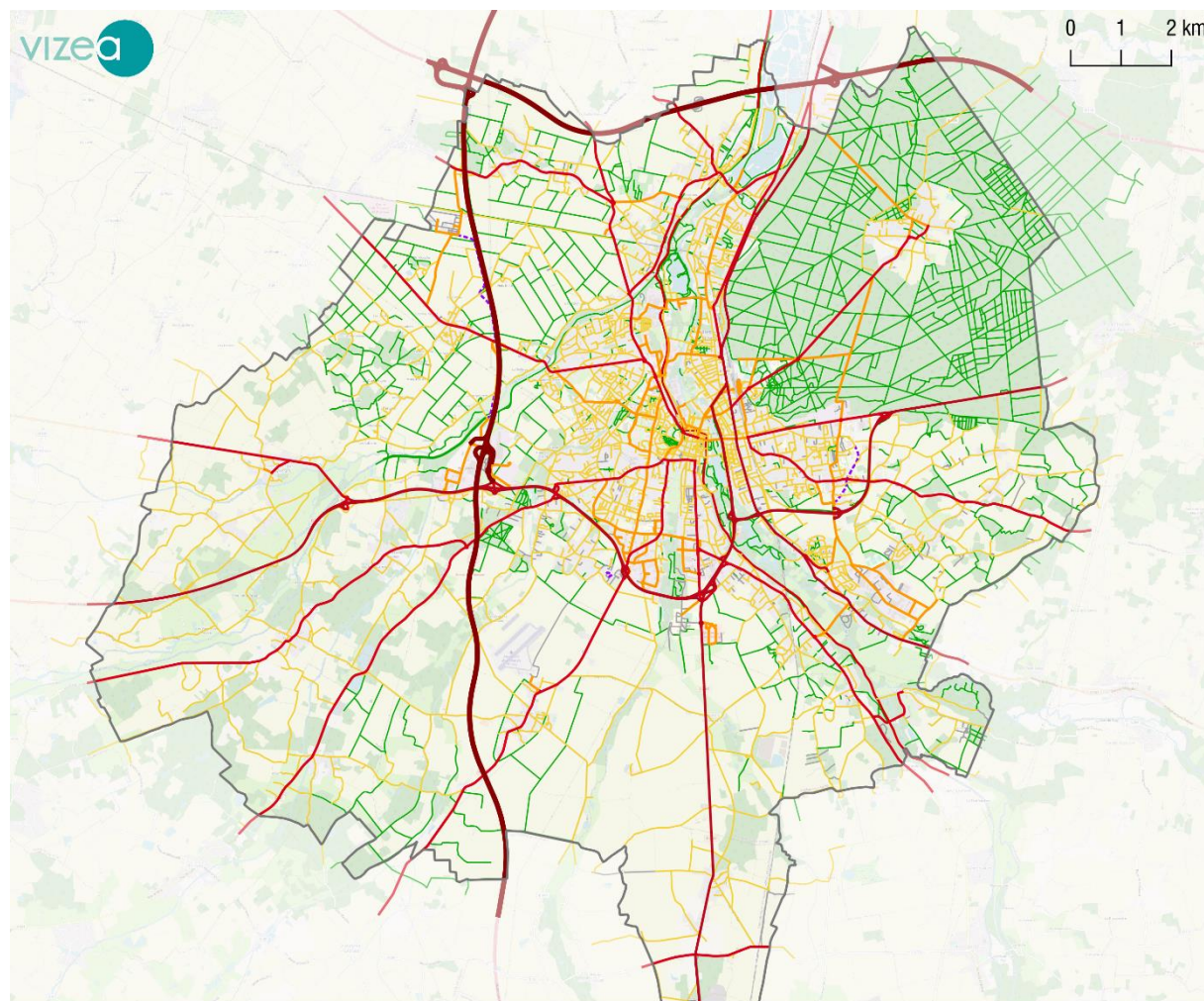
## Analyse de la hiérarchisation du réseau routier



### 3.2 Analyse de la hiérarchisation du réseau routier de la communauté d'agglomération montargoise

La proposition de nouvelle hiérarchie de la trame viaire vise à définir une grille d'analyse et de vision de l'aménagement de la voirie. Celle-ci a été établie dans le cadre l'élaboration du Programme d'Orientations et d'Actions (POA). Elle permet de développer une réflexion préalable au développement du réseau cyclable. Elle donne lieu à une différenciation entre les axes routiers structurants supportant un fort trafic et le réseau de desserte fine du territoire. Cette distinction des différents réseaux viaires permet une lecture plus aisée de l'usage et des fonctions de la voirie. A travers la hiérarchisation, la démarche n'est pas de supprimer l'usage de la voiture individuelle mais d'apaiser les circulations afin de rendre le cycliste plus visible aux yeux de l'automobiliste et de le mettre en sécurité. Il convient de relier les polarités entres elles grâce à un potentiel cyclable important :

- Anciennes voies de chemin de fer,
- Chemins de halages
- Chemins agricoles, Voies à faible trafic.















**Analyse de la hiérarchie du réseau routier**

Hiérarchisation du réseau routier	— Liaison communautaire	— Voie privée
— Autoroute	— Liaison communale	- - - Voie en projet
— Liaison interdépartementale	— Rue piétonne	— Véloroute
— Liaison départementale	— Chemin	

Figure 5 – Hiérarchie du réseau routier de l'agglomération montargoise  
 Source : BD TOPO IGN 2020 et données OSM



	Catégorie	Fonction actuelle	Profil type
	<b>Autoroute (niveau 1)</b>	Trafic de transit national et régional vers les pôles majeurs du territoire dans des conditions de sécurité routière adaptées à la grande vitesse. Le trafic y est supérieur à 4000 véhicules par jour. Sur le territoire, cela correspond à la A77. La pratique du vélo est incompatible avec de genre de voie.	 Autoroute de l'Arbre, Chevillon-sur-Huillard, GSV, 2019
	<b>Liaison interdépartementale (niveau 2)</b>	Trafic régional assurant également une part très forte des échanges départementaux et régionaux. Sur le territoire cela correspond par exemple à la D260, la D961 et la D973. Le trafic y est supérieur à 4000 véhicules par jour. Ces voies sont peu compatibles avec la pratique du vélo et nécessitent, si cela est jugé pertinent, des aménagements cyclables séparés de la voie de circulation des voitures.	 D2060, Villemandeur, GSV, 2019
	<b>Liaison départementale (niveau 3)</b>	Trafic départemental assurant une part importante des échanges locaux. Sur le territoire, cela correspond par exemple à la D93 ou à la D94. 2000 à 4000 véhicules y circulent chaque jour. Ces voies sont peu compatibles avec la pratique du vélo et nécessitent, si cela est jugé pertinent, des aménagements cyclables séparés de la voie de circulation des voitures.	 D93, Conflans-sur-Loing, GSV, 2018
	<b>Liaison communautaire (niveau 4)</b>	Voies d'échanges entre les différents quartiers et vers les pôles de rabattement. 1000 à 2000 véhicules y circulent chaque jour. Ces liaisons permettent de desservir finement les communes entre elles et sont potentiellement compatibles avec la pratique du vélo.	 Rue des Ponts, Amilly, GSV, 2013
	<b>Liaison communale (niveau 5)</b>	Desserte des lieux de vie du quotidien dont les lieux d'habitation. Ce réseau est potentiellement compatible avec la pratique du vélo.	 Rue de la Piennerie, Amilly, GSV, 2018
	<b>Réseau de (niveau 6)</b>	Voies multifonctionnelles sur lesquelles la voiture est souvent non-prioritaire. Elles constituent un potentiel de valorisation des liaisons marchables et cyclables du territoire. Moins de 500 véhicules y circulent par jour. Ce réseau est constitué de chemins agricoles, de voies locales supportant un faible trafic.	 Route de Griselle, Paucourt, GSV, 2019



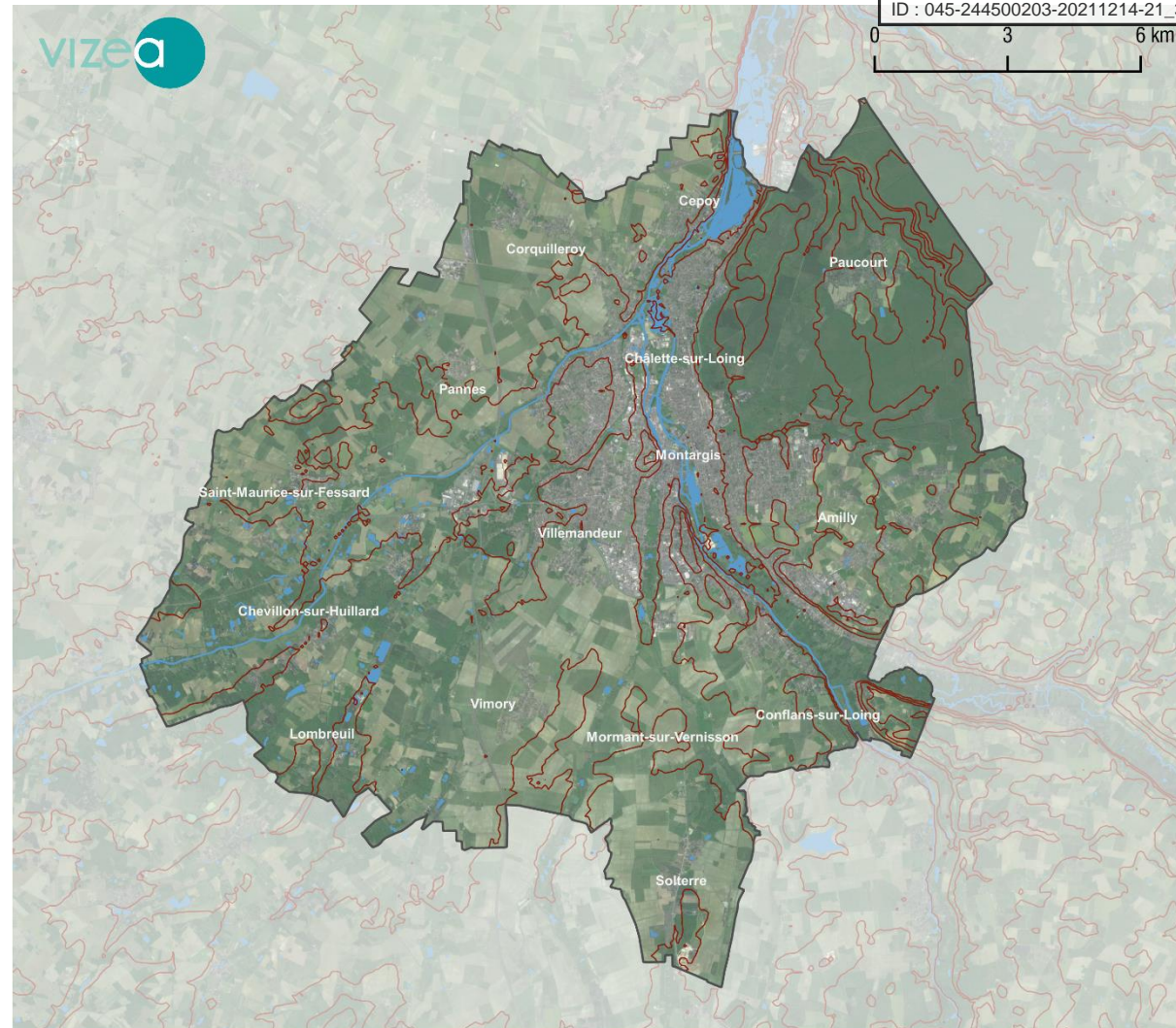
## Les dynamiques socio-territoriales structurant les besoins de mobilité

# 1 Une trame verte et bleue favorable aux modes actifs

L'agglomération montargoise se situe dans le département du Loiret, au sein de la région Centre-Val de Loire. Ce territoire à dominante rurale regroupe aujourd'hui 15 communes soit près de 61 354 habitants (INSEE 2016). La voiture individuelle revêt une place importante dans les déplacements quotidiens.

La topographie du territoire de l'agglomération montargoise, au **faible relief, est favorable à la pratique quotidienne du vélo**. Certains bourgs, Cepoy notamment, sont marqués par un relief un peu plus important.

L'hydrographie locale possède également une particularité : la multitude de canaux qui parcourent le territoire. Comptant déjà de nombreux cheminements piétons et cyclables et notamment la **Scandibérique**, les bords de cours d'eau servent aujourd'hui de support pour aux itinéraires cyclables structurants (chemins de halage). La trame verte du territoire, particulièrement dense (forêt de Montargis), représente également un potentiel non négligeable en termes de liaisons douces.



## Morphologie du territoire de l'agglomération Montargoise

### Occupation des sols

-  Courbes de niveau (10m)
-  Hydrographie

Source : Données OSM, BD relief 2020

Figure 6- Morphologie du territoire de l'agglomération montargoise

## 2 Des catégories de population aux besoins de mobilité différenciés : le vélo comme levier de développement ?

### 2.1 Les jeunes : une composante structurante de la mobilité du territoire

A l'échelle de l'agglomération montargoise, les jeunes de 0 à 29 ans représentent 25 % de la population soit environ 21 300 individus.

Les enfants de moins de 14 ans représentent une part importante de la population (19%). La sécurité des parcours scolaires devra donc être particulièrement prise en compte.

La mobilité générée par les établissements d'enseignements du territoire ou vers les employeurs importants pour des jeunes apprentis est structurante. Pour les plus jeunes et jusqu'à la majorité, la mobilité est très locale ou très dépendante des adultes, notamment pour les déplacements liés aux loisirs. Ainsi, le vélo peut présenter un levier d'indépendance (face

Population par tranche d'âge de l'agglomération Montargoise (61 354)

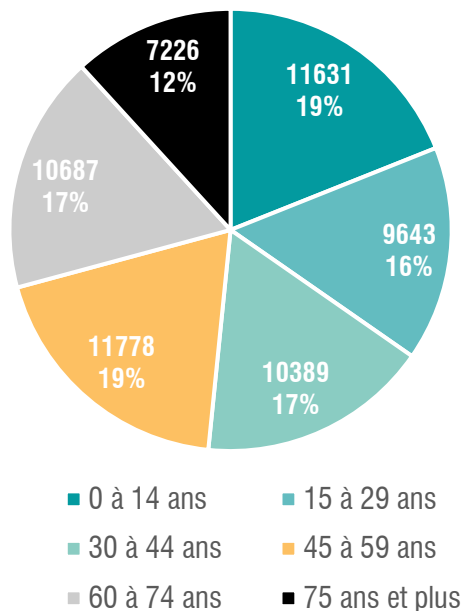
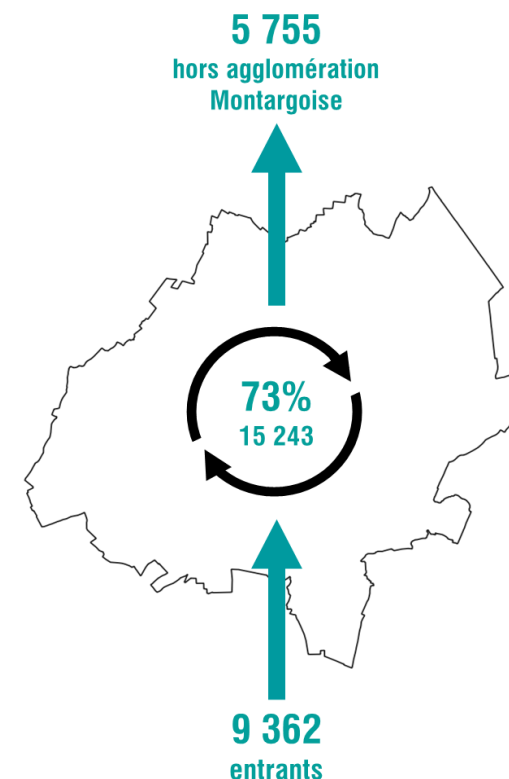


Figure 1 – Population par tranche d'âge de l'agglomération montargoise (source INSEE, Recensement de la population 2016)

aux contraintes d'indépendance, contraintes économiques) mais également favoriser une autonomisation de la mobilité.

Au sein de la catégorie des jeunes il est intéressant de se concentrer sur les jeunes actifs, catégorie-cible souvent caractérisée par



Source : Mobilités professionnelles – INSEE (2017)

une plus grande précarité liée à des ressources personnelles plus faibles et irrégulières, le manque de capital constitué pour faire face à des chocs ou à des « aléas » de la vie. Les dépenses incompressibles liées à l'utilisation d'une voiture individuelle (quand l'acquisition est possible) dans les déplacements domicile-travail pèse sur cette catégorie de façon conséquente. Face à



cela, l'augmentation des déplacements à vélo peut apparaître comme un levier, permettant d'éviter une dépendance excessive à la voiture automobile.

## 2.2 Les actifs, une mobilité plus importante à l'échelle du territoire et de ses connexions avec les territoires voisins

**Les individus de 30 à 60 ans représentent plus de 22 000 habitants** comptant pour une part importante des déplacements domicile-travail pendulaires.

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

Cette catégorie de population possède un grand potentiel de report modal vers le vélo, compte tenu des déplacements internes (73% des déplacements domicile-travail).

Les actifs de l'agglomération montargoise privilégient la voiture pour près de 79% d'entre eux. Une part non négligeable, soit 8% d'actifs se tournent vers les mobilités actives pour se rendre au travail.

Répartition de l'utilisation des transports par les actifs de l'agglomération Montargoise (20 998)

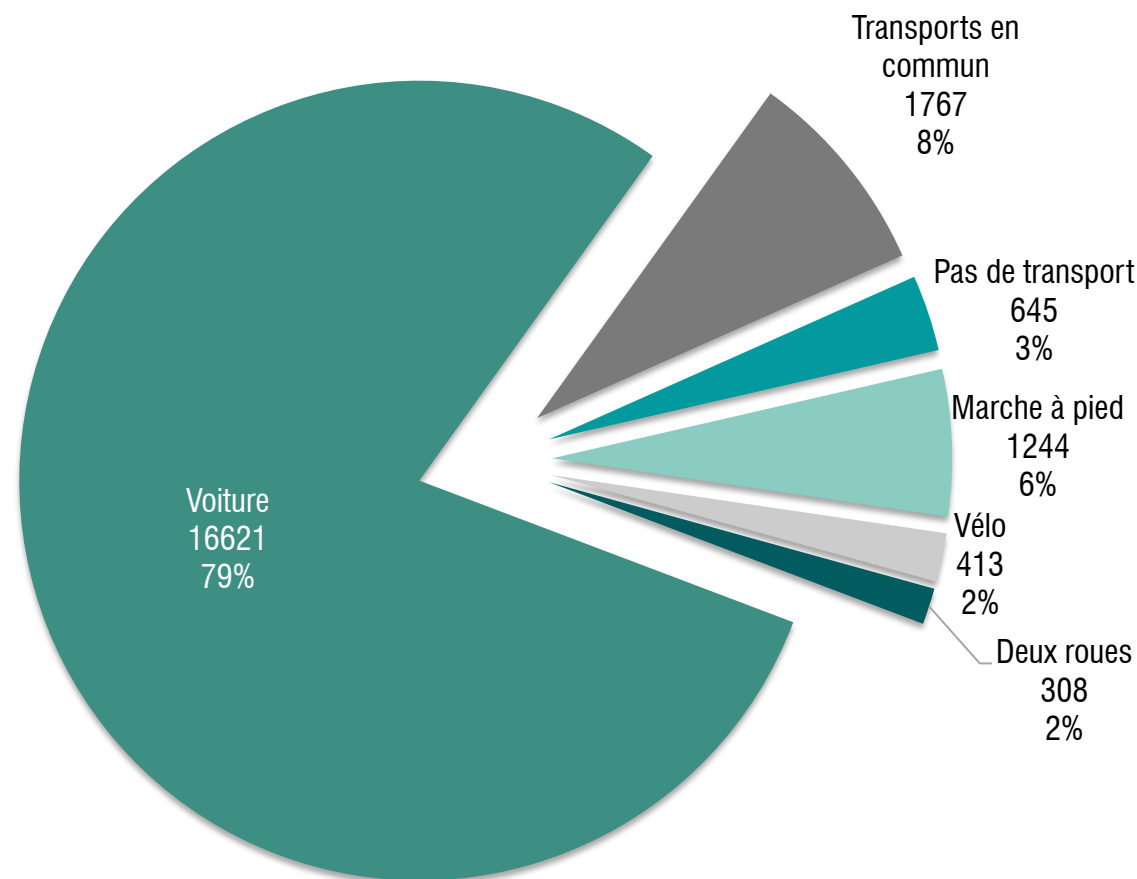


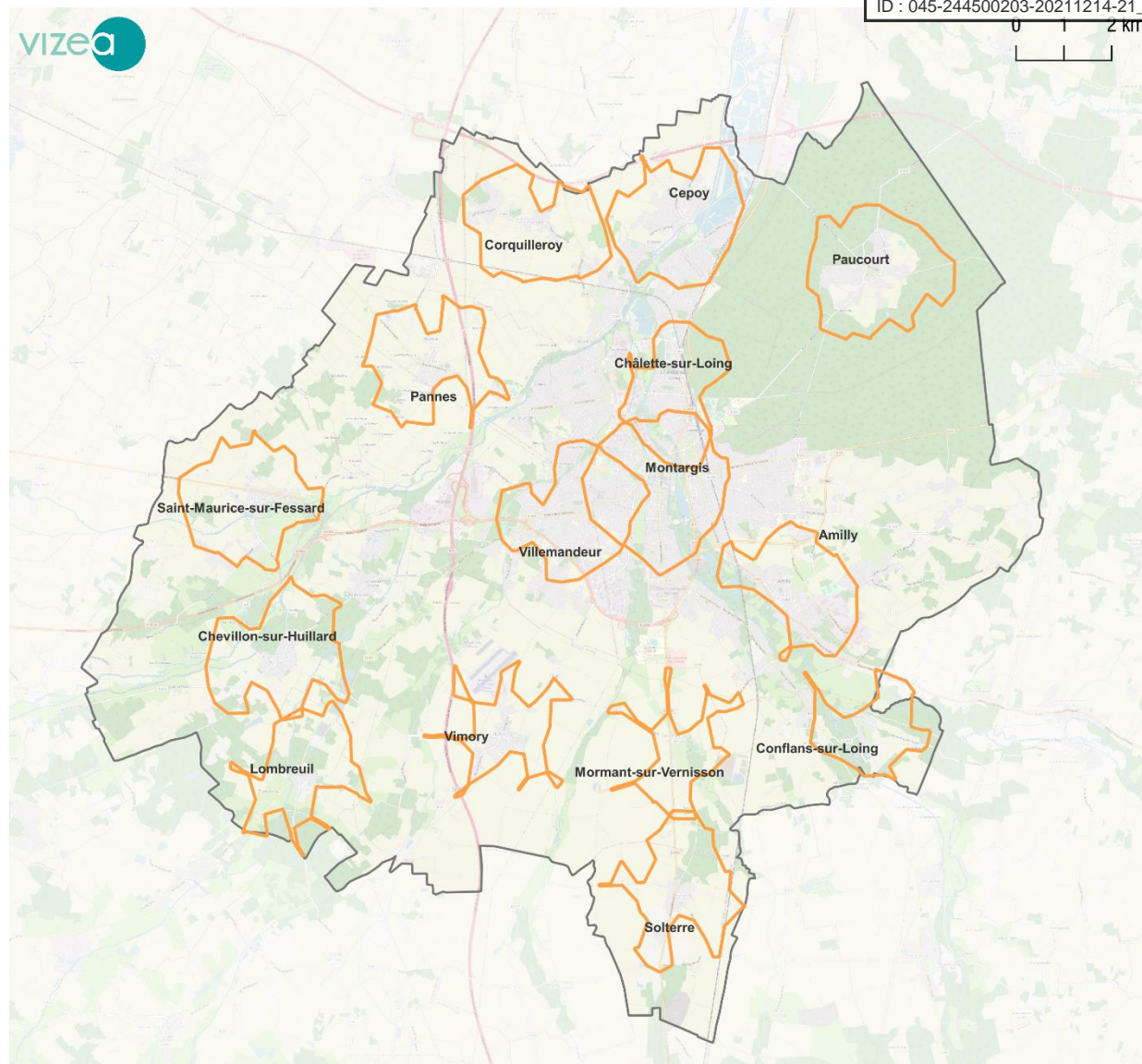
Figure 7- Part modales des habitants de l'agglomération montargoise (Source : INSEE, Mobilités professionnelles, 2017)

## 2.3 Les personnes âgées, une mobilité quotidienne davantage ancrée à l'échelle locale

Les personnes de plus de 60 ans représentent un peu moins de 18 000 habitants soit 29 % de la population totale.

Leurs pratiques apparaissent davantage ancrées à l'échelle de la commune. Les personnes âgées privilégient la marche à pied pour faire leurs courses. Le VAE est également particulièrement apprécié des seniors de l'agglomération montargoise. En effet, les retraités sont les principaux usagers des vélos à assistance électrique proposés à la location par Keolis.

De manière générale, ils disposent de moins de marge de manœuvre dans leurs déplacements (perte d'autonomie, difficultés financières accrues etc.), d'autant plus dans les zones peu denses.



**Isochrones de 20 minutes à pied autour des centre-bourg de l'agglomération montargoise**

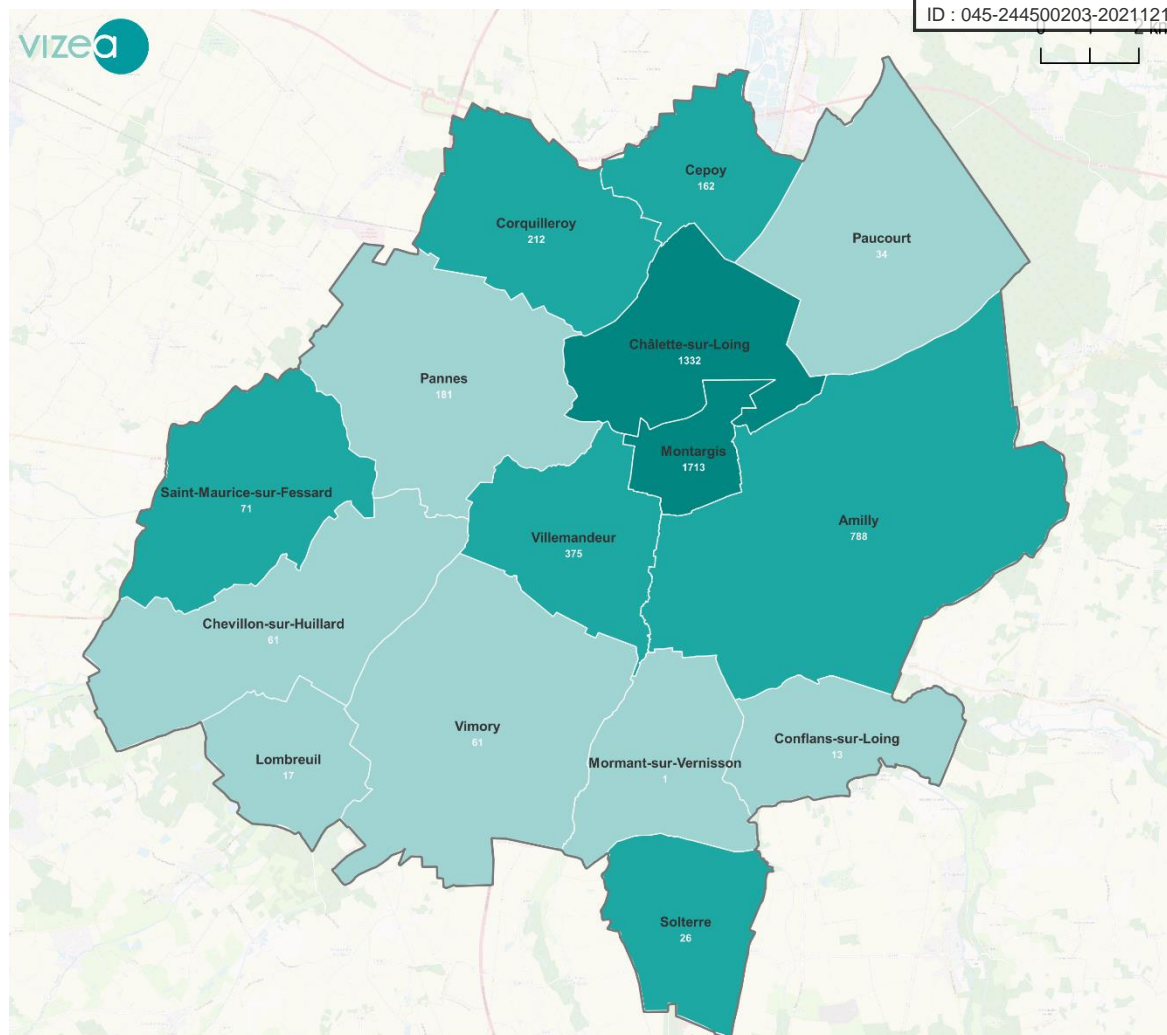
 Isochrone de 20 minutes à pied

Figure 8 - Isochrone de 20 minutes à pied autour des centre-bourg de l'agglomération montargoise (Source : analyse Vizea)

## 2.4 Les demandeurs d'emplois ou actifs précaires

Les personnes en recherche d'emploi représentent **14% de la population totale de l'agglomération**. Les habitants de Châlette-sur-Loing et de Montargis sont les **plus touchés par le chômage** avec respectivement 18% et 20% de chômage.

Les personnes précaires privilégient les **transports en commun et la marche à pied**. L'accès à un réseau de transport accessible et avec une bonne desserte de tout le territoire est primordial.



Part des demandeurs d'emploi dans les communes de l'agglomération montargoise

- 1 - 9
- 9 - 15
- 15 - 21

Figure 9 – Part des demandeurs d'emploi dans les communes de l'agglomération montargoise

Source : INSEE, Recensements de la population, 2017



### 3 Les dynamiques socio-territoriales structurant les besoins de mobilité à Cepoy

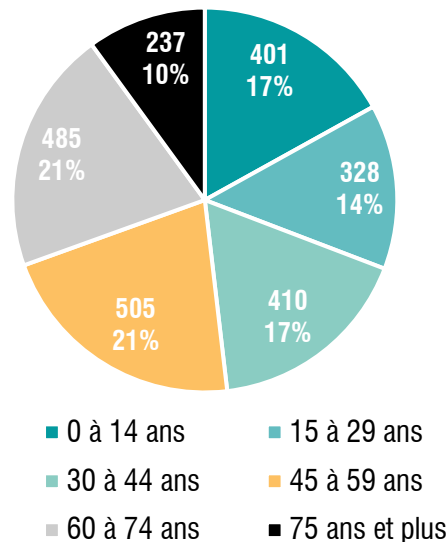
#### 3.1 Les jeunes : une composante structurante de la mobilité du territoire

A l'échelle de la commune de Cepoy, les jeunes de 0 à 29 ans représentent 31 % de la population soit environ 729 individus.

Les enfants de moins de 14 ans représentent une part importante de la population (17%). La sécurité des parcours scolaires devra donc être particulièrement prise en compte. De plus, de nombreux élèves fréquentent un établissement scolaire situé dans une autre commune.

La mobilité générée par les établissements d'enseignements du territoire ou vers les employeurs importants pour des jeunes apprentis est structurante. Pour les plus jeunes et jusqu'à la majorité, la mobilité est très locale ou très dépendante des adultes, notamment pour les déplacements liés aux loisirs. Ainsi, le vélo peut présenter un levier d'indépendance (face aux contraintes d'indépendance, contraintes

Population par tranche d'âge de la commune de Cepoy (2366)



Source : INSEE, Recensement de la population, 2016

économiques) mais également favoriser une autonomisation de la mobilité.

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



Source : Mobilités professionnelles – INSEE (2017)

individuelle (quand l'acquisition en est possible) dans les déplacements domicile-travail pèse sur cette catégorie de façon conséquente. Face à cela, l'augmentation des déplacements à vélo peut apparaître comme un levier, permettant d'éviter une dépendance excessive à la voiture automobile.

### 3.2 Les actifs, une mobilité plus importante à l'échelle du territoire et de ses connexions avec les territoires voisins

Les individus de 30 à 60 ans représentent plus de 900 habitants comptant pour une part importante des déplacements domicile-travail pendulaires.

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

Cette catégorie de population possède un grand potentiel de report modal vers le vélo. Les actifs de Cepoy privilégient la voiture pour près de 90% d'entre eux. Une part non négligeable, soit 3% d'actifs se tournent vers les mobilités actives pour se rendre au travail.

Répartition de l'utilisation des transports par les actifs de la commune de Cepoy

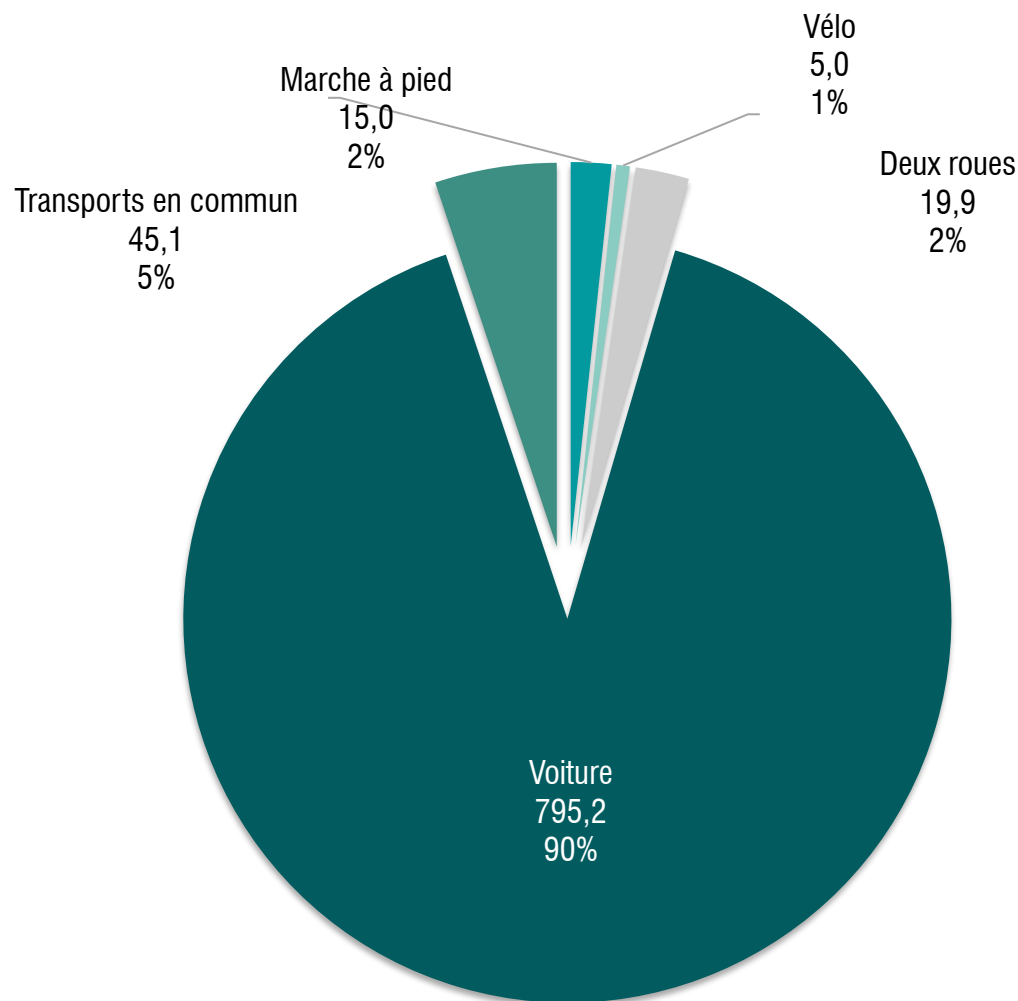


Figure 7 - Part modale des actifs de Cepoy

Source : INSEE, Mobilités professionnelles, 2017

### 3.3 Les personnes âgées, une mobilité quotidienne davantage ancrée à l'échelle locale

Les personnes de plus de 60 ans représentent un peu moins de 720 habitants soit 31 % de la population totale de Cepoy.

Leurs pratiques apparaissent davantage ancrées à l'échelle de la commune. Les personnes âgées privilégient la marche à pied pour faire leurs courses.

De manière générale, elles disposent de moins de marge de manœuvre dans leur déplacements (perte d'autonomie, difficultés financières accrues etc.), d'autant plus dans les zones peu denses.

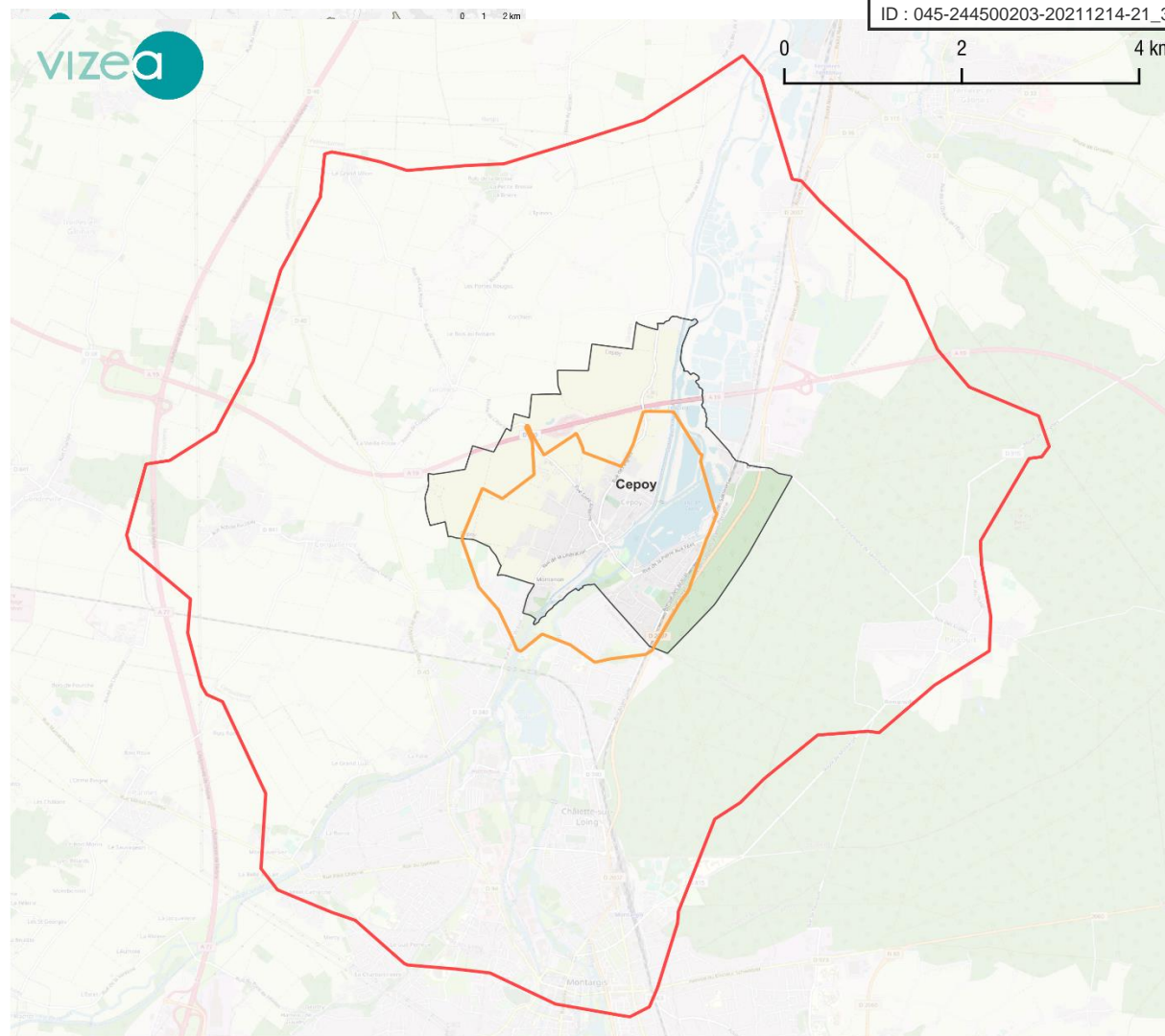


Figure 10 - Isochrone de 20 minutes autour du centre-bourg de Cepoy (Source : analyse Vizea)

**Zones isochrones à 20 minutes depuis le centre de la commune de Cepoy**  
À pied  
À vélo

### 3.4 Les demandeurs d'emplois ou actifs précaires

Les habitants de Cepoy sont **moins touchés par le chômage**. En effet, les personnes en recherche d'emploi représentent **11% (162 personnes âgées de 15 à 64 ans) de la population de Cepoy contre 14% en moyenne sur le territoire de l'agglomération.**

Les personnes précaires privilégient les **transports en commun et la marche à pied**. L'accès à un réseau de transport accessible et avec une bonne desserte de tout le territoire est primordial.







## Les besoins de mobilité et les potentiels de développement des modes actifs

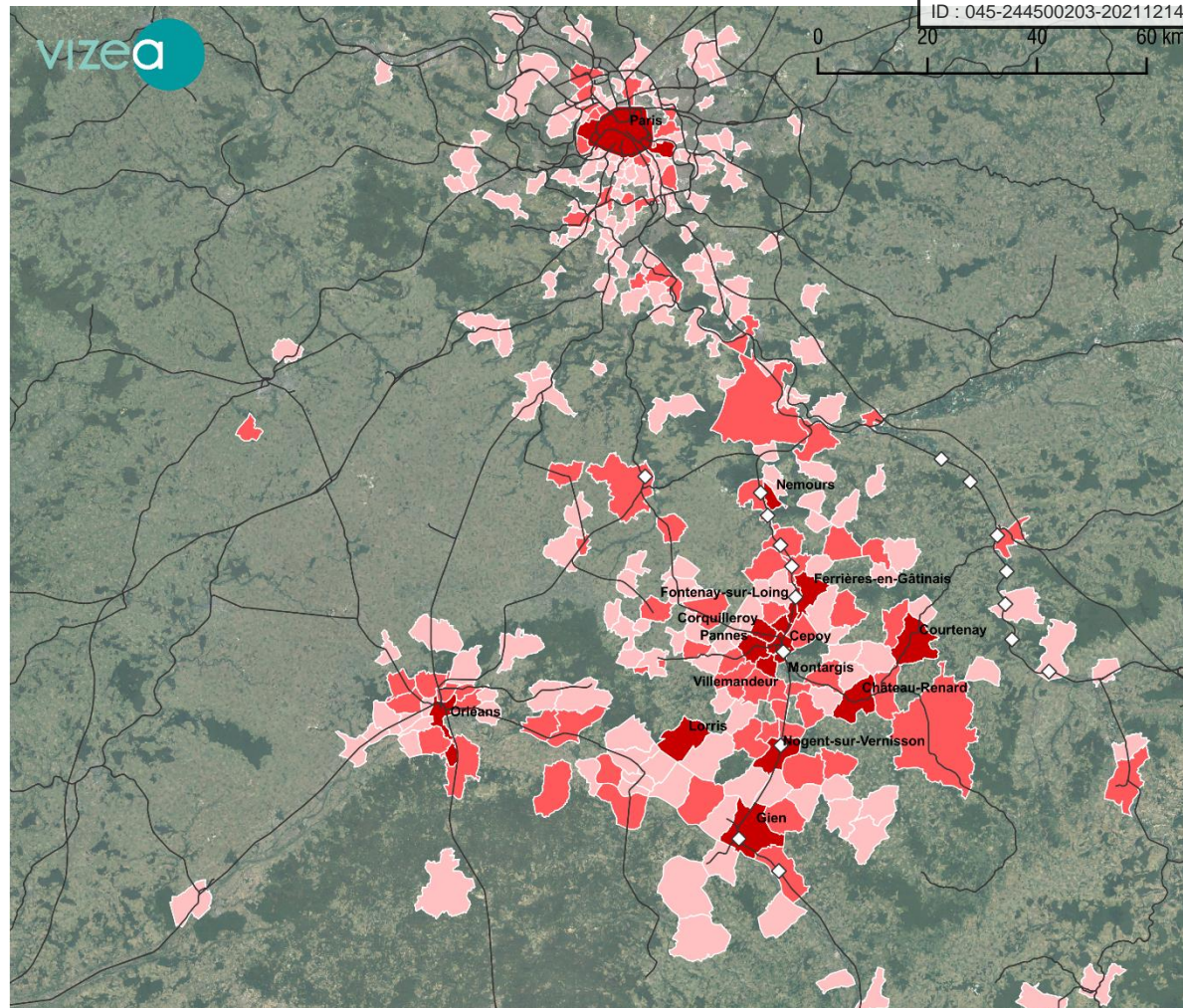
# 1 Les déplacements domicile-travail

Au sein du territoire de l'agglomération, les communes de Montargis, Châlette-sur-Loing, Villemandeur et Pannes concentrent respectivement plus de 100 actifs montargois.

A l'extérieur du territoire, les villes d'Orléans, Gien ou encore Paris, accueillent également de nombreux actifs montargois.

Il existe un véritable potentiel d'intermodalité vélo/train sur le territoire. En effet, de nombreux actifs travaillent dans une commune accessible en train depuis la gare de Montargis.

**Préconisations :** Le schéma directeur des modes actifs devra veiller à la bonne desserte des zones d'activité de l'agglomération .



## Lieux de travail des actifs de l'agglomération Montargoise

Nombre d'actifs

1 à 10

10 à 100

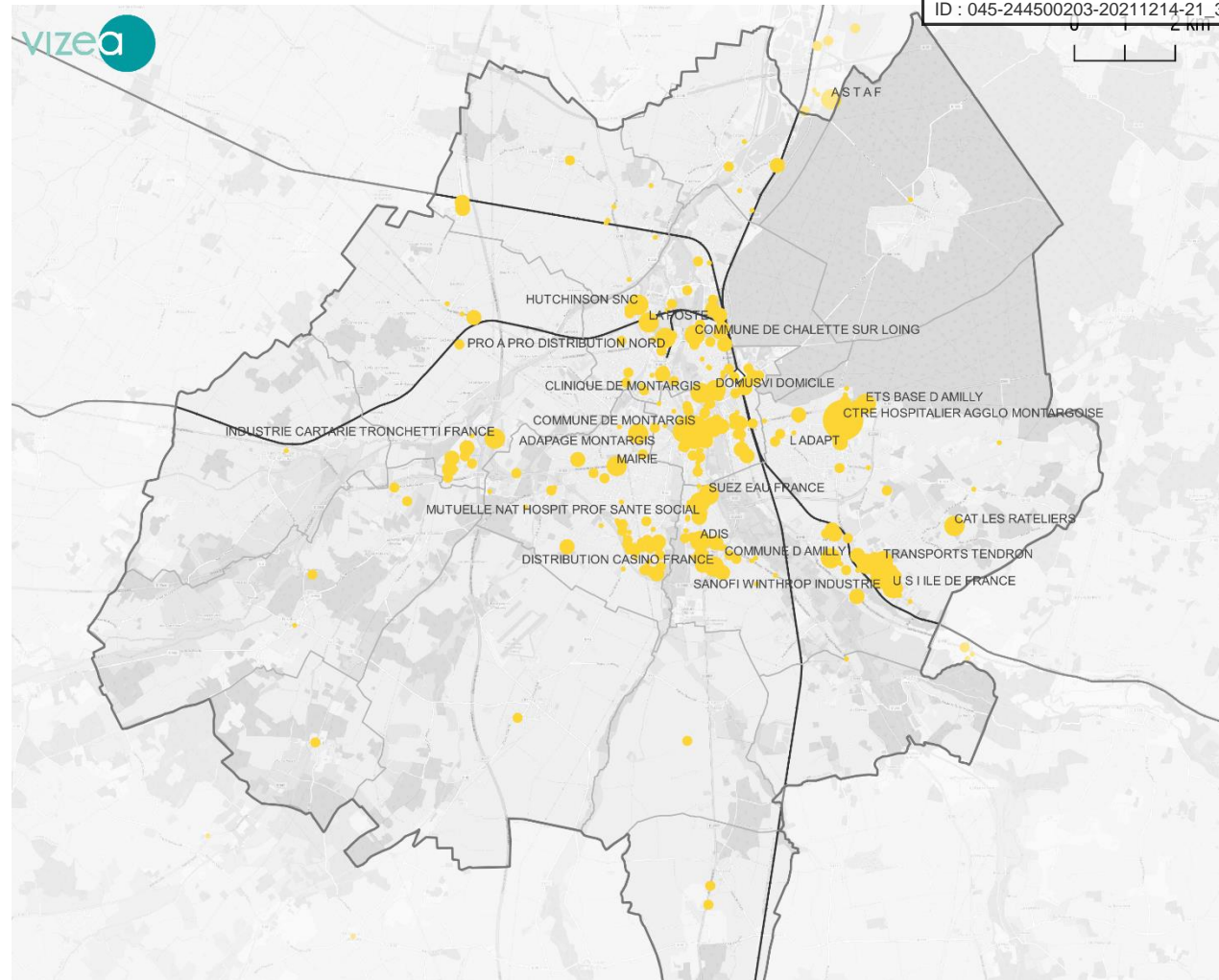
Plus de 100

◇ Gares

— Lignes ferroviaires

Source : INSEE BD mobilités professionnelles détaillées, 2017

Lieux de travail		Effectif
1	Amilly	4880
2	Montargis	4096
3	Châlette-sur-Loing	2998
4	Villemandeur	1826
5	Paris	855
6	Pannes	635
7	Ferrières-en-Gâtinais	356
8	Corquilleroy	280
9	Nogent-sur-Vernisson	255
10	Courtenay	242
11	Orléans	227
12	Fontenay-sur-Loing	219
13	Gien	218
14	Cepoy	176
15	Vennecy	161
16	Château-Renard	159
17	Lorris	121
18	Chevillon-sur-Huillard	98
19	Beaune-la-Rolande	81
20	Dordives	76



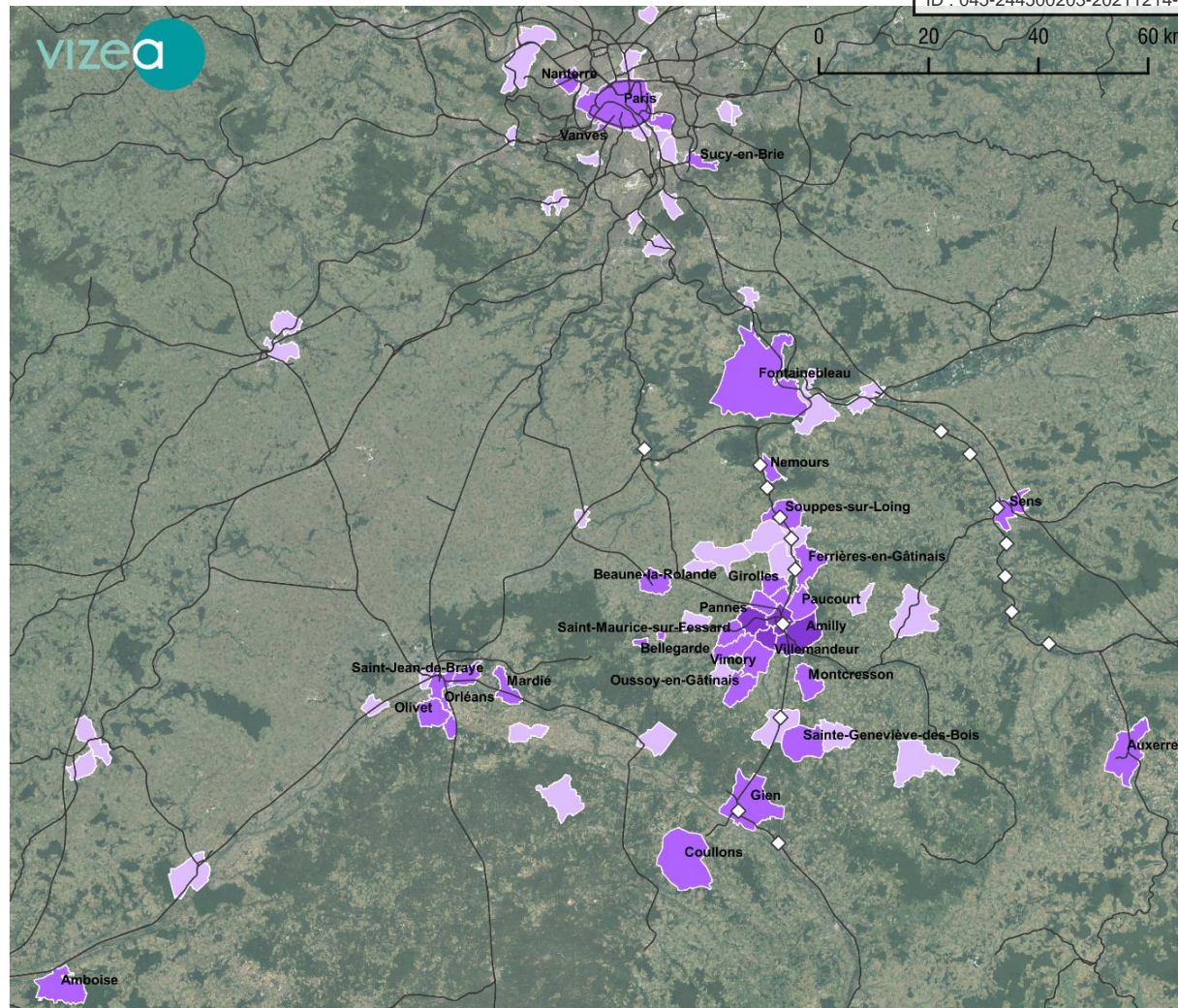
### Les principaux employeurs de l'agglomération montargoise

- 10 à 19 salariés
- 20 à 49 salariés
- 50 à 99 salariés
- 100 à 1000 salariés
- Plus de 1000 salariés



## 2 Les déplacements vers les établissements scolaires

Les établissements scolaires sont d'importants pôles générateurs de flux. Les jeunes de l'agglomération montargoise fréquentent majoritairement des établissements scolaires situés dans la commune où ils vivent ou bien sur le territoire de l'agglomération. Une grande partie d'entre eux se déplace à pied pour aller à l'école ou sur les lieux de leurs activités de loisirs (piscine, école de musique). La sécurisation des itinéraires, l'apaisement des centres-bourgs peut permettre d'accroître ces pratiques et de lever les freins psychologiques à l'utilisation du vélo (tant du côté des parents que des enfants) et ainsi favoriser l'autonomisation des déplacements des jeunes.



**Localisation des établissements scolaires des jeunes de l'agglomération Montargoise**

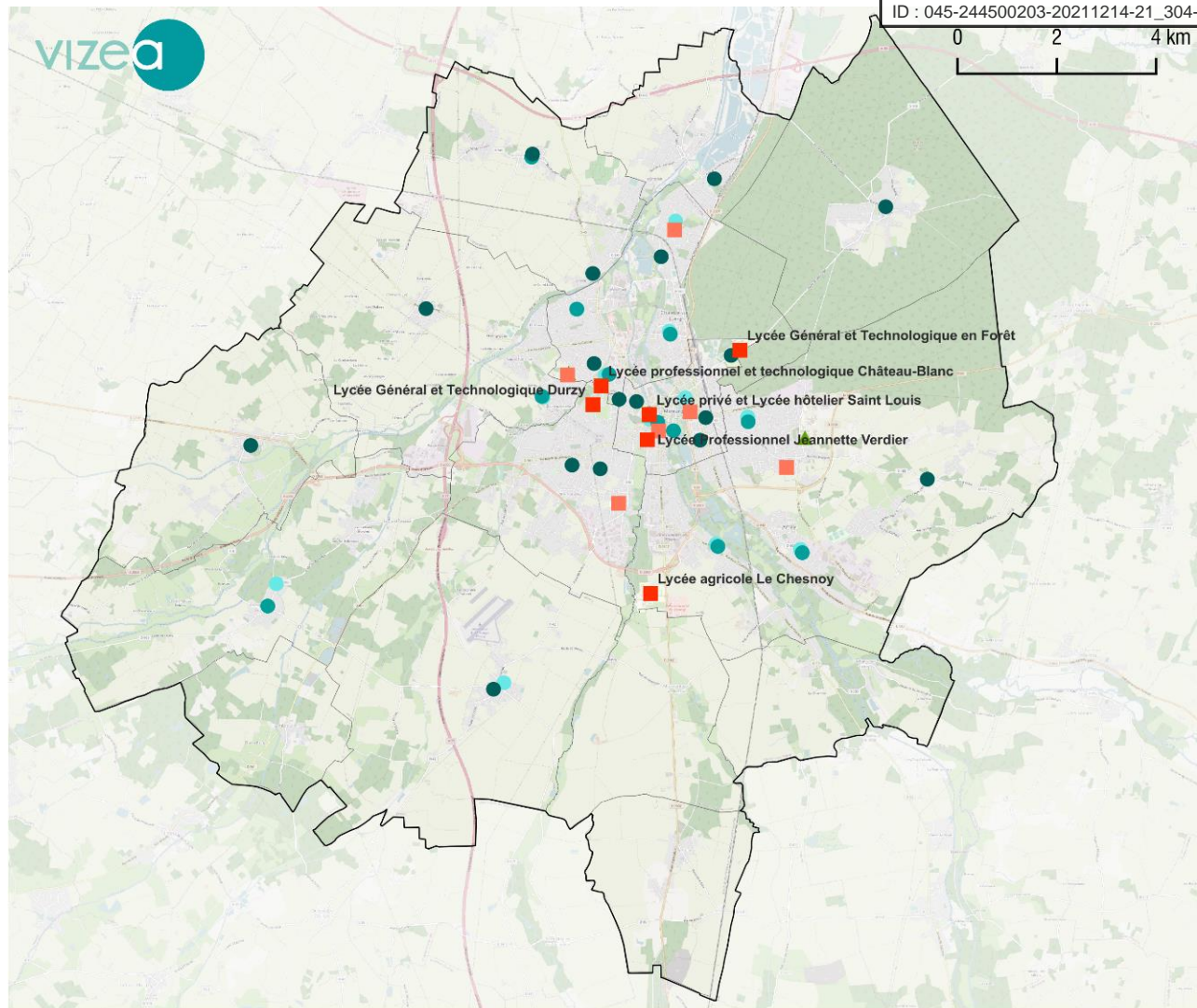
- |                 |                       |
|-----------------|-----------------------|
| Nombre d'actifs | ◇ Gares               |
| 1 à 10          | — Lignes ferroviaires |
| 10 à 500        |                       |
| Plus de 500     |                       |

Figure 11 – Localisation des établissements scolaires fréquentés par les jeunes de l'agglomération montargoise  
 Source : INSEE BD mobilités scolaires détaillées, 2017



Montargis, Châlette-sur-Loing et Amilly sont les communes de l'agglomération concentrant le plus d'établissements d'enseignement et notamment les principaux collèges et lycées de l'agglomération et qui accueillent le plus d'élèves. De nombreux élèves fréquentent un établissement scolaire situé dans une commune desservie par le train. Paris concentre également 217 élèves vivant dans l'agglomération.

	Lieux d'étude	Effectif
1	Montargis	3528
2	Châlette-sur-Loing	3063
3	Amilly	2290
4	Villemandeur	1599
5	Pannes	503
6	Corquilleroy	327
7	Orléans	288
8	Cepoy	233
9	Chevillon-sur-Huillard	166
10	Saint-Maurice-sur-Fessard	153
11	Paris	127
12	Vimory	119
13	Tours	70
14	Gien	63
15	Paucourt	54
16	Montcresson	44
17	Fontainebleau	37
18	Olivet	32
19	Bellegarde	31
20	Souppes-sur-Loing	30



### Les établissements scolaires de l'agglomération Montargoise

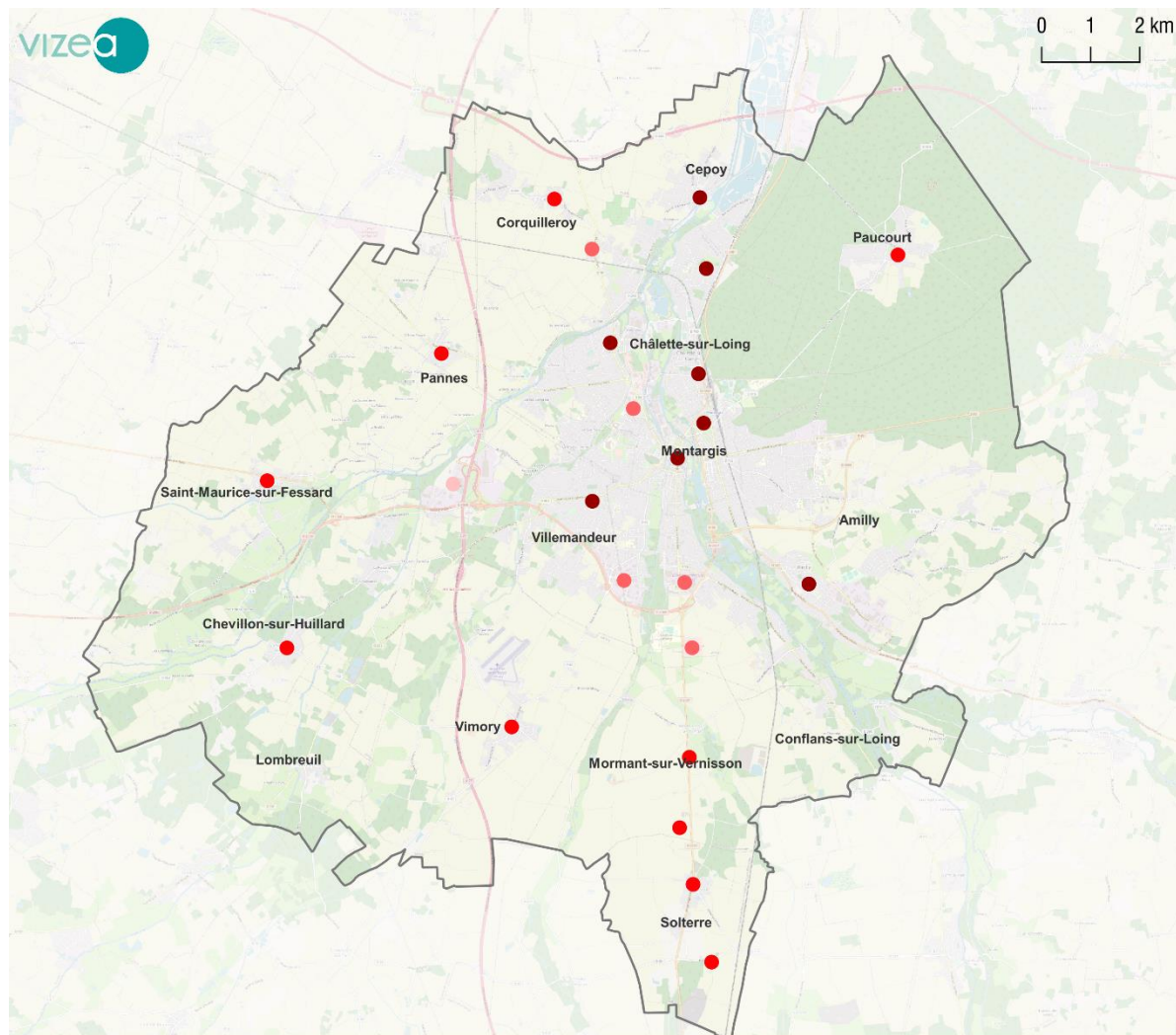
- Établissements scolaires
- École Maternelle
- École Élémentaire
- École Primaire
- Collège
- Lycée
- ▲ Établissement Spécialisé

Figure 12 – Localisation des établissements scolaires de l'agglomération montargoise  
 Source : Analyse Vizea

### 3 Les principales zones de chalandise

Sur le territoire de l'agglomération montargoise, les communes de Montargis, Villemandeur, Châlette-sur-Loing et Amilly concentrent les commerces et aménités. Les centres-villes de ces communes attirent les habitants de toutes l'agglomération.

Les zones de chalandise des centres-bourgs des autres communes sont caractérisées par une échelle plus locale. Ce sont des polarités plus secondaires.



**Les zones de chalandises de l'agglomération montargoise**

- Zones d'activités
- Zone Industrielle
- Centre Commercial
- Centre-Bourg
- Centre-Ville

Figure 13 – Localisation des pôles générateurs de flux de l'agglomération montargoise (source : Google maps)

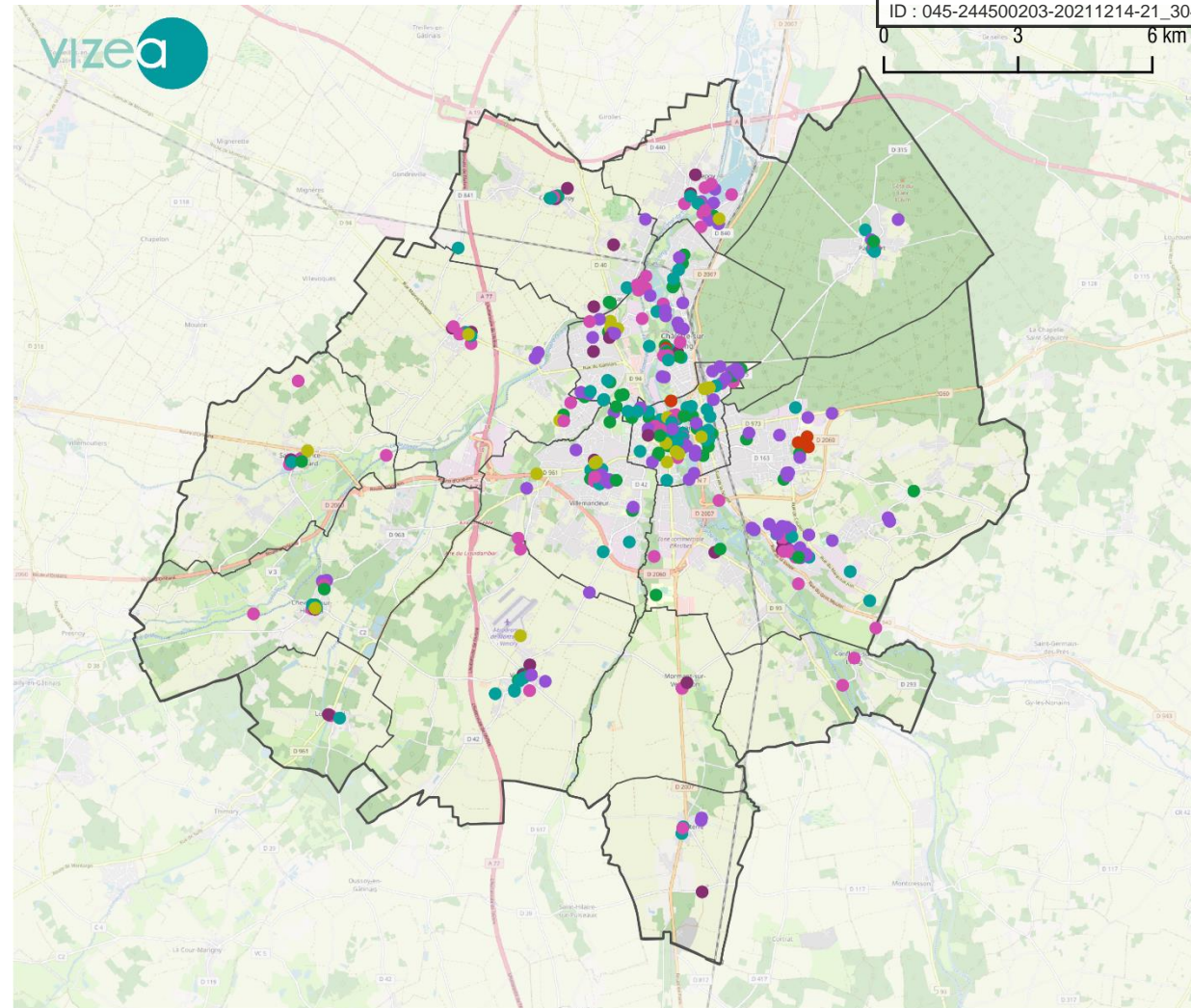


## 4 Les autres motifs de déplacement

Les pôles générateurs de flux sont concentrés dans les quatre communes centrales de l'agglomération, Montargis, Villemandeur, Châlette-sur-Loing et Amilly.

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

Face à aux potentiels de déplacements à vélo vers les pôles générateurs de flux de l'agglomération, il est possible d'identifier des itinéraires cyclables prioritaires : ils peuvent faire l'objet de divers types d'aménagements en fonction du potentiel de l'axe, des contraintes liées à la voirie, des enjeux de circulation sur la zone.



**Les pôles générateurs de déplacements des habitants de l'agglomération Montargoise**

- |                                       |                                 |
|---------------------------------------|---------------------------------|
| ● Pôles d'activité                    | ● Enseignement                  |
| ● Administratif, Justice ou Militaire | ● Lieux Culturel ou Touristique |
| ● Santé                               | ● Religieux                     |
| ● Transport et Parking                | ● Social et sport               |

Figure 14 – Localisation des pôles générateurs de déplacements de l'agglomération montargoise

(source : google maos)

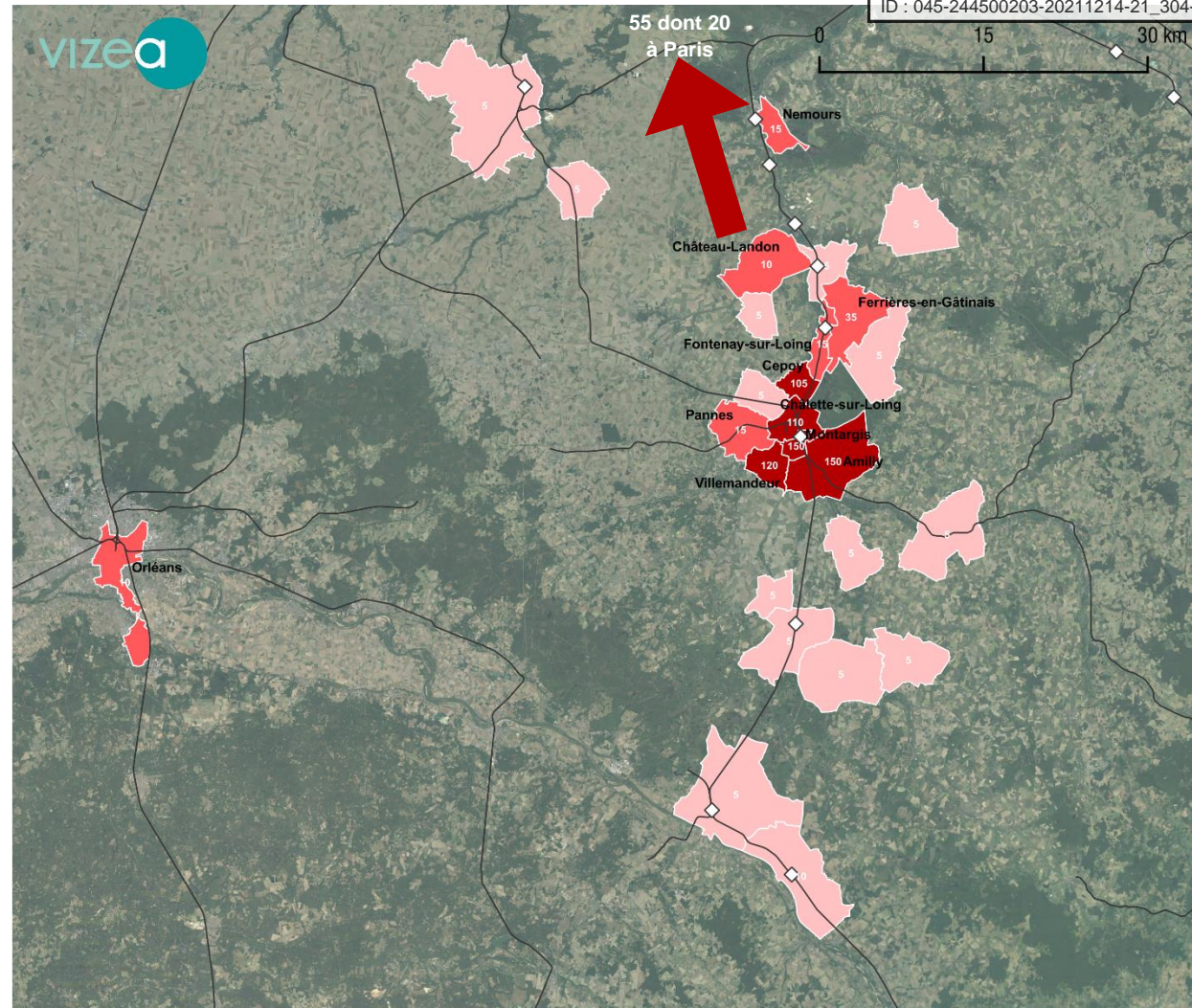


# 5 Les besoins de mobilité et les potentiels des modes actifs à Cepoy

## 5.1 Les déplacements domiciles-travail

Les actifs de Cepoy travaillent majoritairement au sein de l'agglomération montargoise dans les communes de Montargis, Amilly, Châlette-sur-Loing ou Villemandeur. 104 cepoyens travaillent à Cepoy et peuvent aisément se déplacer à vélo ou à pied. Il est nécessaire de veiller à une bonne accessibilité et lisibilité des itinéraires piétons et cyclables du centre-bourg.

**Préconisations :** Le schéma directeur des modes actifs devra veiller à la sécurisation et l'intégration des modes doux dans le centre-bourg.



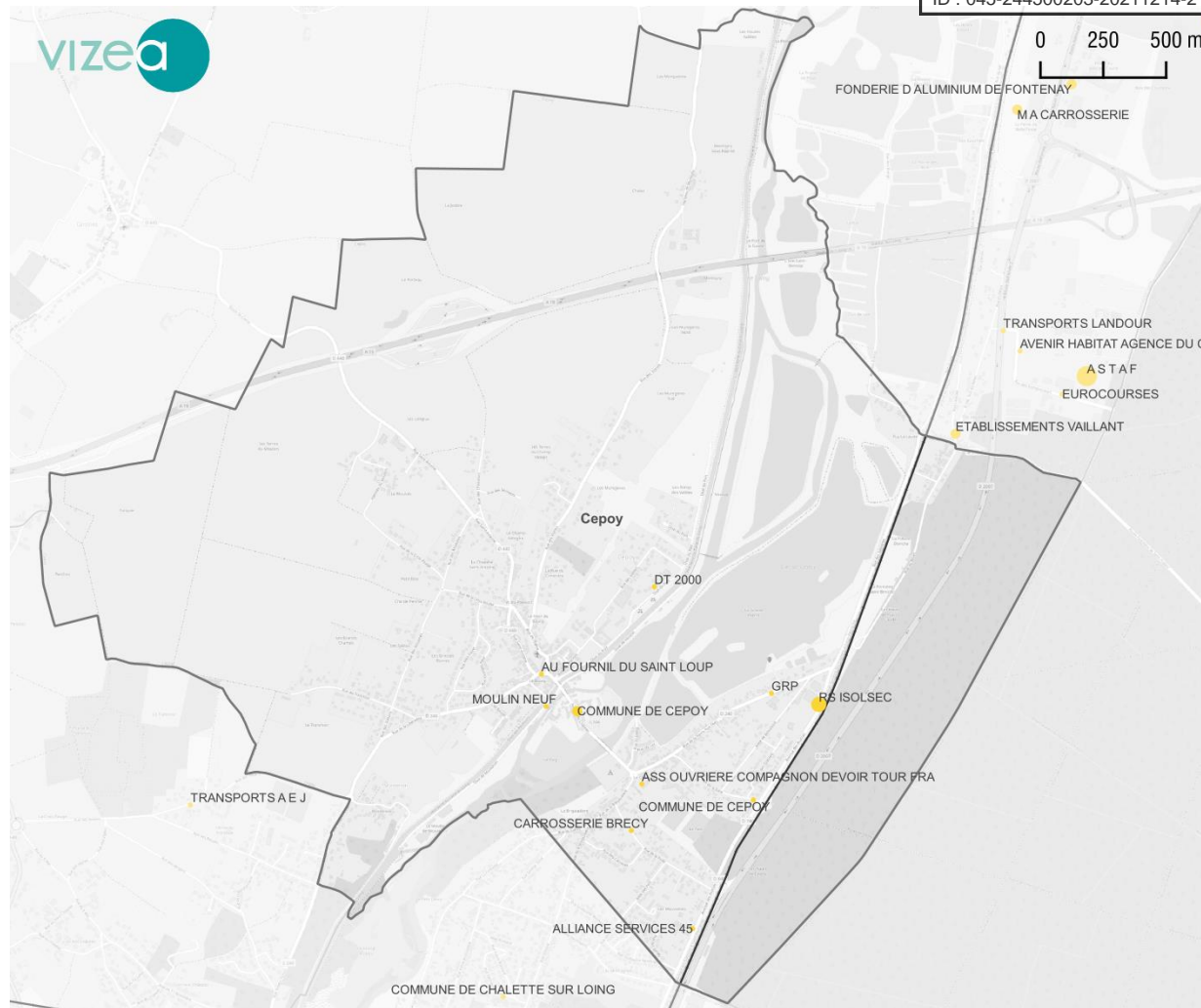
**Lieux de travail des actifs de la commune de Cepoy**



Source : INSEE BD mobilités professionnelles détaillées, 2017



	Lieux de travail	Effectif
1	Montargis	150
2	Amilly	150
3	Villemandeur	120
4	Châlette-sur-Loing	110
5	Cepoy	104
6	Ferrières-en-Gâtinais	35
7	Pannes	15
8	Fontenay-sur-Loing	15
9	Nemours	15
10	Château-Landon	10
11	Paris	10
12	Orléans	10



**Les principaux employeurs sur le territoire de la commune de Cepoy**

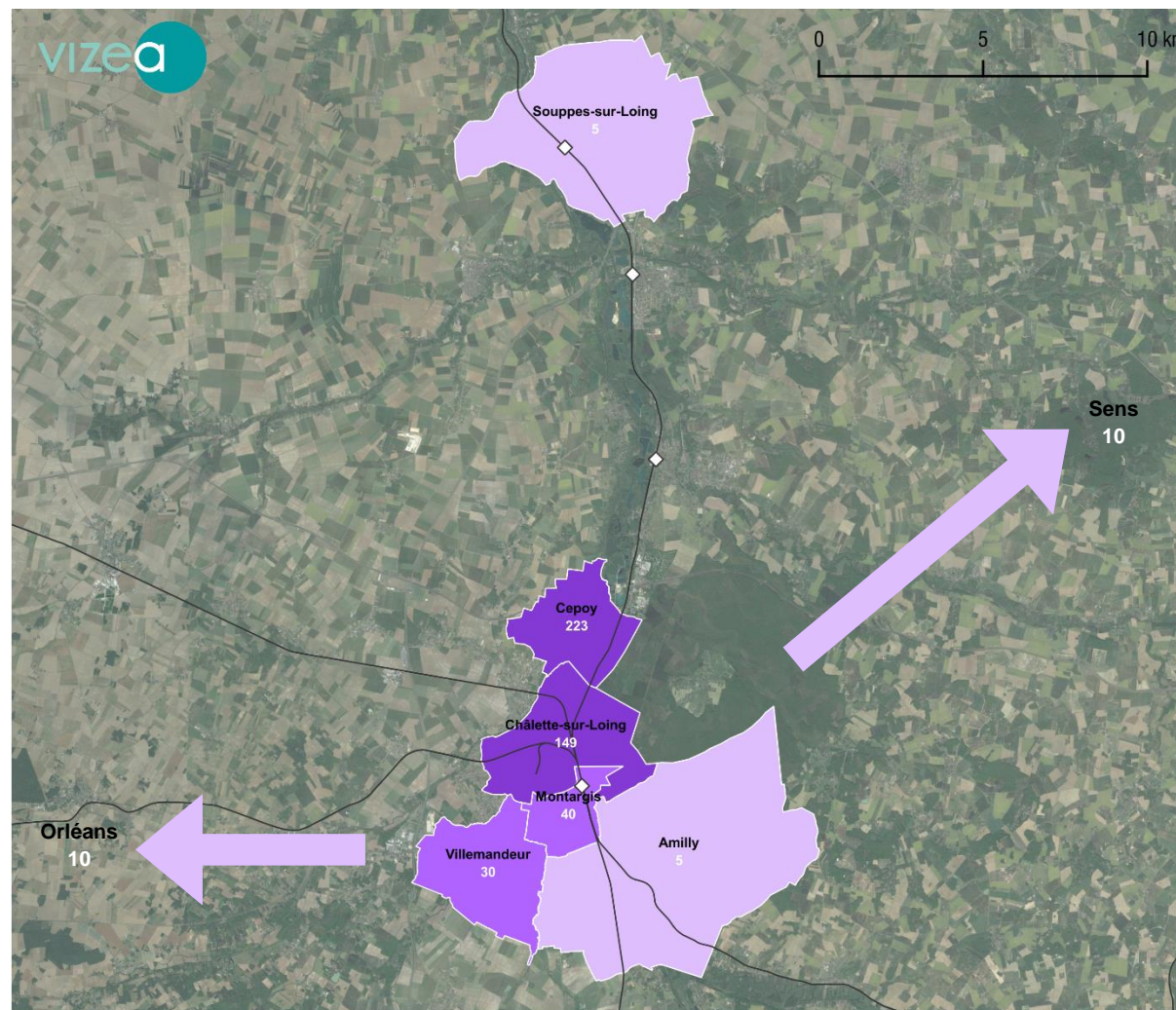
- 10 à 19 salariés
- 20 à 49 salariés
- 50 à 99 salariés
- 100 à 199 salariés

Source : BD géosiren, 2017

## 5.2 Les déplacements vers les établissements scolaires

Une grande part des élèves de Cepoy fréquente des établissements situés dans la commune (école maternelle et primaire) ou bien dans les communes voisines, notamment Châlette-sur-Loing pour les collégiens. Les écoles de Montargis et Villemandeur sont également fréquentées par les lycéens notamment.

Une grande partie des élèves se déplace à pied pour aller à l'école, sur les lieux d'activités de loisirs (piscine, école de musique). La sécurisation des itinéraires, l'apaisement des centres-bourgs peut permettre d'accroître ces pratiques et de lever les freins psychologiques à l'utilisation du vélo (tant du côté des parents que des enfants) et ainsi favoriser l'autonomisation des déplacements des jeunes.



**Localisation des établissements scolaires des jeunes de la commune de Cepoy**

- |  |   |
|--|---|
| Nombre d'actifs  | — Lignes ferroviaires   |
|  1 à 10     |  Gares |
|  10 à 50    |   |
|  Plus de 50 |   |

Figure 15 – Localisation des établissements scolaires fréquentés par les jeunes de la commune de Cepoy  
 Source : INSEE BD mobilités scolaires détaillées, 2017



### 5.3 Les principales zones de chalandise

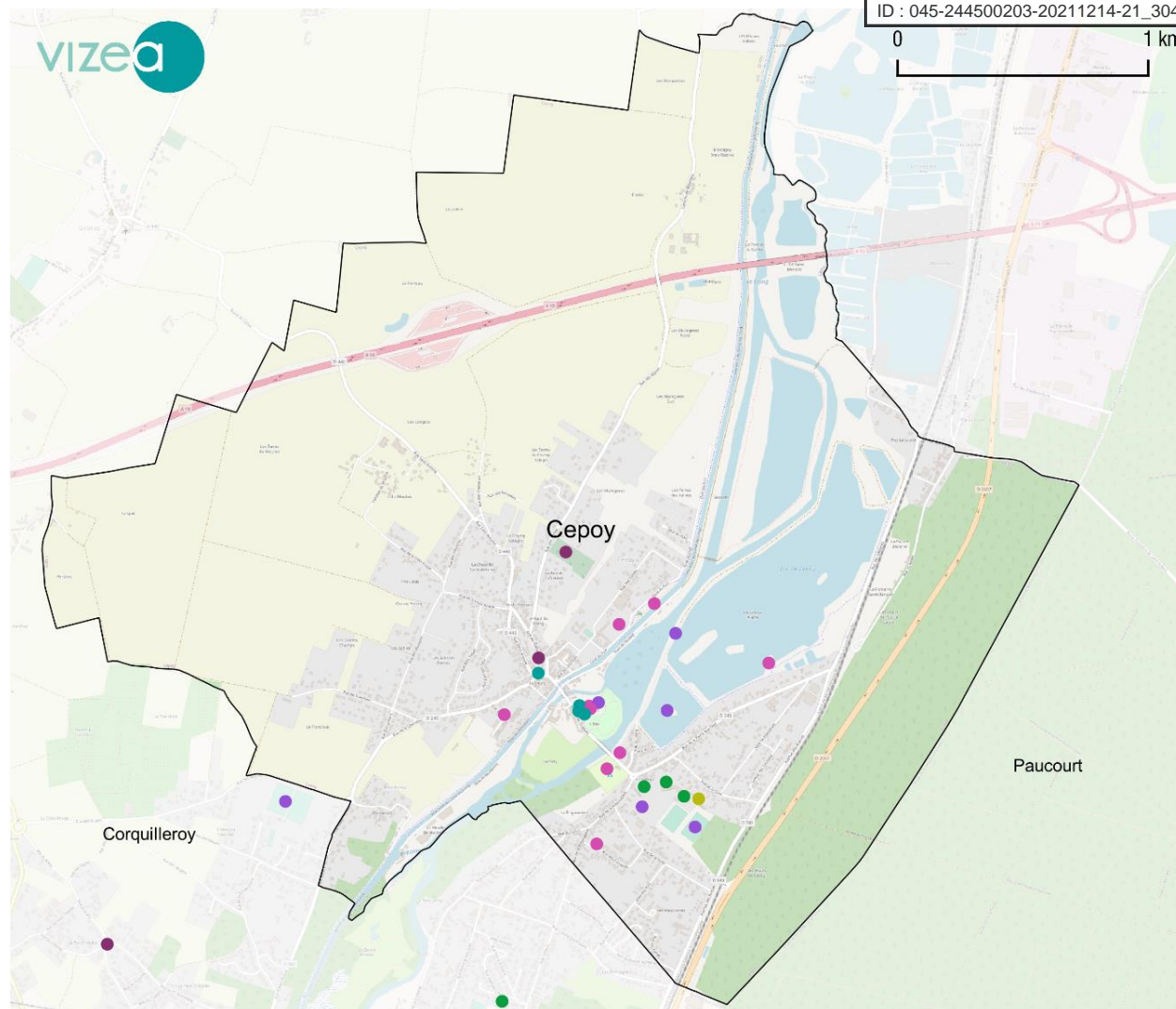
Le centre-bourg de Cepoy concentre commerces et services. Il génère des déplacements à une échelle plutôt locale. Des touristes empruntant de la véloroute peuvent également s'arrêter et consommer dans les commerces du centre-bourg.

### 5.4 Les autres motifs de déplacement

Des lieux de loisirs ou d'intérêt touristique génèrent également des déplacements à l'échelle de l'agglomération et à une échelle plus large : la base nautique de Cepoy, l'auberge de jeunesse « Hi Cepoy », la péniche gîte.

La **voiture est le mode de transport prédominant** pour l'ensemble des motifs de déplacements : pour se rendre au travail, accompagner les enfants au travail, les achats en grande surface, les activités culturelles, les démarches administratives, les rendez-vous médicaux, les visites familiales.

La **marche à pied est beaucoup** utilisée pour les achats de proximité, les activités sportives, les activités de loisirs, les activités culturelles.



**Les pôles générateurs de déplacements des habitants de la commune de Cepoy**

- |                 |                        |
|-----------------|------------------------|
| ● Administratif | ● Tourisme et Culturel |
| ● Parking       | ● Religieux            |
| ● Enseignement  | ● Sport                |

Figure 16 – Localisation des pôles générateurs de déplacement de la commune de Cepoy

Source : Analyse Vizea, 2021

Envoyé en préfecture le 20/12/2021

Reçu en préfecture le 20/12/2021

Affiché le

The logo for 'SLOW' is displayed in a stylized, italicized blue font.

ID : 045-244500203-20211214-21\_304-DE

Le **vélo** est lui davantage utilisé dans le cadre des achats de proximité, les activités sportives et les activités de loisirs de randonné.





## Etat des lieux du système vélo et piéton

# 1 Le système vélo

## 1.1 Définition

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

### 1.1.1 Méthode générale d'analyse du système vélo

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

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

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



- l'animation/information/communication
  - et enfin la gouvernance et la relation avec les acteurs du territoire.
- Outre la vision classique du « système vélo », nous dressons notre bilan autour de l'aptitude des actions en faveur du vélo à s'inscrire en cohérence avec :
- les documents de planification de la mobilité, et plus globalement avec les documents de planification urbaine,
  - la stratégie environnementale régionale et les stratégies environnementales intercommunales,
  - la vision d'une politique de santé publique,
  - le projet de développement économique et touristique du territoire.

### 1.1.2 Les analyses thématiques détaillées

L'analyse fera apparaître le degré d'avancement volets suivants :

#### Apaisement

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

- Autres dispositifs réglementaires d'apaisement de la voirie.

#### Aménagement sur voirie

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

#### Aménagement hors-voirie

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

#### Stationnement

- Arceaux,
- Abris collectifs ouverts,
- Abris collectifs fermés,
- Abris individuels fermés / consignes / boxes.

#### Services vélos



#### Information, communication

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

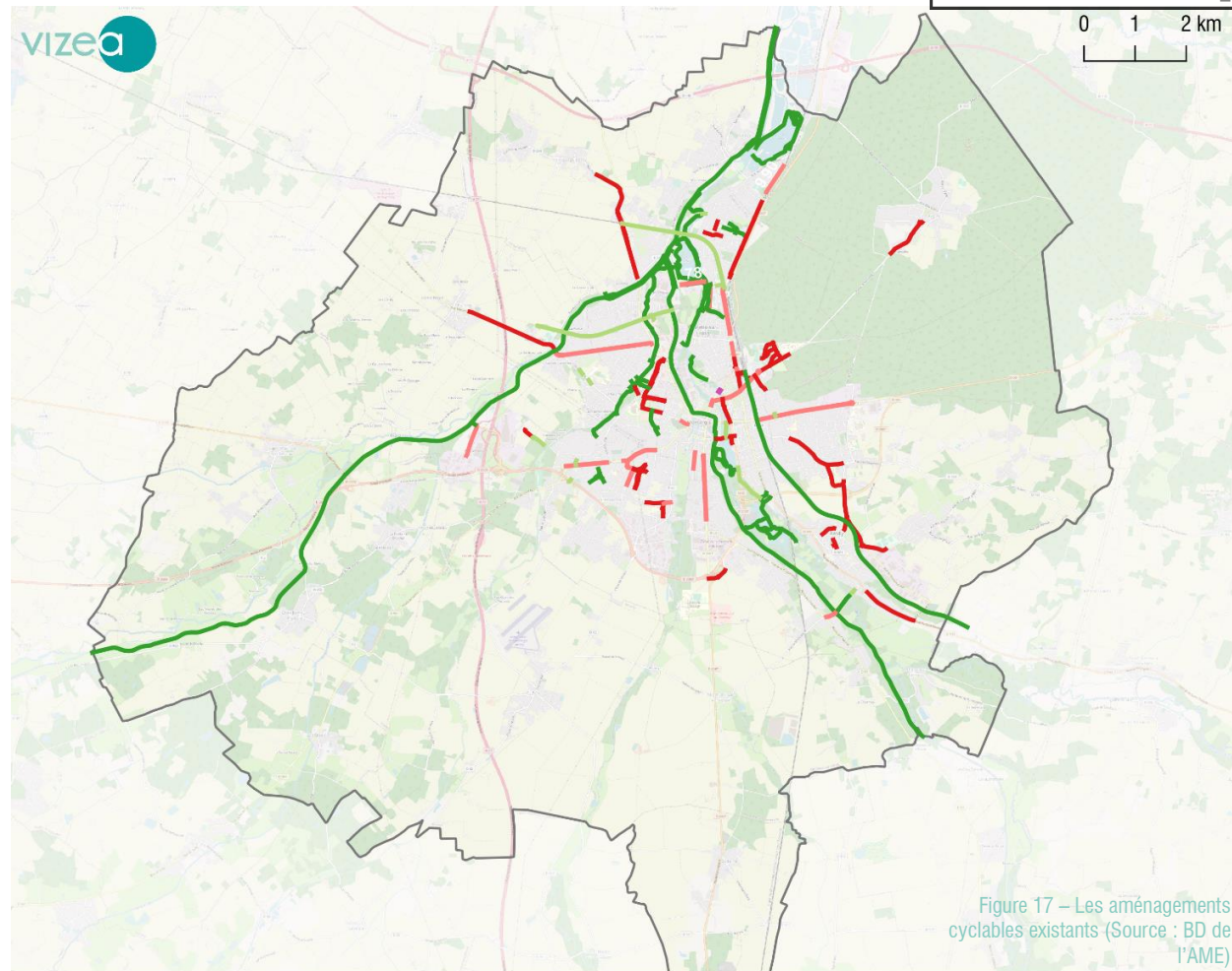
## 1.2 Les aménagements cyclables dédiés

L'agglomération montargoise dispose d'aménagements cyclables déjà réalisés. Une grande part du réseau est constituée de voies vertes et notamment de la Scandibérique.



Les relevés de terrain ont permis d'évaluer la qualité des aménagements existants ainsi que de repérer les potentiels à exploiter.

L'agglomération compte également des chemins multi-usages utilisés par les vélos et les piétons. Il s'agit majoritairement de chemins suivant le tracé d'une ancienne voie ferrée.

Le manque d'itinéraires sécurisés est le principal frein à la pratique cyclable cité par les participants à l'enquête en ligne, bien loin devant la seconde raison « l'absence d'offre de stationnement sécurisée ».



**Les aménagements cyclables existants de l'agglomération montargoise**

- |  |  |
|--|--|
|  Voie verte existante     |  Vélorue existante                                  |
|  Bande cyclable existante |  Itinéraire cyclable au niveau du trottoir existant |
|  Piste cyclable existante |  Itinéraire conseillé existant                      |
|  Chemins multi-usages     |  Chaussée à voie centrale banalisée existante       |





## Orientations stratégiques

# 1 Premières orientations stratégiques



La valorisation et le développement des itinéraires cyclables déjà existants

- Identifier, jalonner et sécuriser les axes cyclables principaux
- Proposer des aménagements reliant les différents tronçons déjà aménagés
- Traiter l'insécurité très forte sur les axes principaux et sur le réseau secondaire qui n'est pas exempt de risques et avec ses difficultés propres (circulation agricole)
- Élaborer un plan de jalonnement cohérent, mettant en lien les axes existants



L'accessibilité et la continuité cyclable des centres-bourgs

- Résoudre la problématique des centres-bourgs
- Améliorer et optimiser les dispositifs d'apaisement existants
- Accompagner les changements de comportement en apaisant les centres-bourgs
- Travailler à une échelle locale pour penser les abords des établissements d'enseignement et l'accès à la gare



L'accessibilité et la desserte des zones d'activités et zones industrielles

- Développer l'accessibilité des zones d'activités



### Le traitement des abords des établissements scolaires

- Veiller à un apaisement des circulations aux abords des établissements scolaires
- Travailler avec les établissements scolaires afin de proposer une offre de stationnement adaptée et sécurisée

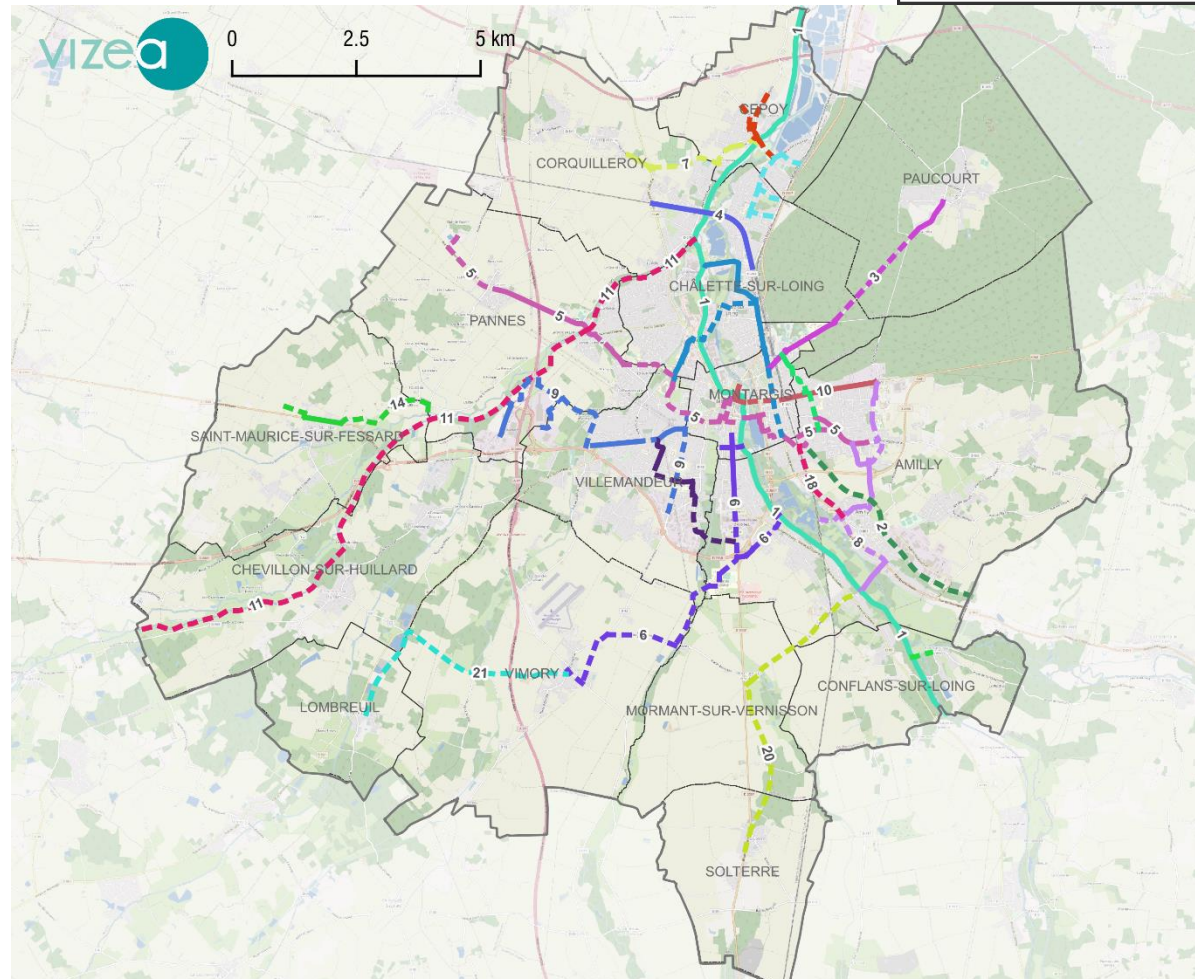


### Le développement de l'offre de stationnement et de services

- Valoriser le service de location de VAE déjà mis en place par Keolis
- Valoriser l'existence de services privés et des ateliers de réparation
- Mettre en place un maillage avec mise à disposition de services : stationnement courte et longue durée, sanitaires et point d'eau, prises, kits de réparation, station de gonflage...
- Accompagner l'agglomération dans l'élaboration de sa stratégie d'offre de stationnement vélo
- Travailler en collaboration avec les établissements scolaires, les entreprises du territoire

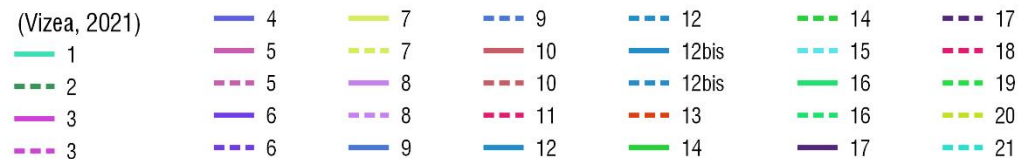
## 2 Les 21 itinéraires cyclables

id	Nom de l'itinéraire
1	La Scandibérique
2	Montargis - Amilly
3	Montargis - Paucourt
4	Châlette-sur-Loing - Montenon
5	Amilly - Pannes
6	Montargis - Antibes
7	Corquilleroy - Cepoy
8	Scandibérique - Amilly
9	Montargis - Villemandeur - Arboria
10	Montargis - Hopital
11	Canal d'Orléans
12	Châlette-sur-Loing - Amilly
13	Château de Cepoy - Centre-bourg de Cepoy
14	Saint-Maurice-sur-Fessard - Canal d'Orléans
15	Cepoy - Châlette sur Loing
16	Groupe scolaire Viroy - Lycée en Forêt
17	Villemandeur - Antibes
18	Amilly par le chemin du Grand Gué
19	Conflans-sur-Loing - Scandibérique
20	Solterre - Scandibérique
21	Lombreuil - Vimory



### Les 21 itinéraires cyclables

(Vizea, 2021)





# 3 Analyse multicritère des axes structurants

Propositions linéaires	Nom de l'itinéraire	Densité de population		Densité de pôles générateurs de flux								C3 : Intermodalité		Coût		Note globale					
		Population		ZAE/ZI structurante		Pôles scolaire (collège et lycée)		Autres pôles générateurs majeurs (rue/place commerçante dense ou zone commerciale ou autres)		Culture, Loisir, Tourisme		Gare / arrêts de transports collectifs structurants		Distance inférieure à moins de 3 km d'une centralité de secteur			Coût	Évaluation du niveau de coût			
		Quoi	Note	Quoi	Note	Quoi	Note	Quoi	Note	Quoi	Note	Quoi	Note	Quoi	Note						
1	La Scandibérique	-	0,0	-	0,0	-	0,0	-	0,0	> Scandibérique	0,0	-	0,0	-	0,0	-	0,0	-	0,0	+	0,0
2	Voie verte Montargis - Amilly	Entre 1 et 20 hab / km²	0,5	> ZI d'Amilly	1,0	-	0,0	-	0,0	-	0,0	-	0,0	-	0,0	> Amilly	1,0	> 4,7 km de voie verte à réaliser après dépose de chemins de fer et débroussaillage > 3 carrefours à sécuriser	+++	2,5	
3	Montargis - Paucourt	Entre 1 et 20 hab / km²	0,5	-	0,0	> Lycée en Forêt (déjà aménagé) > Ecole Primaire Paucourt	2,0	-	0,0	> Complexe sportif de Montargis > Maison de la forêt > Forêt de Paucourt	2,0	> Gare SNCF de Montargis > Aire de covotage Parking gare SNCF	2,0	> Paucourt (Aménagement déjà planifié)	1,0	> 1 carrefour giratoire à réaménager (idéalement en piste cyclable) > 2,4 km de piste cyclable (déjà en projet)	+++	7,5			
4	Pont de la voie ferrée annulé	-	0,0	-	0,0	-	0,0	-	0,0	-	0,0	-	0,0	-	0,0	-	0,0	-	0,0	-	0,0
5	Grande voie Est-Chaussy Amilly - Pannes	Supérieure à 500 hab/m²	2,0	-	0,0	> Ecole Primaire Viroy > Ecole Primaire Pasteur > Lycée Durzy > Lycée Château Blanc > Collège Paul Eluard > Ecole Primaire de Pannes	2,0	> Commerce du centre-ville de Montargis	2,0	> Etang de Montargis > Maison de la Ruche (2022) > Musée de l'outil > Château de Montargis > Scandibérique	2,0	-	> Montargis > Amilly > Pannes	2,0	> 5,5 km de voirie à apaiser > 600 m de piste cyclable à réaliser > 2 km de piste cyclable à rénover > 1 km de voie verte à réaliser > 1 km de vélodrome à jalonner > 1 passage à niveau à sécuriser > 5 carrefours à sécuriser > 1 passerelle à rénover	++++	10,0				
6	Montargis - ZA Antibes - Scandibérique	Entre 20 et 200 hab / km²	1,0	> Zone d'activité d'Antibes > Pôle commercial du Chesnoy (essentiellement des concessionnaires automobiles)	2,0	> Lycée agricole le Chesnoy	0,5	-	0,0	> Etang d'Amilly > Moulin Bardin > Scandibérique	2,0	-	> Montargis	1,0	> 2 km de piste cyclable > 1 km de jalonnement et apaisement	++	6,5				
7	Corquilleroy - Cepoy	Entre 20 et 200 hab / km²	1,0	-	0,0	-	0,0	-	0,0	> Stade de Corquilleroy > Scandibérique	1,0	-	> Cepoy > Corquilleroy	2,0	> 2 km de voie verte > 500 m d'apaisement > 1 carrefour à aménager (piste cyclable de préférence)	+++	4,0				
8	Amilly - Scandibérique	Entre 20 et 200 hab / km²	1,0	> ZI d'Amilly à moins de 500m du tracé	1,0	> Collège Robert Schuman > Ecole Primaire du Clos Vinot	1,5	> Hôpital > Etab S. Veil	2,0	> Etang d'Amilly > Centre d'art contemporain > Scandibérique	2,0	-	> Amilly	1,0	> 1 km de bande cyclable > 2,8 km de voie verte à réaliser	++	8,5				
9	Arboria - Villemandeur	Entre 20 et 200 hab / km²	1,0	> ZA du Parc d'Arboria > ZA Mandoria (Villemandeur)	2,0	> Ecole Primaire des Catalpas > Ecole Primaire Le Buisson > Collège Lucie Aubrac	2,0	-	0,0	-	0,0	> Aire de covotage informel de l'axe de la Libération	1,0	> Villemandeur > Montargis	2,0	> 1,8 km de bande cyclable > 1 km d'apaisement > 1,4 km de busage et de voie verte à réaliser > 200 m de voie verte > 600 m de piste cyclable	++++	8,0			
10	Montargis - Hôpital	Entre 200 et 500 hab / km²	1,5	-	0,0	> Ecole Primaire de Viroy > Ecole Primaire Maurice Meunier > Collège du Grand Clos	1,5	> Hôpital	1,5	> Musée Girodet > Scandibérique	1,0	-	> Montargis	1,0	> 2,8 km de bande cyclable > 400 m de voirie à apaiser > 1 Carrefour à feu à réaménager	++	6,5				
11	Canal d'Orléans	Entre 1 et 20 hab / km²	0,5	> ZA du Parc d'Arboria > ZA Hutchinson, Saint-Gobain	2,0	-	0,0	-	0,0	> Canal d'Orléans > Lac de Chalette > Scandibérique	1,5	-	> Chevilleon-sur-Huillard > Saint-Maurice-sur-Fessard	2,0	> 15 km de voie verte	Projet financé par le CD45	6,0				
12	Châlette-sur-Loing - Amilly	Supérieure à 500 hab/m²	2,0	> ZA Hutchinson, Saint-Gobain	1,0	> Groupe scolaire Camille Claudel > Groupe scolaire du Grand Clos > Ecole primaire Jean Moulin > Ecole primaire Maurice Meunier > Ecole élémentaire Pierre Perret > Lycée Durzy > Lycée Château Blanc > ISPI Chalette	2,0	> Commerces rue Saint-Just et Marcel-Paul	1,0	> Base de loisir de l'Etang de Châlette > Future piscine > Piste BMX > Scandibérique	2,0	> Gare SNCF de Montargis > Gare routière Château Blanc	2,0	> Châlette-sur-Loing > Montargis	2,0	> Réaménagement d'un grand carrefour à feu > Réaménagement de deux carrefours giratoires > 2 ponts à traiter (encorbellement ?) > 600 m de piste cyclable	++++	12,0			
13	Cepoy	Entre 20 et 200 hab / km²	1,0	-	0,0	> Ecole Primaire de Cepoy	0,5	-	0,0	> Etang de Cepoy > Camping Label accueil vélo > Scandibérique	1,5	> Aire de covotage Parking de la Girafe	1,0	> Cepoy	1,0	> 2 km d'apaisement de voirie > 500 m de voie verte > 2 passerelles > 1 encorbellement	++++	5,0			
14	Saint-Maurice-sur-Fessard - Canal d'Orléans	Entre 1 et 20 hab / km²	0,5	-	0,0	> Ecole Primaire de Saint-Maurice-sur-Fessard	0,5	-	0,0	> Canal d'Orléans	0,5	-	> Saint-Maurice-sur-Fessard	1,0	> 2,5 km de voie verte	++	2,5				
15	Cepoy - Châlette sur Loing	Entre 20 et 200 hab / km²	1,0	-	0,0	> Ecole Primaire de Cepoy > Ecole Primaire Geroges-Cosson > Collège Pablo Picasso	1,5	-	0,0	> Etang de Cepoy > Camping Label accueil vélo > Scandibérique	1,5	> Aire de covotage du Parking de la Girafe	1,0	> Cepoy > Châlette-sur-Loing	2,0	> 3 km d'apaisement de voirie	+	7,0			
16	Ecole Viroy - Lycée en Forêt	Entre 20 et 200 hab / km²	1,0	-	0,0	> Lycée en Forêt (déjà aménagé) > Ecole Primaire Viroy	2,0	-	0,0	> Complexe sportif de Montargis	1,0	-	> Montargis > Amilly	2,0	> 1,5 km de jalonnement > 1,5 km d'apaisement de voirie > 1 aménagement de franchissement de voirie (type plateau traversant)	+	6,0				
17	Villemandeur centre - Antibes	Entre 20 et 200 hab / km²	1,0	> ZA Mandoria (Villemandeur) > ZA Antibes	2,0	> Ecole Primaire des Catalpas > Ecole primaire Le Buisson > Collège Lucie Aubrac	2,0	-	0,0	> Parc du Vernisson	1,0	-	> Villemandeur	1,0	> 1,8 km d'apaisement de voirie > 500 m de voie verte	++	7,0				
18	Amilly - Chemin du Grand Gué	Entre 20 et 200 hab / km²	1,0	-	0,0	-	0,0	-	0,0	-	0,0	-	> Amilly	1,0	> 1,7 km d'apaisement de voirie	+	2,0				
19	Confans-sur-Loing - Scandibérique	Entre 1 et 20 hab / km²	0,5	-	0,0	-	0,0	-	0,0	> Scandibérique	0,5	-	> Confans-sur-Loing	1,0	> 3 passerelles déjà prévues	-	2,0				
20	Solterre - Scandibérique	Entre 1 et 20 hab / km²	0,5	-	0,0	-	0,0	-	0,0	> Scandibérique	0,5	-	> Solterre	1,0	-	-	2,0				
21	Lombreuil - Vimory	Entre 1 et 20 hab / km²	0,5	-	0,0	-	0,0	-	0,0	-	0,0	-	> Lombreuil > Vimory	2,0	-	-	2,5				



## Programme d'actions

AMENAGEMENTS ET APAISEMENT	STATIONNEMENT	SERVICES, ANIMATION ET COMMUNICATION
<p><u>Action 1 – Aménager les itinéraires phares</u></p> <p><u>Action 2 – Aménager les itinéraires structurants</u></p> <p><u>Action 3 – Élaborer un schéma de signalétique cyclable</u></p>	<p><u>Action 4 – Mettre en œuvre un plan de stationnement</u></p> <p><u>Action 5 – Améliorer l’attractivité de l’offre de stationnement collectif sécurisée existante et future</u></p>	<p><u>Action 6 – Expérimenter et concevoir un service de mobilité pour les déplacements domicile - établissement d’enseignement</u></p> <p><u>Action 7 – Coordonner et accompagner un réseau mobilité employeurs de partage d’expérience et de mutualisation d’outils</u></p>



## Action 1 – Aménager les itinéraires phares

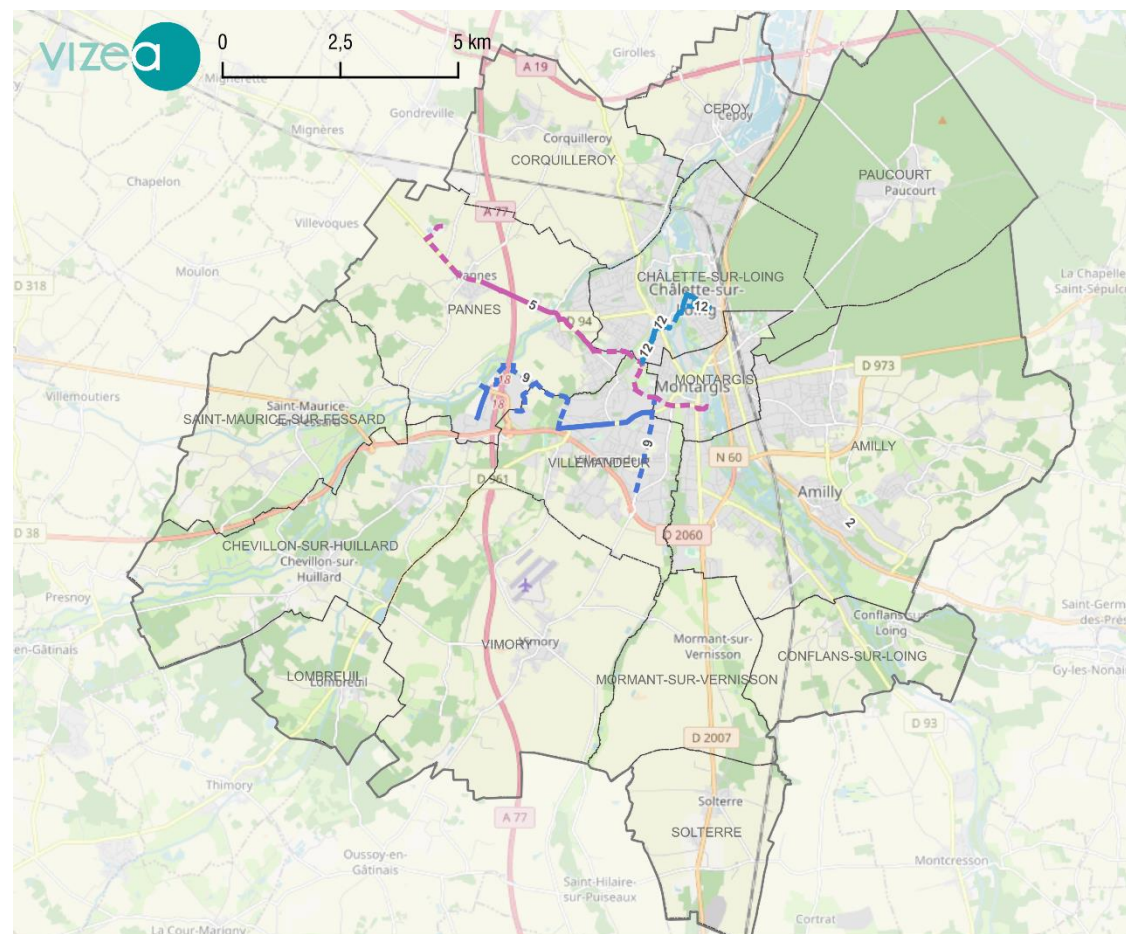
### Présentation des itinéraires phares



- 5 Pannes - Amilly
- 9 Montargis - Villemandeur
- 12 Scandibérique – Parc de Villemandeur



3 968 500 €



### 3 itinéraires phares pour démarrer le schéma directeur des modes actifs

3 itinéraires phares (Vizea, 2021)

- 5
- - - 5
- 9

- - - 9
- 12
- - - 12

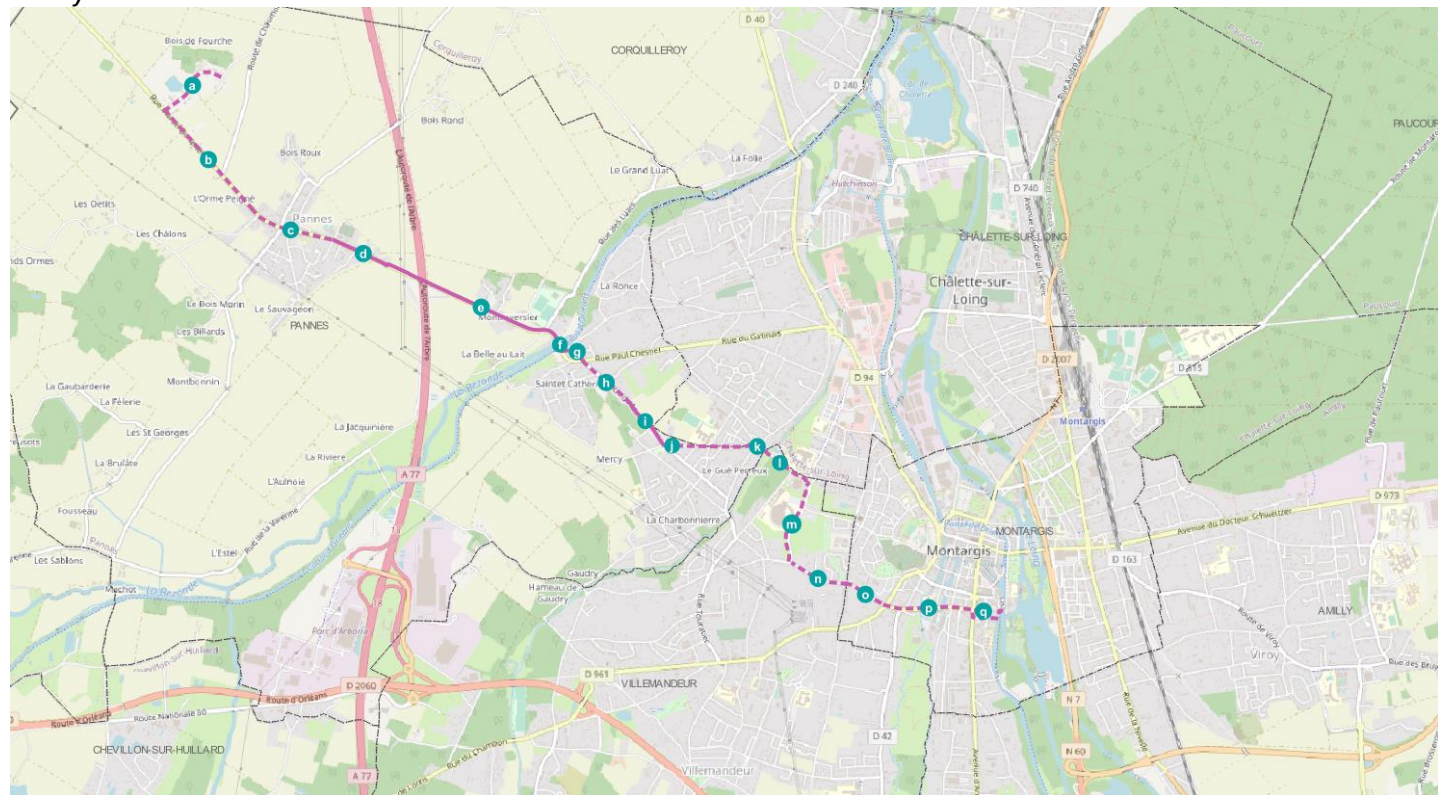
Fond de carte  
 OpenStreetMap

# Action 1 – Aménager les itinéraires phares

## Itinéraire 5 : Pannes – Montargis - Amily



- a Rue Bois de Fourches
- b Rue Marcel Donette
- c Rue Marcel Donette
- d Rue Marcel Donette
- e Rue Marcel Donette
- f Rue Marcel Donette
- g Rue des Anciens Combattants
- h Rue de Mercy
- i Rue de Mercy
- j Rue André messager
- k Place Marcel Quetin et franchissement du Solin
- l Rue de la Pontonnerie
- m Rue Léonard de Vinci
- n Rue Jean Jaurès
- o Rue Bois de Fourches
- p Avenue Gaillardin
- q Allée A.R. Ravault et Dr Gastellier



Axe aménagements



1 767 200 €



**Action 1 – Aménager le réseau cyclable structurant et secondaire****1.5.a. - Itinéraire rue Bois de Fourches**

**SOLUTION TECHNIQUE**

- **Aménagement** : signalisation en section courante rappelant le principe de partage de la voirie (voir illustration ci-contre)


**CONTRAINTES**

La largeur de voirie étroite (moins de 6 mètres) ne permet pas l'aménagement d'un itinéraire cyclable en site propre. Toutefois le trafic routier modéré et la bonne covisibilité mutuelle entre usagers sur cette voie ne constituent pas un vecteur d'insécurité routière pour les cyclistes.

**COÛT**  
800 €

**PARTENAIRE  
FINANCIER**

**MAÎTRISE  
D'OUVRAGE**

**PHASAGE**

2022	2023	2024	2025	2026	> 2026
------	------	------	------	------	--------





## Action 1 – Aménager le réseau cyclable structurant et secondaire

### 1.5.b. – Rue Marcel Donette

#### SOLUTION TECHNIQUE

- **Aménagement** : voie verte
  - 3,5 mètres de large (séparation enherbée)
  - Avec : 0,5 m pris sur la chaussée et 3 m pris hors voirie sur le champ

**CONTRAINTES** Route départementale dont le niveau de trafic ou les vitesses peuvent présenter un danger pour les cyclistes

Propriétés privées aux abords de la route à mi-parcours mais 13 m disponible pour la route et la voie verte.

**COÛT**  
372 000 €  
(hors acquisition foncière)

**PARTENAIRE FINANCIER**

**MAÎTRISE D'OUVRAGE**

#### PHASAGE

2022	2023	2024	2025	2026	> 2026



## Action 1 – Aménager le réseau cyclable structurant et secondaire

### 1.5.c. - Itinéraire rue Marcel Donette



#### SOLUTION TECHNIQUE

- **Aménagement : piste cyclable unilatérale bidirectionnelle**  
En continuité des pistes cyclables sur départementale d'accès au bourg.

Retraitement des entrées du bourg de Pannes à l'Est et à l'Ouest.



#### CONTRAINTES

Chaussée de 13,3m mur à mur



**COÛT**  
252 000 €

**PARTENAIRE  
FINANCIER**

**MAÎTRISE  
D'OUVRAGE**

#### PHASAGE

2022	2023	2024	2025	2026	> 2026
------	------	------	------	------	--------

## Action 1 – Aménager le réseau cyclable structurant et secondaire

1.5.d. – Rue Marcel Donette

### SOLUTION TECHNIQUE

- **Aménagement :** Création d'une piste cyclable unilatérale bidirectionnelle  
Extension du trottoir de 1,4m.

### CONTRAINTES



Axe aménagements

**COÛT**  
156 000 €

**PARTENAIRE  
FINANCIER**

**MAÎTRISE  
D'OUVRAGE**

### PHASAGE

2022	2023	2024	2025	2026	> 2026



## Action 1 – Aménager le réseau cyclable structurant et secondaire

1.5.e. – Rue Marcel Donette

### SOLUTION TECHNIQUE

- **Voie verte existante** : à rénover

### CONTRAINTES

Longue section de 1 430 mètres.



Axe aménagements

**COÛT**  
357 500 €

**PARTENAIRE  
FINANCIER**

**MAÎTRISE  
D'OUVRAGE**

### PHASAGE

2022	2023	2024	2025	2026	> 2026

## Action 1 – Aménager le réseau cyclable structurant et secondaire

### 1.5.f – Rue Marcel Donette

#### SOLUTION TECHNIQUE

- **Aménagement** : reprise des jonctions entre la passerelle existante et la voie verte

#### CONTRAINTES

COÛT	PARTENAIRE FINANCIER	MAÎTRISE D'OUVRAGE
10 000 €		

#### PHASAGE

2022	2023	2024	2025	2026	> 2026



## Action 1 – Aménager le réseau cyclable structurant et secondaire

### 1.5.g – Rue des anciens combattants



#### SOLUTION TECHNIQUE

**Aménagement** : zone de rencontre à créer



#### CONTRAINTES

#### COÛT

2 000 €

**PARTENAIRE  
FINANCIER**

**MAÎTRISE  
D'OUVRAGE**

#### PHASAGE

2022	2023	2024	2026	2027	> 2026





## Action 1 – Aménager le réseau cyclable structurant et secondaire

### 1.5.h. – Rue de Mercy

#### SOLUTION TECHNIQUE

- **Aménagement** : Chaussée à voie centrale banalisée  
Chaussée centrale banalisée de 3,1 m et deux bandes de rive de 1,7 m (peinture comprise).

#### CONSTRAINTES

Rue d'intérêt communautaire de <10 m de section (mûr à mûr). Largeur trop étroite pour créer un aménagement et hiérarchisation de la voirie trop importante pour qu'une circulation totalement mixte soit possible.

**COÛT**  
9 600 €

**PARTENAIRE FINANCIER**

**MAÎTRISE D'OUVRAGE**

#### PHASAGE

2022	2023	2024	2025	2026	> 2026
2022					





## Action 1 – Aménager le réseau cyclable structurant et secondaire

### 1.5.i. – Rue de Mercy

#### SOLUTION TECHNIQUE

- **Aménagement : chaussée pour les aménagements doux**  
Continuité de la chaussée à voie centrale banalisée

#### CONTRAINTES

**COÛT**  
8 400 €

**PARTENAIRE  
FINANCIER**

**MAÎTRISE  
D'OUVRAGE**

#### PHASAGE

2022	2023	2024	2025	2026	> 2026



## Action 1 – Aménager le réseau cyclable structurant et secondaire

### 1.5.j. – Rue André Messager

#### SOLUTION TECHNIQUE

- **Aménagement** : zone 30 et écluses

#### CONTRAINTES

Rue d'intérêt communautaire de <10m de section (mûr à mûr)

**COÛT**  
20 500 €

**PARTENAIRE FINANCIER**

**MAÎTRISE D'OUVRAGE**

#### PHASAGE

2022	2023	2024	2025	2026	> 2026
2022					



**Action 1 – Aménager le réseau cyclable structurant et secondaire****1.5.k. – Apaisement place M. Quélin et Passerelle sur le Solin****SOLUTION TECHNIQUE**

- **Aménagement d'une zone 30 à jalonner**

Création d'une passerelle près du pont pour continuité la piste cyclable unilatérale bidirectionnelle

**CONTRAINTES**

La rue de la Pontonnerie est d'intérêt communautaire. La largeur du pont ne permettrait que la mise en place d'une chaussée à voie centrale banalisée.

**COÛT**

150 000 €

**PARTENAIRE FINANCIER****MAÎTRISE D'OUVRAGE****PHASAGE**

2022	2023	2024	2025	2026	> 2026



## Action 1 – Aménager le réseau cyclable structurant et secondaire

### 1.5.I. – Rue de la Pontonnerie

#### SOLUTION TECHNIQUE

- **Aménagement** : Piste cyclable unilatérale bidirectionnelle

#### CONTRAINTES

**COÛT**  
156 000 €

**PARTENAIRE  
FINANCIER**

**MAÎTRISE  
D'OUVRAGE**

#### PHASAGE

2022	2023	2024	2025	2026	> 2026





**Action 1 – Aménager le réseau cyclable structurant et secondaire**  
 1.5.m. – Rue Léonnard de Vinci

**SOLUTION TECHNIQUE**

- **Aménagement** : piste cyclable unilatérale bidirectionnelle à créer

**CONTRAINTES**



**COÛT**  
203 000 €

**PARTENAIRE FINANCIER**

**MAÎTRISE D'OUVRAGE**

**PHASAGE**

2022	2023	2024	2025	2026	> 2026

Axe aménagements

## Action 1 – Aménager le réseau cyclable structurant et secondaire

1.5.n. – Rue Jean Jaurès

### SOLUTION TECHNIQUE

- **Aménagement d'une zone 30**  
Aménagement d'écluses

### CONTRAINTES

**COÛT**  
10 000 €

**PARTENAIRE  
FINANCIER**

**MAÎTRISE  
D'OUVRAGE**

### PHASAGE

2022	2023	2024	2025	2026	> 2026



Axe aménagements

## Action 1 – Aménager le réseau cyclable structurant et secondaire

### 1.5.o. – Rue Ernest Malatre

#### SOLUTION TECHNIQUE

- **Aménagement** : zone 30 et d'un contre-sens cyclable sur environ 150 mètres.

Le contre-sens cyclable entraîne la suppression de cinq places de stationnement.

#### CONTRAINTES



Axe aménagements

**COÛT**  
6 400 €

**PARTENAIRE  
FINANCIER**

**MAÎTRISE  
D'OUVRAGE**

#### PHASAGE

2022	2023	2024	2025	2026	> 2026



**Action 1 – Aménager le réseau cyclable structurant et secondaire**  
 1.5.p. – Avenue Gaillardin

**SOLUTION TECHNIQUE**

- **Aménagement** : zone 30

**CONTRAINTES**

Section très étroite.

**COÛT**  
50 000 €

**PARTENAIRE FINANCIER**

**MAÎTRISE D'OUVRAGE**

**PHASAGE**

2022	2023	2024	2025	2026	> 2026
------	------	------	------	------	--------



Axe aménagements



## Action 1 – Aménager le réseau cyclable structurant et secondaire

### 1.5.q. – Allée A.R. Ravault et Dr Gastellier

#### SOLUTION TECHNIQUE

- **Aménagement** : Vélorue et jalonnement

#### CONTRAINTES

Section très étroite et en sens unique

**COÛT**  
3 000 €

**PARTENAIRE  
FINANCIER**

**MAÎTRISE  
D'OUVRAGE**

#### PHASAGE

2022	2023	2024	2025	2026	> 2026



Vélo-rue à Lille (59)

## Action 1 – Aménager les itinéraires phares

### Itinéraire 9 : Montargis – Villemandeur-



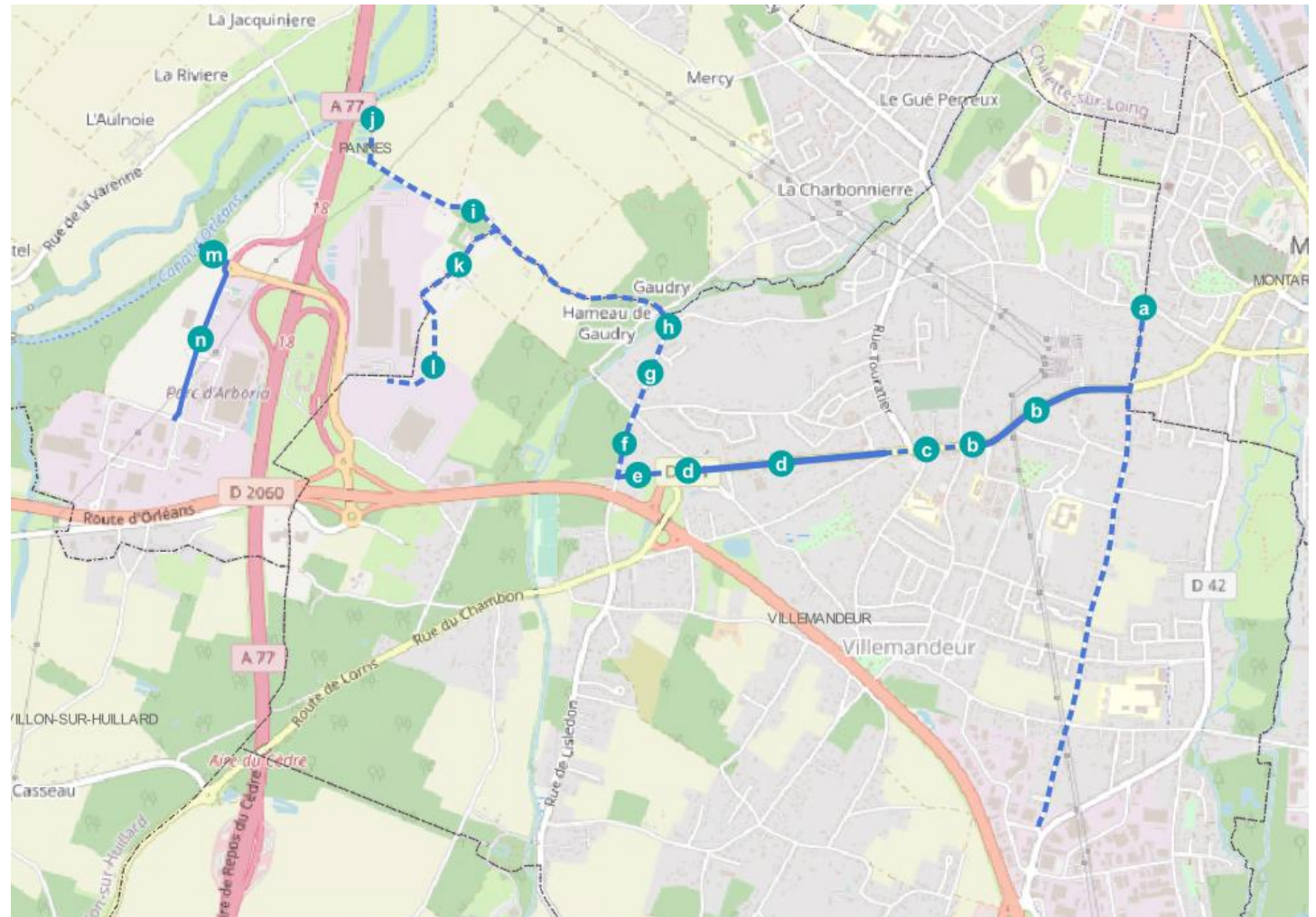
#### SECTIONS DE L'ITINÉRAIRE

- a** Rue de Bel Air
- b** Avenue Henri Barbusse
- c** Avenue de la Libération
- d** Avenue de la Libération
- e** Avenue de la Libération
- f** Rue du Parc
- g** Rue du Parc
- h** Rue du Pont de Feuillet
- i** Rue Pont de Feuillet
- j** Jonction Canal d'Orléans
- k** Jonction Canal d'Orléans
- l** Rue des Charmes
- m** Jonction Canal d'Orléans 3
- n** Avenue des Platanes



COÛT

1 326 000 €



## Action 1 – Aménager le réseau cyclable structurant et secondaire

### 1.9.a. – Rue Bel Air

#### SOLUTION TECHNIQUE

- Aménagement : une zone 30

#### CONTRAINTES

#### COÛT

52 000 €

#### PARTENAIRE FINANCIER

#### MAÎTRISE D'OUVRAGE

#### PHASAGE

2022	2023	2024	2025	2026	> 2026





## Action 1 – Aménager le réseau cyclable structurant et secondaire

### 1.9.b. – Avenue Henri Barbusse



#### SOLUTION TECHNIQUE

- Aménagement d'une piste cyclable bilatérale et unidirectionnelle, liaison avec la départementale RD961



#### CONTRAINTES

Bande cyclable existante mais trop étroite.

#### COÛT

276 000 €

#### PARTENAIRE FINANCIER

#### MAÎTRISE D'OUVRAGE

#### PHASAGE

2022	2023	2024	2025	2026	> 2026





## Action 1 – Aménager le réseau cyclable structurant et secondaire

1.9.c. – Avenue de la Libération

### SOLUTION TECHNIQUE

- Aménagement d'une zone 30 à jalonner et mise en place de plateaux traversants aux passages piétons

### CONTRAINTES



<b>COÛT</b> 15 000 €	<b>PARTENAIRE FINANCIER</b>	<b>MAÎTRISE D'OUVRAGE</b>
-------------------------	-----------------------------	---------------------------

### PHASAGE

2022	2023	2024	2025	2026	> 2026
------	------	------	------	------	--------

## Action 1 – Aménager le réseau cyclable structurant et secondaire

### 1.9.d. – Avenue de la libération



#### SOLUTION TECHNIQUE

- Aménagement de bandes cyclables à rénover et à agrandir

Création de stationnement entre les arbres

Trottoir à créer entre les places de stationnement et les parcelles privées



#### CONTRAINTES

#### COÛT

457 600 €

**PARTENAIRE  
FINANCIER**

**MAÎTRISE  
D'OUVRAGE**

#### PHASAGE

2022	2023	2024	2026	2027	> 2026



## Action 1 – Aménager le réseau cyclable structurant et secondaire

### 1.9.e. – Avenue de la libération

#### SOLUTION TECHNIQUE

**Aménagement :** de bandes cyclables à rénover et agrandir et création de cheminement piétons

#### CONTRAINTES

**COÛT**  
48 000 €

**PARTENAIRE FINANCIER**

**MAÎTRISE D'OUVRAGE**

#### PHASAGE

2022	2023	2024	2025	2026	> 2026



Axe aménagements



## Action 1 – Aménager le réseau cyclable structurant et secondaire

### 1.9.f. – Rue du Parc



#### SOLUTION TECHNIQUE

- **Aménagement** : voie verte.

Project d'acquisition foncière d'une bande dans la forêt du château de Plateville

- 



#### CONTRAINTES

(Coût hors acquisition foncière)

#### COÛT

108 000 €

**PARTENAIRE  
FINANCIER**

**MAÎTRISE  
D'OUVRAGE**

#### PHASAGE

2022	2023	2024	2025	2026	> 2026



## Action 1 – Aménager le réseau cyclable structurant et secondaire

1.9.g. – Rue du Parc



### SOLUTION TECHNIQUE

- **Aménagement** : zone 30 et installation de deux écluses avec bypass vélo

Suppression de deux places de stationnement



### CONTRAINTES

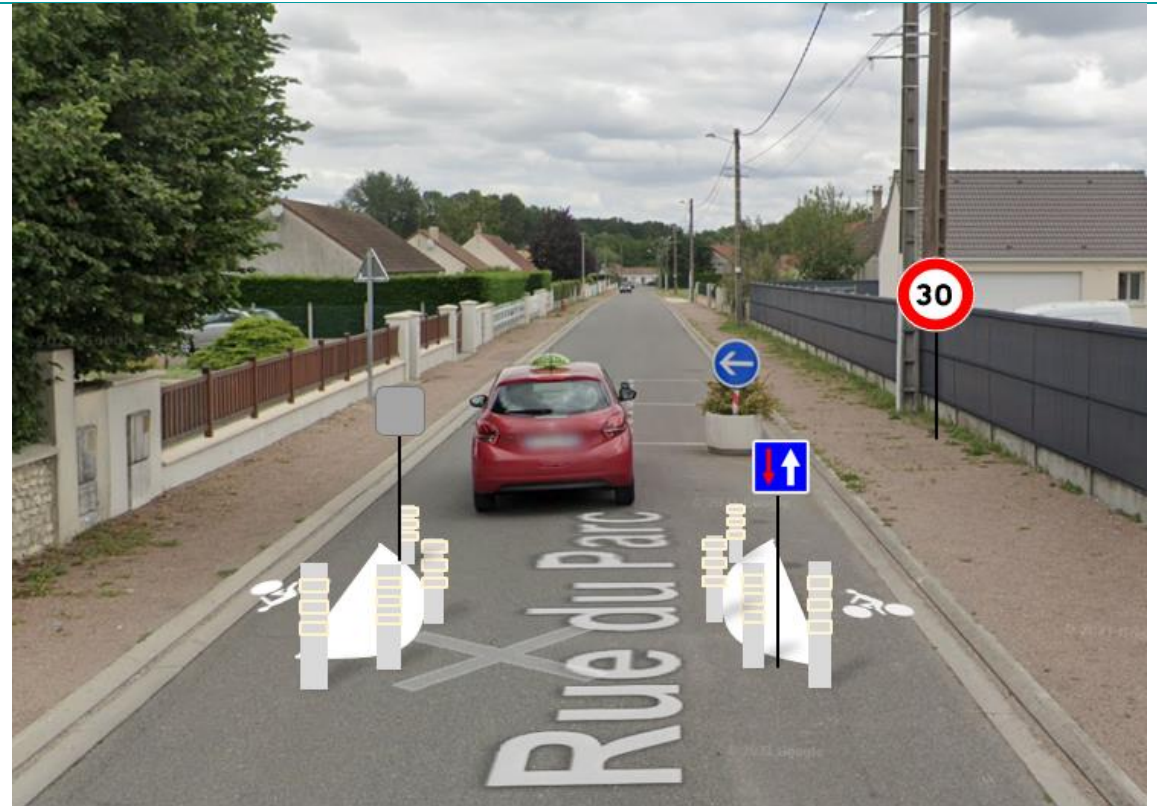
**COÛT**  
10 000 €

**PARTENAIRE  
FINANCIER**

**MAÎTRISE  
D'OUVRAGE**

### PHASAGE

2022	2023	2024	2025	2026	> 2026



## Action 1 – Aménager le réseau cyclable structurant et secondaire

1.9.h. – Rue du Pont de Feuillet



### SOLUTION TECHNIQUE

- **Aménagement** : chaussée à voie centrale banalisée à partir du pont



### CONTRAINTES

**COÛT**  
2 400 €

**PARTENAIRE  
FINANCIER**

**MAÎTRISE  
D'OUVRAGE**

### PHASAGE

2022	2023	2024	2025	2026	> 2026
------	------	------	------	------	--------





## Action 1 – Aménager le réseau cyclable structurant et secondaire

### 1.9.i. – Rue du Pont de feuillet



#### SOLUTION TECHNIQUE

- **Aménagement** : chaussée à voie centrale banalisée

Apaisement de la vitesse (fixée à 50 km/h) et aménagement d'une écluse centrale



#### CONTRAINTES

Voie étroite et bordée d'habitation

**COÛT**  
27 000 €

**PARTENAIRE  
FINANCIER**

**MAÎTRISE  
D'OUVRAGE**

#### PHASAGE

2022	2023	2024	2025	2026	> 2026
------	------	------	------	------	--------



## Action 1 – Aménager le réseau cyclable structurant et secondaire

### 1.9.j. – Jonction avec le canal d'Orléans 1



#### SOLUTION TECHNIQUE

- **Aménagement** : voie verte qui longe un champ pour rejoindre le canal d'Orléans (aller)



#### CONTRAINTES



Axe aménagements

#### COÛT

93 000 €

#### PARTENAIRE FINANCIER

#### MAÎTRISE D'OUVRAGE

#### PHASAGE

2022	2023	2024	2025	2026	> 2026

## Action 1 – Aménager le réseau cyclable structurant et secondaire

### 1.9.k. – Jonction canal d’Orléans 2



#### SOLUTION TECHNIQUE

- **Aménagement** : Itinéraire conseillé  
Mettre en place une signalisation voie partagée.



#### CONTRAINTES

**COÛT**  
1 000 €

**PARTENAIRE  
FINANCIER**

**MAÎTRISE  
D’OUVRAGE**

#### PHASAGE

2022	2023	2024	2025	2026	> 2026





## Action 1 – Aménager le réseau cyclable structurant et secondaire

### 1.9.I. – Rue des Charmes

#### SOLUTION TECHNIQUE

- **Aménagement** : Voie verte  
Ouverte de l'accès derrière ICT France

#### CONTRAINTES

Sur emprise ICT France

**COÛT**  
192 000 €

**PARTENAIRE  
FINANCIER**

**MAÎTRISE  
D'OUVRAGE**

#### PHASAGE

2022	2023	2024	2025	2026	> 2026
------	------	------	------	------	--------



## Action 1 – Aménager le réseau cyclable structurant et secondaire

### 1.9.m. – Jonction Canal d’Orléans 3



#### SOLUTION TECHNIQUE

- **Aménagement** : voie verte pour rejoindre le canal d’Orléans



#### CONTRAINTES

#### COÛT

44 000 €

#### PARTENAIRE FINANCIER

#### MAÎTRISE D’OUVRAGE

#### PHASAGE

2022	2023	2024	2025	2026	> 2026
------	------	------	------	------	--------



## Action 1 – Aménager le réseau cyclable structurant et secondaire

### 1.9.n. – Avenue des Platanes

#### SOLUTION TECHNIQUE

- **Aménagement** : Chemin existant conservé en l'état pour le moment

#### CONTRAINTES

#### COÛT

#### PARTENAIRE FINANCIER

#### MAÎTRISE D'OUVRAGE

#### PHASAGE

2022	2023	2024	2025	2026	> 2026



Axe aménagements



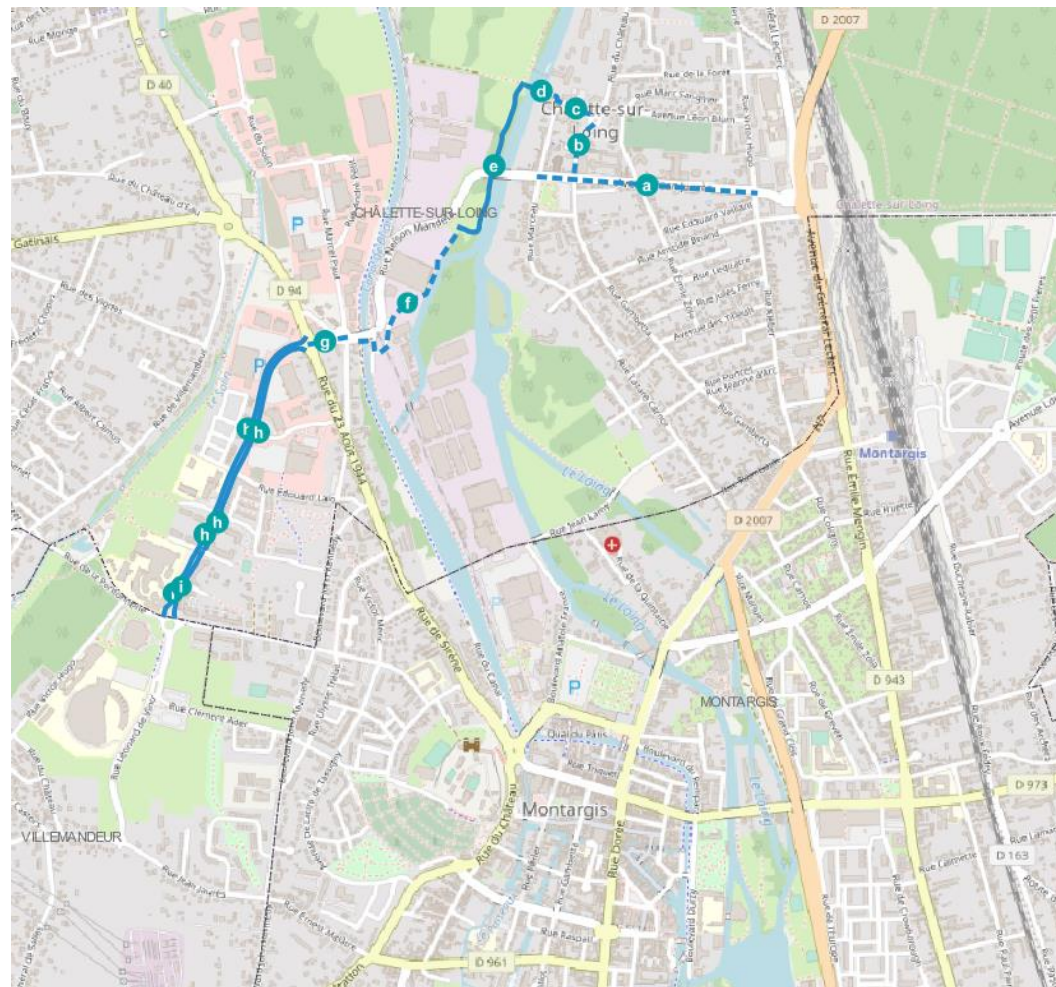
**Action 1 – Aménager les itinéraires phares**  
*Itinéraire 12 : Châlette-sur-Loing - Amily*



- a** Avenue Jean Jaurès
- b** Rue Gambetta
- c** Rue de la Mairie
- d** Passerelle
- e** Voie verte
- f** Voie verte sur réserve foncière
- g** Rue Saint-Just
- h** Rue Saint-Just
- i** Rue Saint-Just

 **COÛT**

**875 300 €**



## Action 1 – Aménager le réseau cyclable structurant et secondaire

### 1.12.a. – avenue Jean Jaurès



#### SOLUTION TECHNIQUE

- **Aménagement** : piste cyclable, bilatérale unidirectionnelle



#### CONTRAINTES

15 mètres de largeur mur à mur.

2x1,4m de trottoir, 2x1,7m de PSC, 2,5m de stationnement et 6m de voirie.

#### COÛT

231 000 €

#### PARTENAIRE FINANCIER

#### MAÎTRISE D'OUVRAGE

#### PHASAGE

2022	2023	2024	2025	2026	> 2026



## Action 1 – Aménager le réseau cyclable structurant et secondaire

### 1.12.b. – rue Gambetta

#### SOLUTION TECHNIQUE

- **Aménagement** : vélo rue  
Possibilité de remplacer la ligne centrale par une rangée de pavée

#### CONTRAINTES

Largeur de la rue mur à mur : 6,5 m

Longueur de la rue = 160 m, soit environ 38 secondes à parcourir par un cycliste à 17 km/h.

#### COÛT

3 000 €

#### PARTENAIRE FINANCIER

#### MAÎTRISE D'OUVRAGE

#### PHASAGE

2022	2023	2024	2025	2026	> 2026





## Action 1 – Aménager le réseau cyclable structurant et secondaire

### 1.12.c. – rue de la Mairie

#### SOLUTION TECHNIQUE

- **Aménagement :**  
Zone 30  
A apaiser

#### CONTRAINTES

**COÛT**  
600 €

**PARTENAIRE  
FINANCIER**

**MAÎTRISE  
D'OUVRAGE**

#### PHASAGE

2022	2023	2024	2025	2026	> 2026



Axe aménagements

## Action 1 – Aménager le réseau cyclable structurant et secondaire

### 1.12.d. – Passerelle existante



#### SOLUTION TECHNIQUE

- **Aménagement** : Passerelle existante à jalonner



#### CONTRAINTES

#### COÛT

700 €

#### PARTENAIRE FINANCIER

#### MAÎTRISE D'OUVRAGE

#### PHASAGE

2022	2023	2024	2025	2026	> 2026



## Action 1 – Aménager le réseau cyclable structurant et secondaire

### 1.12.e. – Voie verte existante

#### SOLUTION TECHNIQUE

- **Aménagement :**  
Voie verte existante  
A rénover

#### CONTRAINTES

#### COÛT

141 000 €

#### PARTENAIRE FINANCIER

#### MAÎTRISE D'OUVRAGE

#### PHASAGE

2022	2023	2024	2025	2026	> 2026
------	------	------	------	------	--------





## Action 1 – Aménager le réseau cyclable structurant et secondaire

### 1.12.f. – Voie verte à créer

#### SOLUTION TECHNIQUE

- **Aménagement :**  
Voie verte  
A créer  
Sur réserve foncière

#### CONTRAINTES

**COÛT**  
196 000 €

**PARTENAIRE  
FINANCIER**

**MAÎTRISE  
D'OUVRAGE**

#### PHASAGE

2022	2023	2024	2025	2026	> 2026



Axe aménagements

## Action 1 – Aménager le réseau cyclable structurant et secondaire

1.12.g. – Avenue Mandela



### SOLUTION TECHNIQUE

- **Aménagement** : Piste cyclable

A créer

Sécurisation des deux carrefours giratoires par la création de piste cyclable  
Transformation des carrefours giratoires en carrefour giratoire à la hollandaise



### CONTRAINTES



### COÛT

303 000 €

**PARTENAIRE  
FINANCIER**

**MAÎTRISE  
D'OUVRAGE**

### PHASAGE

2022	2023	2024	2025	2026	> 2026

## Action 1 – Aménager le réseau cyclable structurant et secondaire

1.12.h. – rue Saint Just



### SOLUTION TECHNIQUE

Piste cyclable  
Existant  
Bilatéral unidirectionnel

**A entretenir**



### CONTRAINTES

**COÛT**

**PARTENAIRE  
FINANCIER**

**MAÎTRISE  
D'OUVRAGE**

### PHASAGE

2022	2023	2024	2025	2026	> 2026



Axe aménagements



## Action 1 – Aménager le réseau cyclable structurant et secondaire

### 1.12.i. – Itinéraire rue Saint-Just



#### SOLUTION TECHNIQUE

Piste cyclable (sens descendant) et Bande cyclable (sens montant)  
Existant



#### CONTRAINTES

<b>COÛT</b>	<b>PARTENAIRE FINANCIER</b>	<b>MAÎTRISE D'OUVRAGE</b>

#### PHASAGE

2022	2023	2024	2025	2026	> 2026
------	------	------	------	------	--------

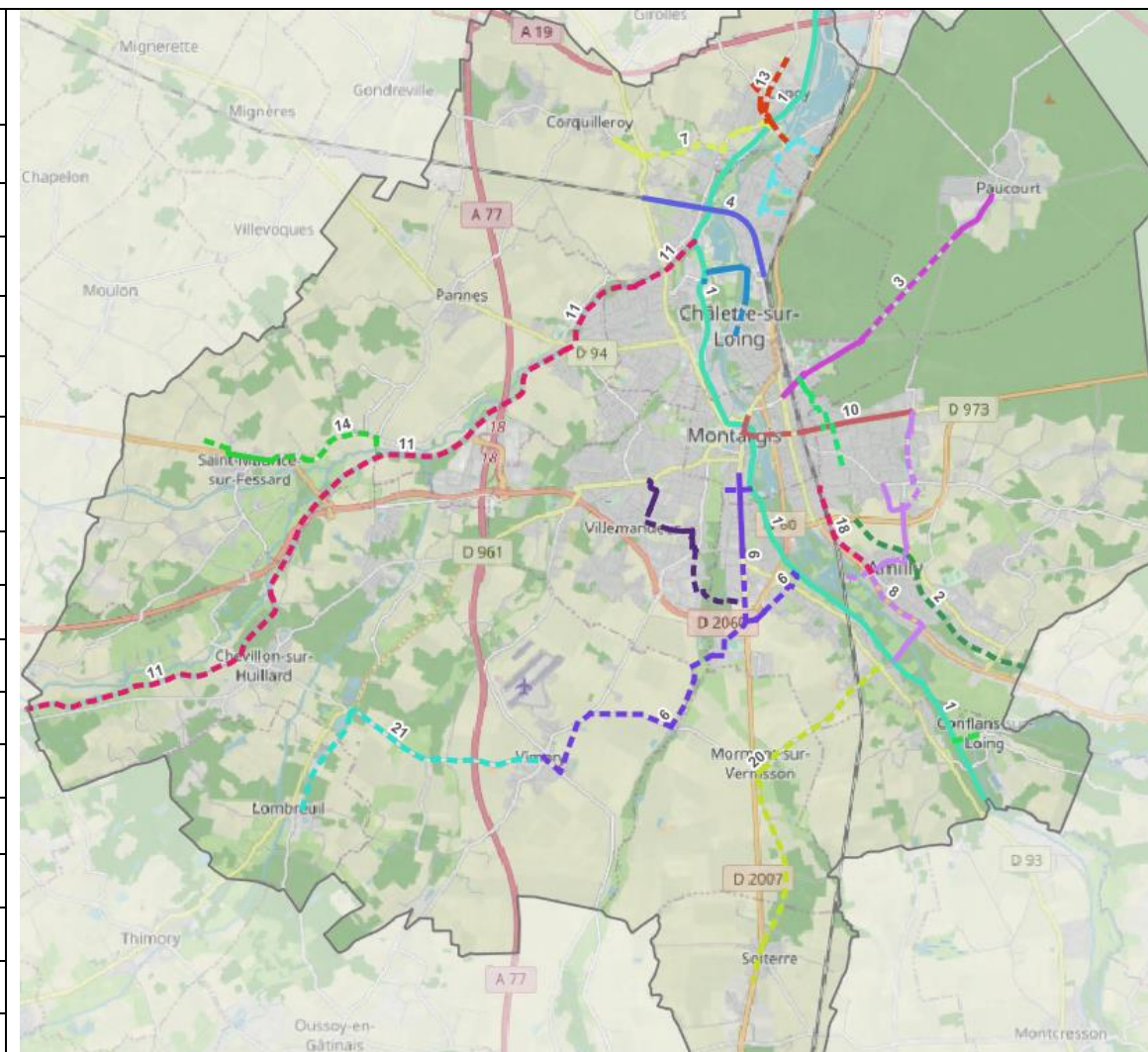


## Action 2 – Aménager les itinéraires structurants

### ITINÉRAIRES STRUCTURANTS

- 1 La Scandibérique
- 2 Montargis-Amilly
- 3 Montargis – Paucourt
- 4 Châlette-sur-Loing - Montenon
- 6 Montargis – Antibes
- 7 Corquilleroy – Cepoy
- 8 Scandibérique - Amilly
- 10 Montargis – Hôpital
- 11 Canal d'Orléans
- 13 Château de Cepoy – Centre-bourg de Cepoy
- 14 Saint-Maurice-sur-Fessard -Canal d'Orléans
- 15 Cepoy – Châlette sur Loing
- 16 Groupe scolaire Viroy – Lycée en Forêt
- 17 Villemandeur - Antibes
- 18 Amilly par le chemin du Grand Gué
- 19 Conflans-sur-Loing - Scandibérique
- 20 Solterre - Scandibérique
- 21 Lombreuil – Vimory

**€ COÛT 17 241 250 €**



Axe aménagements



## Action 2 – Aménager les itinéraires structurants

### Action 2.1 - Itinéraire Scandibérique



#### SOLUTION TECHNIQUE

- Jalonnement de rabattement depuis et vers les centres-bourgs ;
- Travail de revêtement du sol ;
- Remplacement des barrières anti-véhicules motorisé par un dispositif permettant l'accès aux vélos cargo



#### CONTRAINTES

Voie verte sur un chemin de halage le long du canal de Briare. Il est aujourd'hui totalement aménagé et jalonné. Le revêtement de certains tronçons est peu satisfaisant. Certains accès ne sont pas accessibles aux vélos cargo ou poussettes (barrière anti-véhicule motorisé).

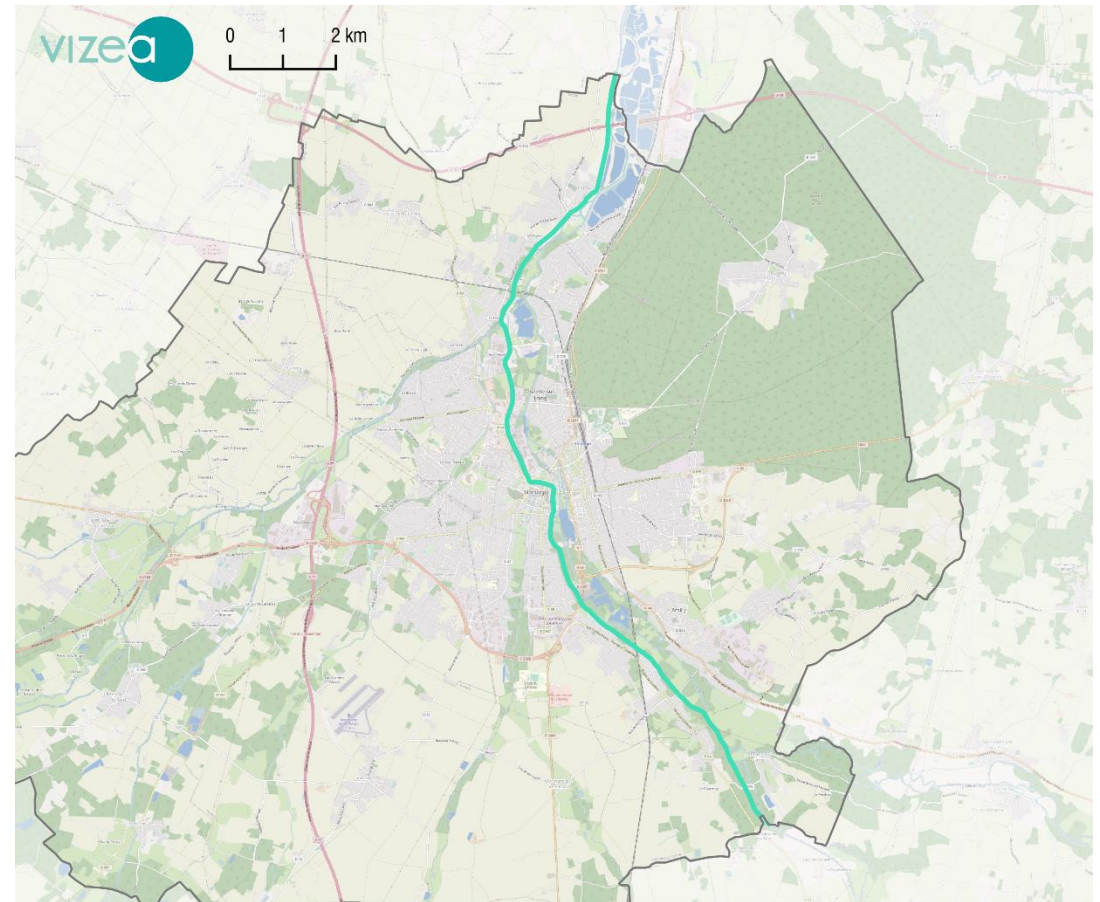
#### COÛT

#### PARTENAIRE FINANCIER

#### MÂÎTRISE D'OUVRAGE

#### PHASAGE

2022	2023	2024	2025	2026	> 2026
------	------	------	------	------	--------



#### Itinéraire 1

(Vizea, 2021)

— 1



## Action 1 – Aménager le réseau cyclable structurant et secondaire

### Action 2.1 - Montargis-Amilly



- **Aménagement** : création d'une voie verte sur une ancienne voie ferrée



Débroussaillage et dépose des rails.

3 960 mètres

**COÛT**  
1 980 000 €

**PARTENAIRE  
FINANCIER**

**MAÎTRISE  
D'OUVRAGE**

### PHASAGE

2022	2023	2024	2025	2026	> 2026
------	------	------	------	------	--------



## Action 2 – Aménager les itinéraires structurants

### Action 2.3 - Itinéraire Montargis-Paucourt



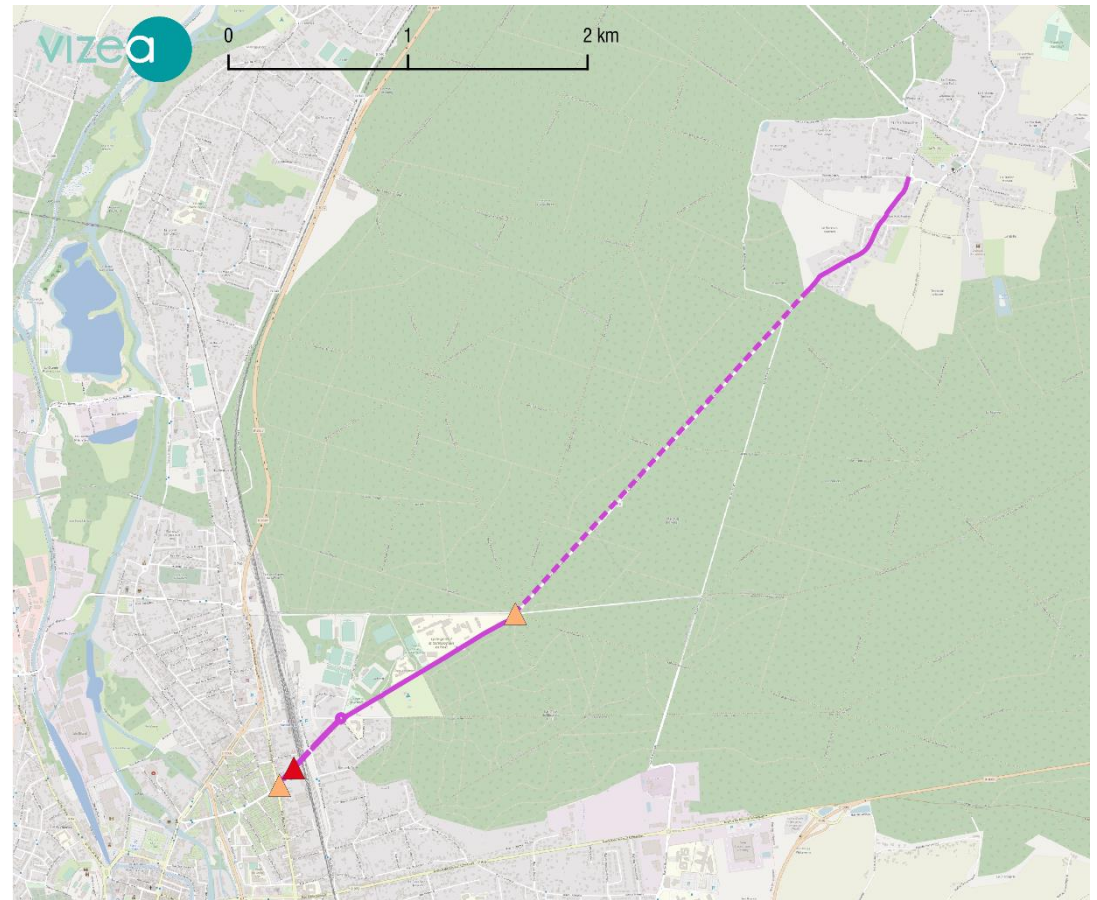
#### SOLUTION TECHNIQUE

- Création d'une voie verte
- Jalonnement
- Elargissement des bandes cyclables existantes et installation de séparateur pour créer des pistes cyclables
- Sécurisation du carrefour



#### CONTRAINTES

1. Carrefour rue Emile Mengin x Av Adolphe Cochery
2. Pont route de Montargis à Paucourt : 9 m de largeur
3. Carrefour de l'étoile : giratoire de taille importante à aménager (diamètre environ 44 m)



#### Itinéraire 3

(Vizea, 2021)

— 3

- - - 3

Points durs par itinéraires (Vizea, 2021)

▲ Point d'attention (I3)

Axe aménagements

#### COÛT

1 092 000 €

**PARTENAIRE  
FINANCIER**

**MAÎTRISE  
D'OUVRAGE**

#### PHASAGE

2022	2023	2024	2025	2026	> 2026
------	------	------	------	------	--------



## Action 2 – Aménager les itinéraires structurants

### Action 2.4 – Châlette-sur-Loing - Montenon

#### SOLUTION TECHNIQUE

- Créer une voie verte sur la voie non-utilisée ;
- Séparer d'une barrière la voie verte et la voie encore utilisée ;
- Remplacer les barrières anti-véhicules motorisées par un dispositif permettant le passage de vélos ;

#### CONTRAINTES

1. Traversé de deux ponts au-dessus du Loing et du canal du Loing (500 m d'ouvrage). La négociation pour la mise en place d'une barrière est à elle seule un point dur ;

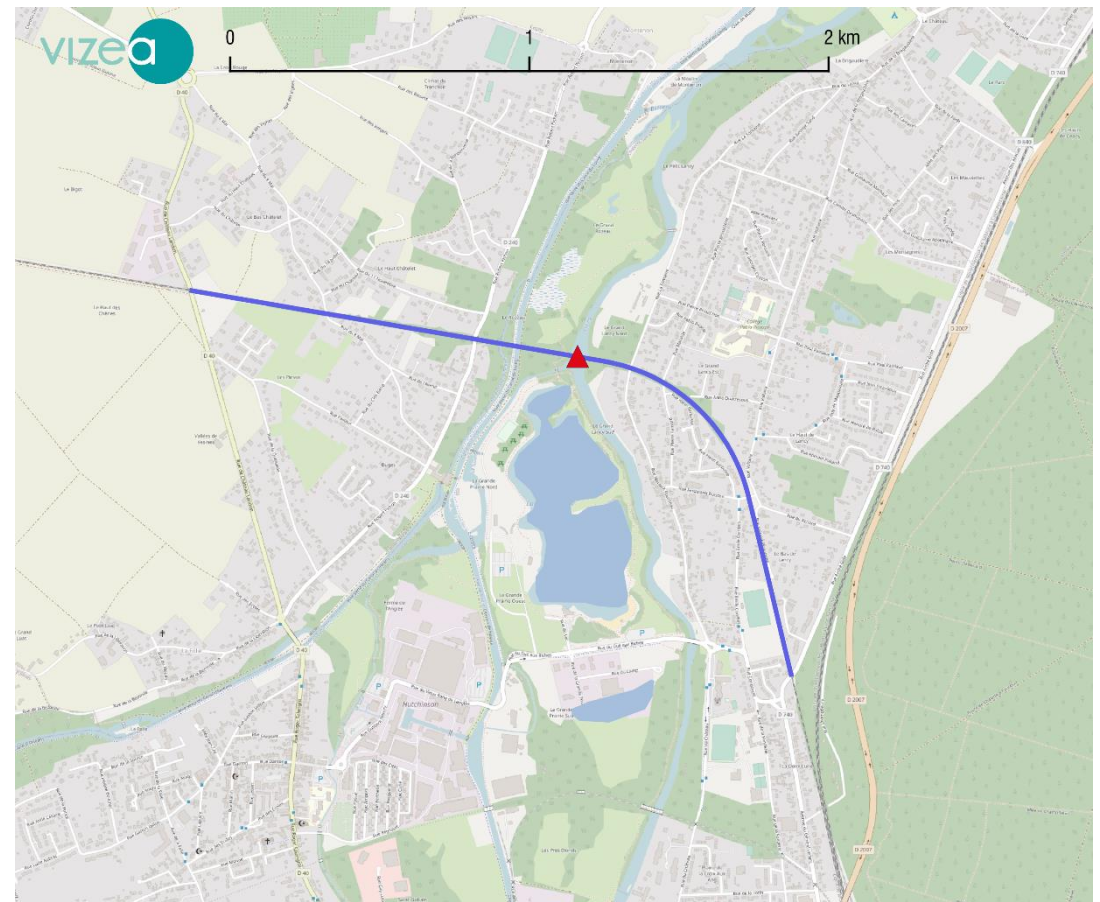
#### COÛT

#### PARTENAIRE FINANCIER

#### MAÎTRISE D'OUVRAGE

#### PHASAGE

2022	2023	2024	2025	2026	> 2026
------	------	------	------	------	--------



#### Itinéraire 4

(Vizea, 2021)

— 4

Points durs par itinéraires (Vizea, 2021)

▲ Point dur (i4)



## Action 2 – Aménager les itinéraires structurants

### Action 2.6 - Itinéraire Montargis-Antibes



#### SOLUTION TECHNIQUE

- Sécuriser les ronds-points et traversées
- Jalonnement
- Créer des pistes cyclables sur l'avenue d'Antibes



#### CONTRAINTES

1. Témoignage de vitesse élevée route Moissy
2. Franchissement sous la RD2060
3. Franchissement de la rue Francis Prieur
4. Rondpoint Leclerc

Franchissement de la D2060 par le pont de la D42 évité

#### COÛT

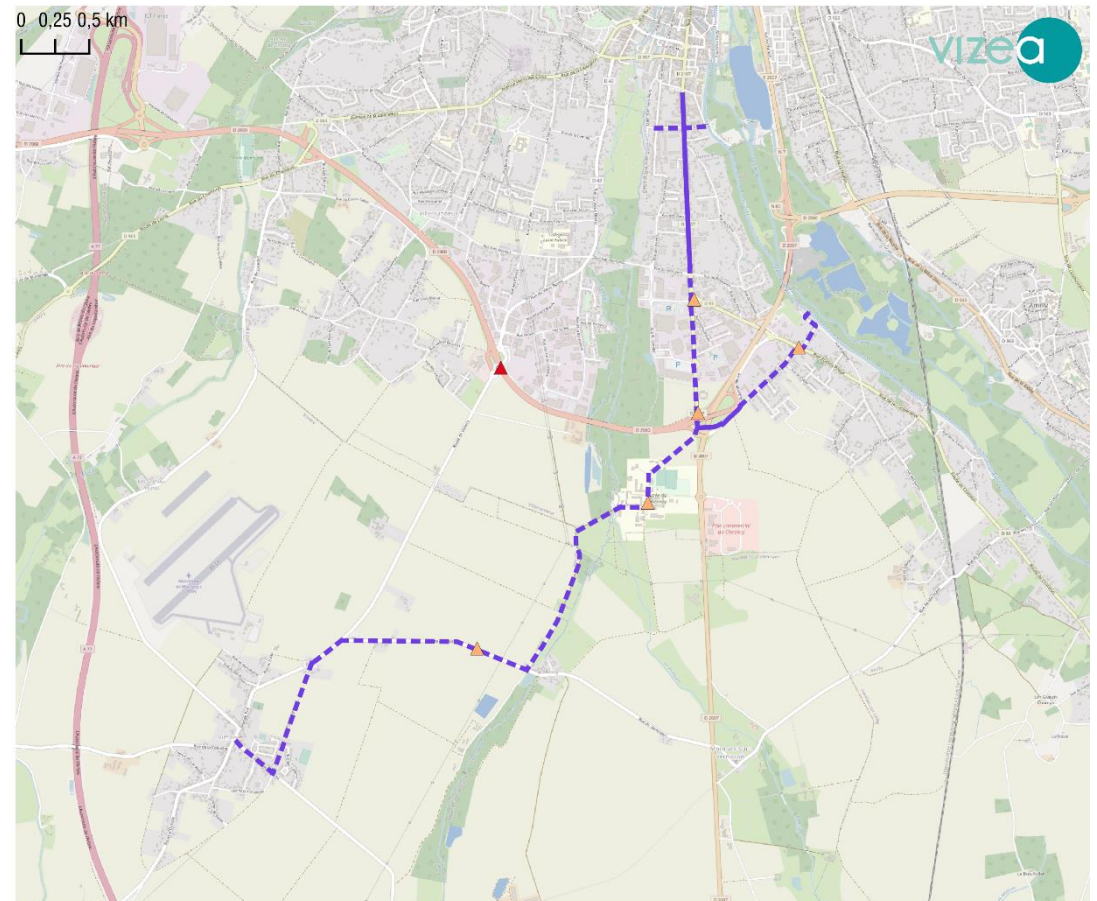
825 000 €

**PARTENAIRE  
FINANCIER**

**MAÎTRISE  
D'OUVRAGE**

#### PHASAGE

2022	2023	2024	2025	2026	> 2026



#### Itinéraire 6

(Vizea, 2021)

- 6
- - - 6

Points durs par itinéraires (Vizea, 2021)

- ▲ Point dur (i6)
- ▲ Point d'attention (i6)

## Action 2 – Aménager les itinéraires structurants

### Action 2.7 - Itinéraire Corquilleroy- Cepoy



#### SOLUTION TECHNIQUE

- Aménager une voie verte de 3m écartée de la chaussée quand c'est possible, ou autrement une CVCB sur la rue des Noyers et sur la rue de la Libération.
- Apaiser la rue de la libération par une mise à 30 km/h et expérimenter la disposition d'une écluse (vérifier le niveau de trafic TMJ et le taux PL avant)



#### CONTRAINTES

1. Grand carrefour giratoire à l'entrée de Corquilleroy (diamètre extérieur de 55m)

#### COÛT

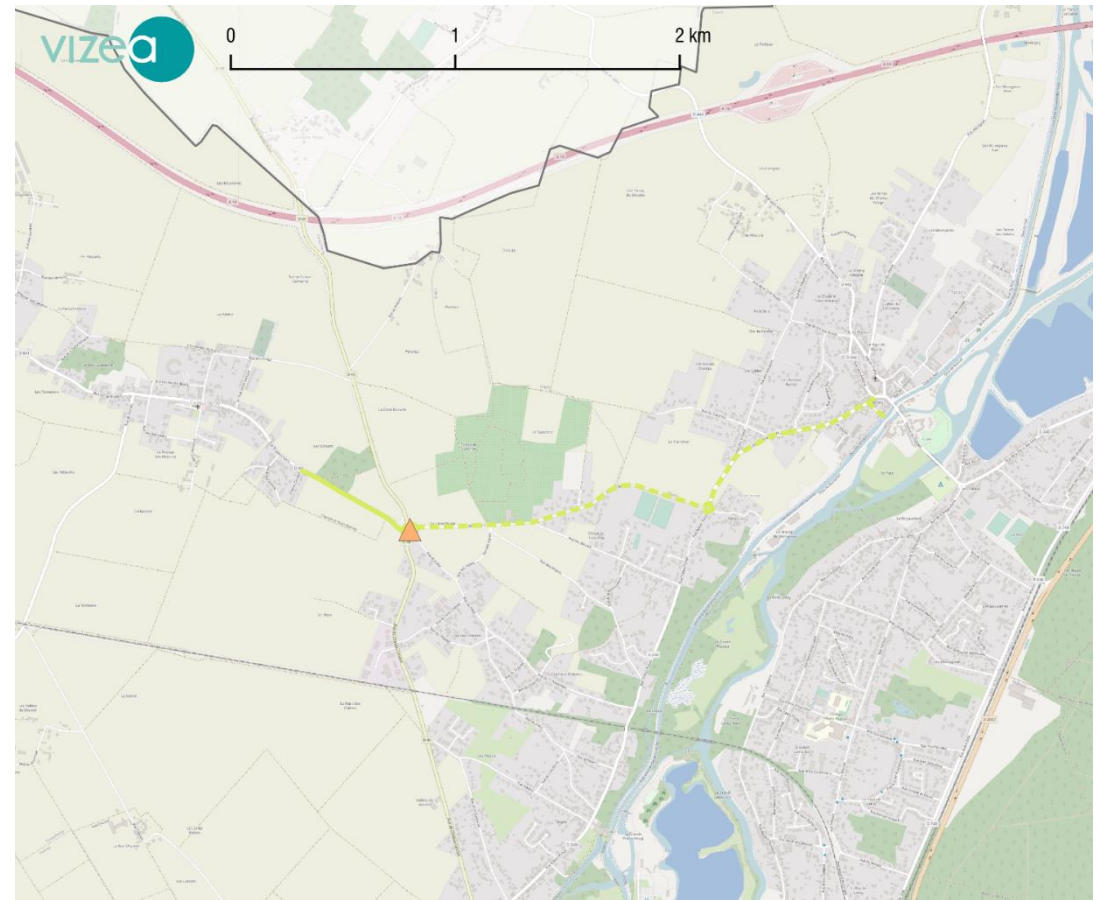
1 065 000 €

#### PARTENAIRE FINANCIER

#### MAÎTRISE D'OUVRAGE

#### PHASAGE

2022	2023	2024	2025	2026	> 2026
------	------	------	------	------	--------



#### Itinéraire 7

(Vizea, 2021)

— 7

- - - 7

Points durs par itinéraires (Vizea, 2021)

▲ Point d'attention (i7)

## Action 2 – Aménager les itinéraires structurants

### Action 2.8 - Itinéraire Scandibérique-Amily



#### SOLUTION TECHNIQUE

- Le trafic supporté par la rue de la Vallée est sensiblement élevé, notamment en termes de poids-lourds.
- Traversée du Loing rue des Ponts



#### CONTRAINTES

1. Le trafic supporté par la rue de la Vallée est sensiblement élevé, notamment en termes de poids-lourds.
2. Traversée du Loing rue des Ponts

#### COÛT

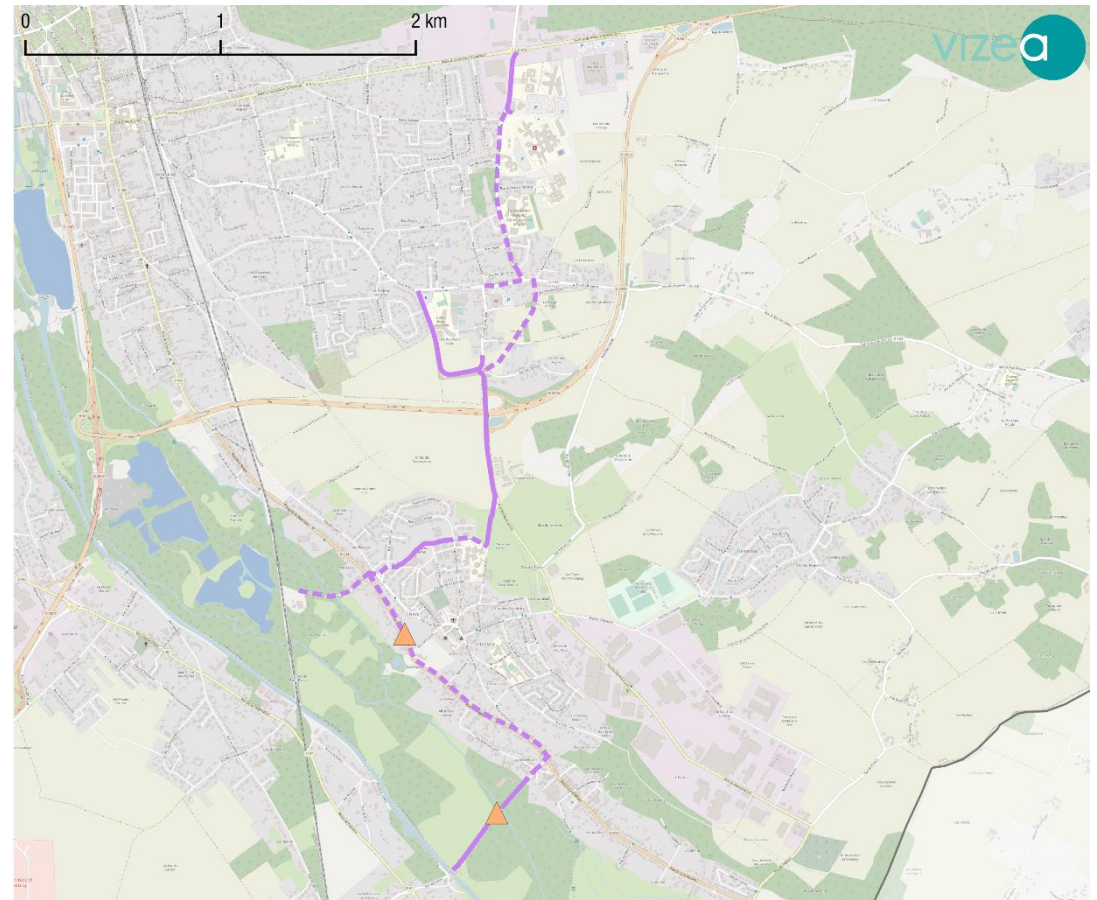
1 280 000 €

#### PARTENAIRE FINANCIER

#### MAÎTRISE D'OUVRAGE

#### PHASAGE

2022	2023	2024	2025	2026	> 2026
------	------	------	------	------	--------



#### Itinéraire 8

(Vizea, 2021)

— 8

- - - 8

Points durs par itinéraires (Vizea, 2021)

▲ Point d'attention (i8)



## Action 2 – Aménager les itinéraires structurants

### Action 2.10 - Itinéraire Montargis-Hôpital

#### SOLUTION TECHNIQUE

- Jalonnement
- Transformer les bandes cyclables existantes en pistes cyclables grâce à des séparateurs

#### CONTRAINTES

1. Franchissement du carrefour à feux rue de l'Europe x rue du Faubourg de la Chaussée
2. Traversée du tunnel sous la voie ferrée rue Emile Ducourt (8,6 m de largeur)

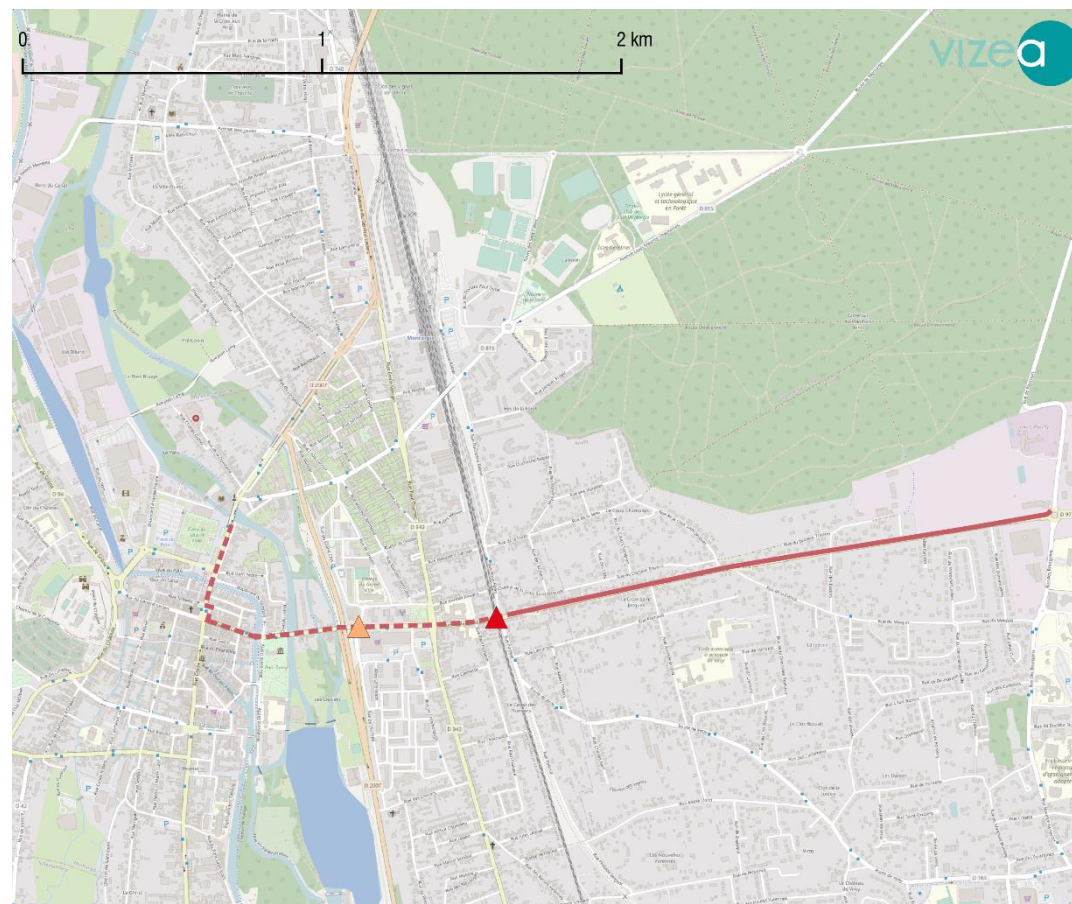
**COÛT**  
460 000 €

**PARTENAIRE  
FINANCIER**

**MAÎTRISE  
D'OUVRAGE**

#### PHASAGE



2022	2023	2024	2025	2026	> 2026
------	------	------	------	------	--------



**Itinéraire 12**  
(Vizea, 2021)

— 10  
 - - - 10

Points durs par itinéraires (Vizea, 2021)

-  Point dur (i10)
-  Point d'attention (i10)

## Action 2 – Aménager les itinéraires structurants

### Action 2.11 - Itinéraire Canal d'Orléans



#### SOLUTION TECHNIQUE

- Jalonnement depuis et vers les centre-bourg
- Création d'une voie verte



#### CONTRAINTES

#### COÛT

7 500 000 €

#### PARTENAIRE FINANCIER

#### MAÎTRISE D'OUVRAGE

#### PHASAGE

2022	2023	2024	2025	2026	> 2026
------	------	------	------	------	--------



#### Itinéraire 11

(Vizea, 2021)

--- 11

## Action 2 – Aménager les itinéraires structurants

### Action 2.13 – Château de Cepoy- Centre-bourg de Cepoy



#### SOLUTION TECHNIQUE

- Jalonnement
- Mise en place de double-sens cyclable
- Aménagements de trottoirs rue des Vignes
- Création de passerelles
- Création de cheminement dans le parc derrière la mairie
- Apaiser la circulation sur l'avenue du Château



#### CONTRAINTES

1. Passerelle à créer sur le canal du Loing, connectée à la voie verte ;
2. Seconde passerelle à créer ;
3. Encorbellement du pont sur le Loing.

#### COÛT

1 350 000 €

#### PARTENAIRE FINANCIER

#### MAÎTRISE D'OUVRAGE

#### PHASAGE

2022	2023	2024	2025	2026	> 2026
------	------	------	------	------	--------



Itinéraire cyclable structurant

--- 13

Points durs

▲ Point dur



## Action 2 – Aménager les itinéraires structurants

### Action 2.14 – Saint-Maurice-sur-Fessard-Canal d'Orléans



#### SOLUTION TECHNIQUE

- Réaménagement d'un tronçon d'une ancienne voie ferrée
- Jalonnement



#### CONTRAINTES

#### COÛT

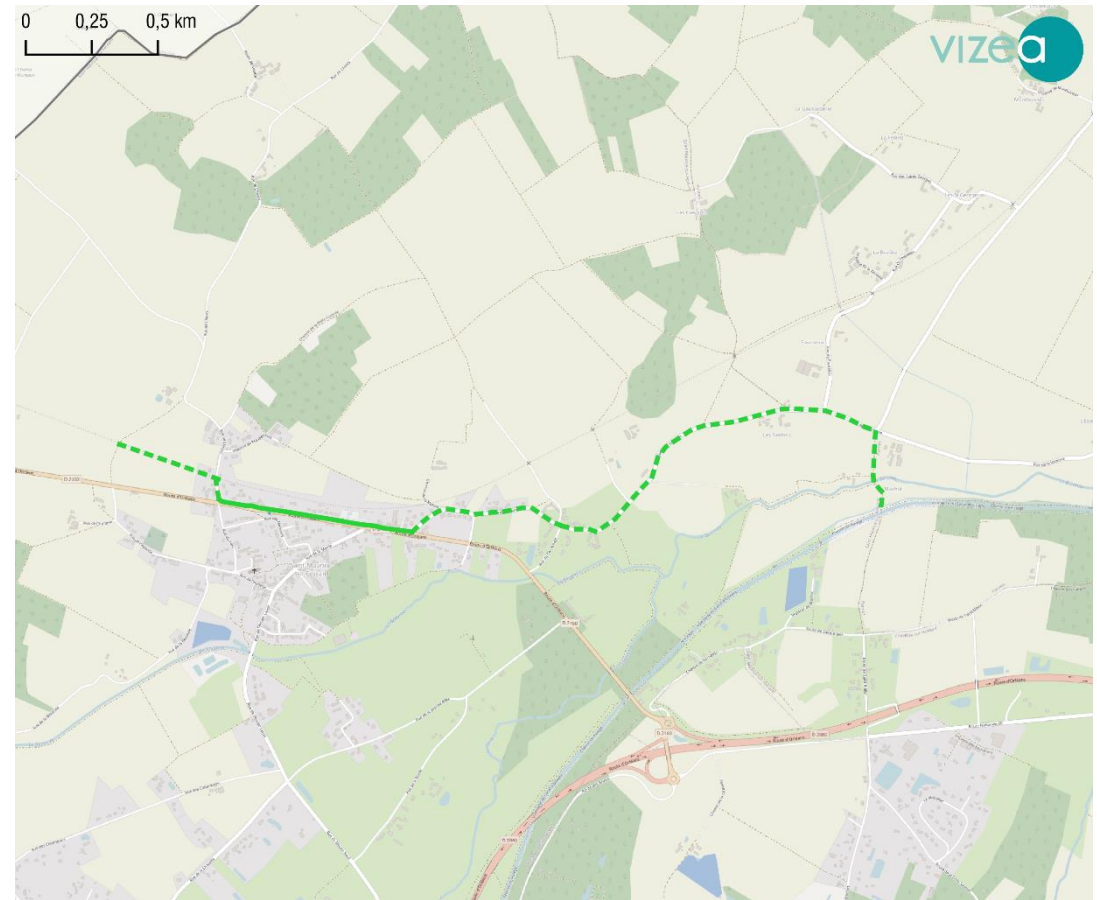
1 000 000 €

#### PARTENAIRE FINANCIER

#### MAÎTRISE D'OUVRAGE

#### PHASAGE

2022	2023	2024	2025	2026	> 2026
------	------	------	------	------	--------



Au moins 380 photographies et 180 km parcourus sur le terrain

(Vizea, 2021)

--- 14

— 14

## Action 2 – Aménager les itinéraires structurants

### Action 2.15 – Cepoy- Châlette sur Loing



#### SOLUTION TECHNIQUE

- Jalonnement
- Apaisement de la circulation aux abords du collège



#### CONTRAINTES

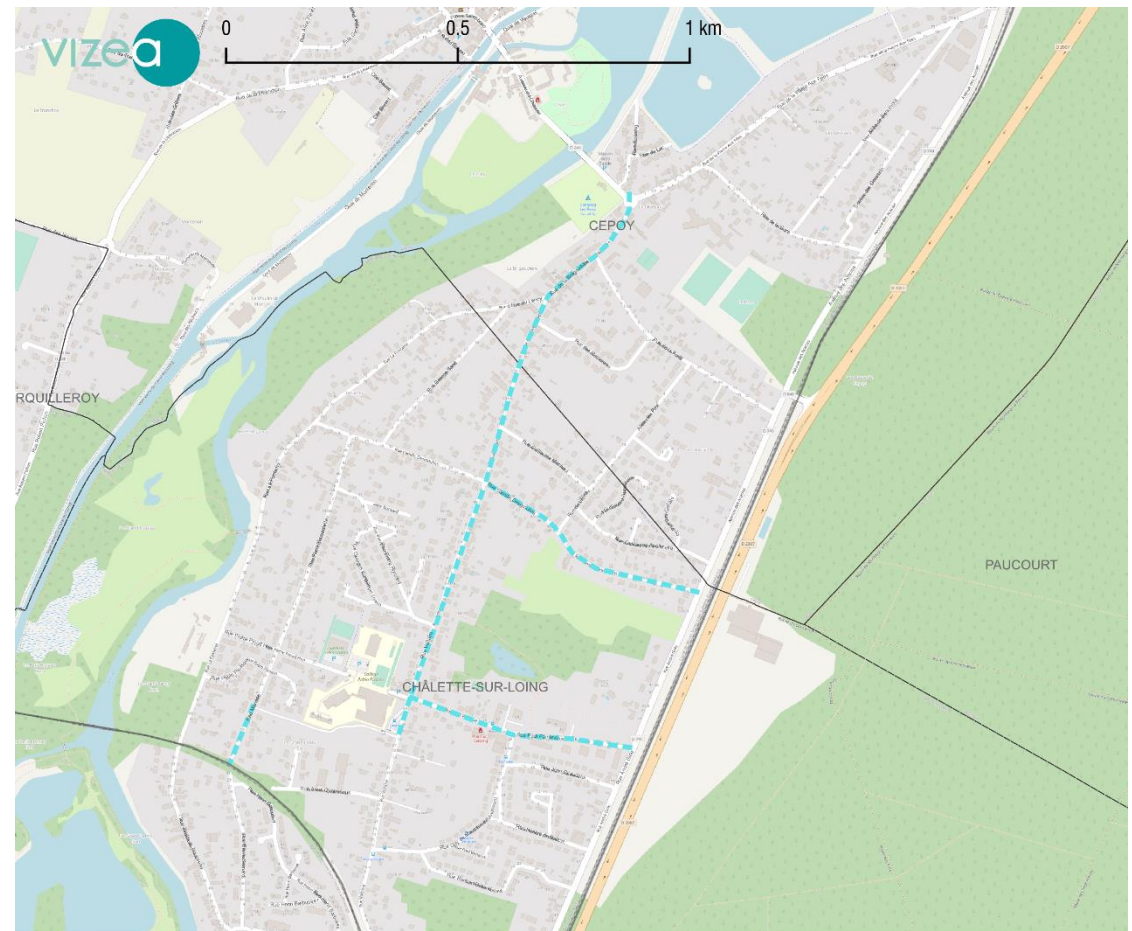
**COÛT**  
180 000 €

**PARTENAIRE  
FINANCIER**

**MAÎTRISE  
D'OUVRAGE**

#### PHASAGE

2022	2023	2024	2025	2026	> 2026
------	------	------	------	------	--------



#### Itinéraire cyclable structurant

--- itinéraire à aménager

## Action 2 – Aménager les itinéraires structurants

### Action 2.16 – Groupe scolaire Viroy- Lycée en Forêt



- Jalonnement
- Apaisement de la circulation aux abords du groupe scolaire



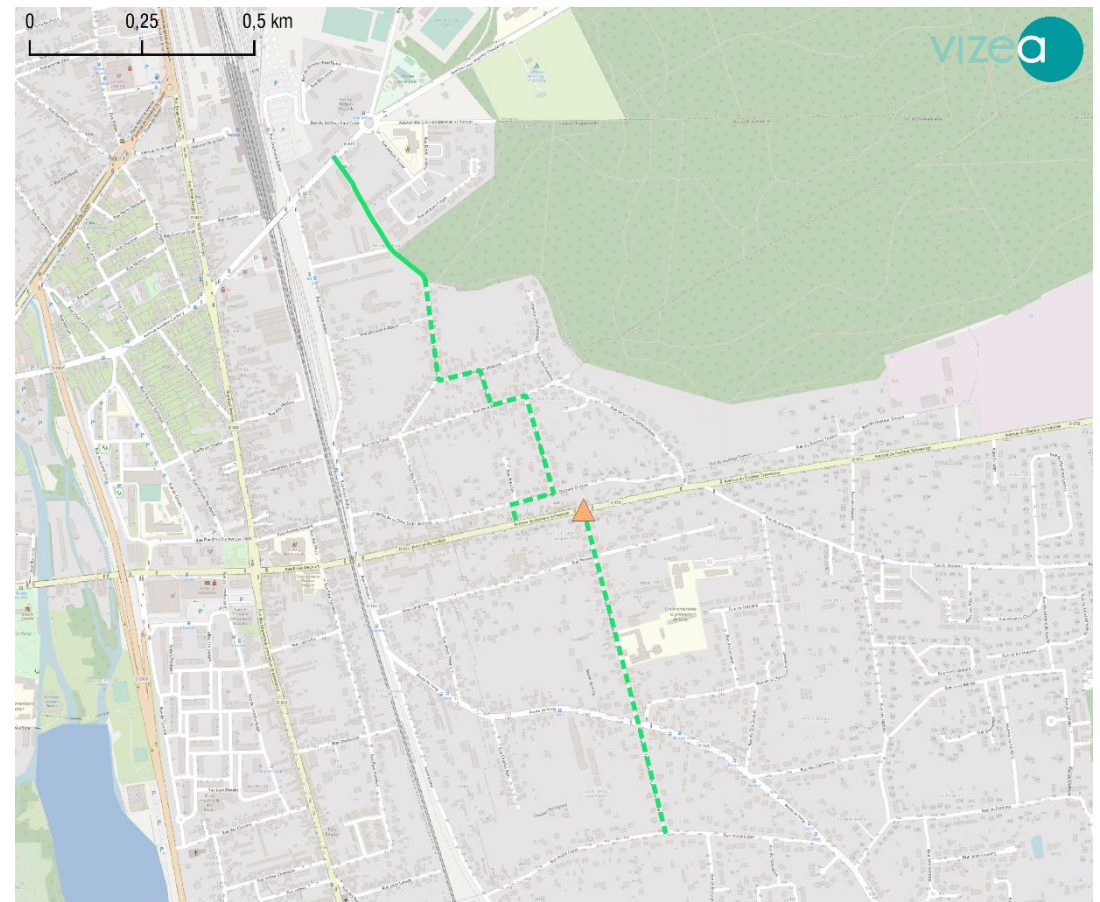
**COÛT**  
15 000 €

**PARTENAIRE  
FINANCIER**

**MAÎTRISE  
D'OUVRAGE**

#### PHASAGE

2022	2023	2024	2025	2026	> 2026
------	------	------	------	------	--------



#### Itinéraire 16

(Vizey, 2021)

— 16

- - - 16

Points durs par itinéraires (Vizey, 2021)

▲ Point d'attention (16)



**Action 2 – Aménager les itinéraires structurants**  
 Action 2.17 – Villemandeur-Antibes



- Jalonnement
- Apaisement de la circulation aux abords du groupe scolaire



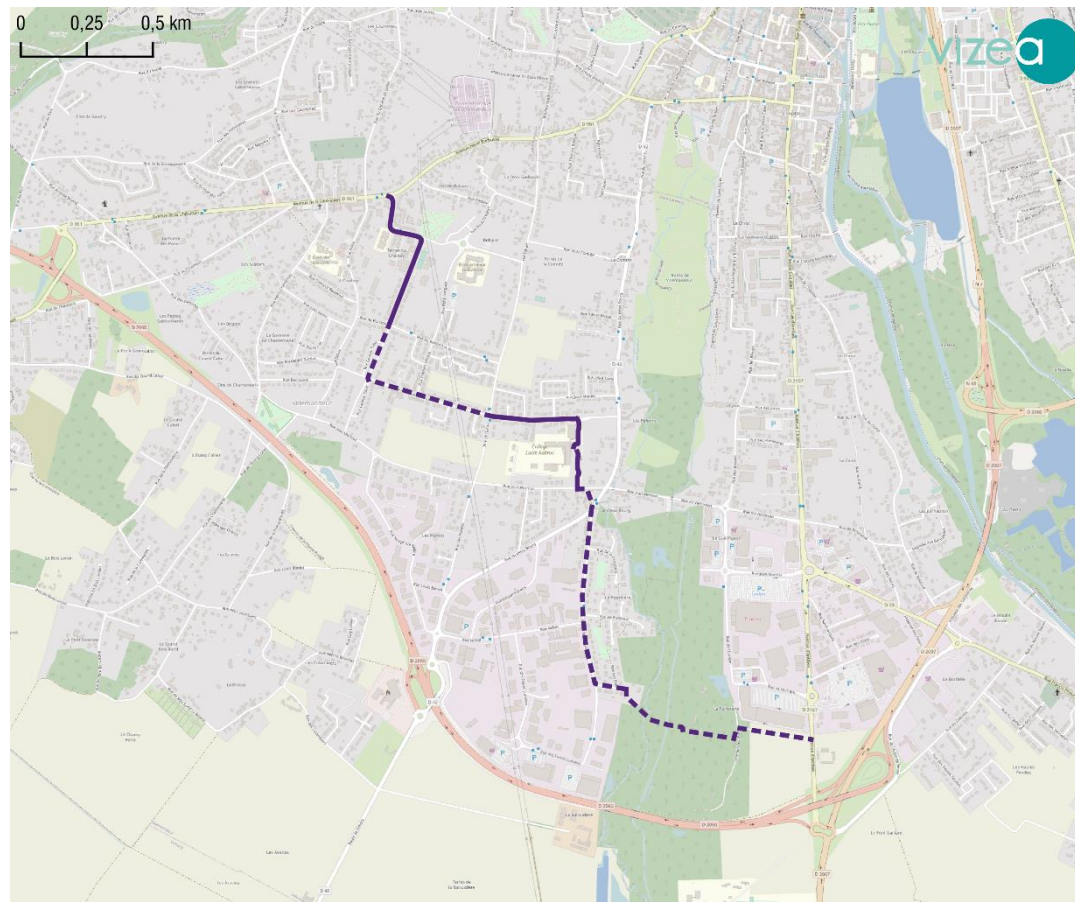
**COÛT**  
 245 000 €


**PARTENAIRE  
 FINANCIER**

**MAÎTRISE  
 D'OUVRAGE**

**PHASAGE**

2022	2023	2024	2025	2026	> 2026
------	------	------	------	------	--------



**Itinéraire 17**  
 (Vizea, 2021)  
 17  
 17

**Axe aménagements**

## Action 2 – Aménager les itinéraires structurants

### Action 2.18 – Amily par le chemin du Grand Gué



#### SOLUTION TECHNIQUE

- Jalonnement
- Apaisement de la circulation



#### CONTRAINTES

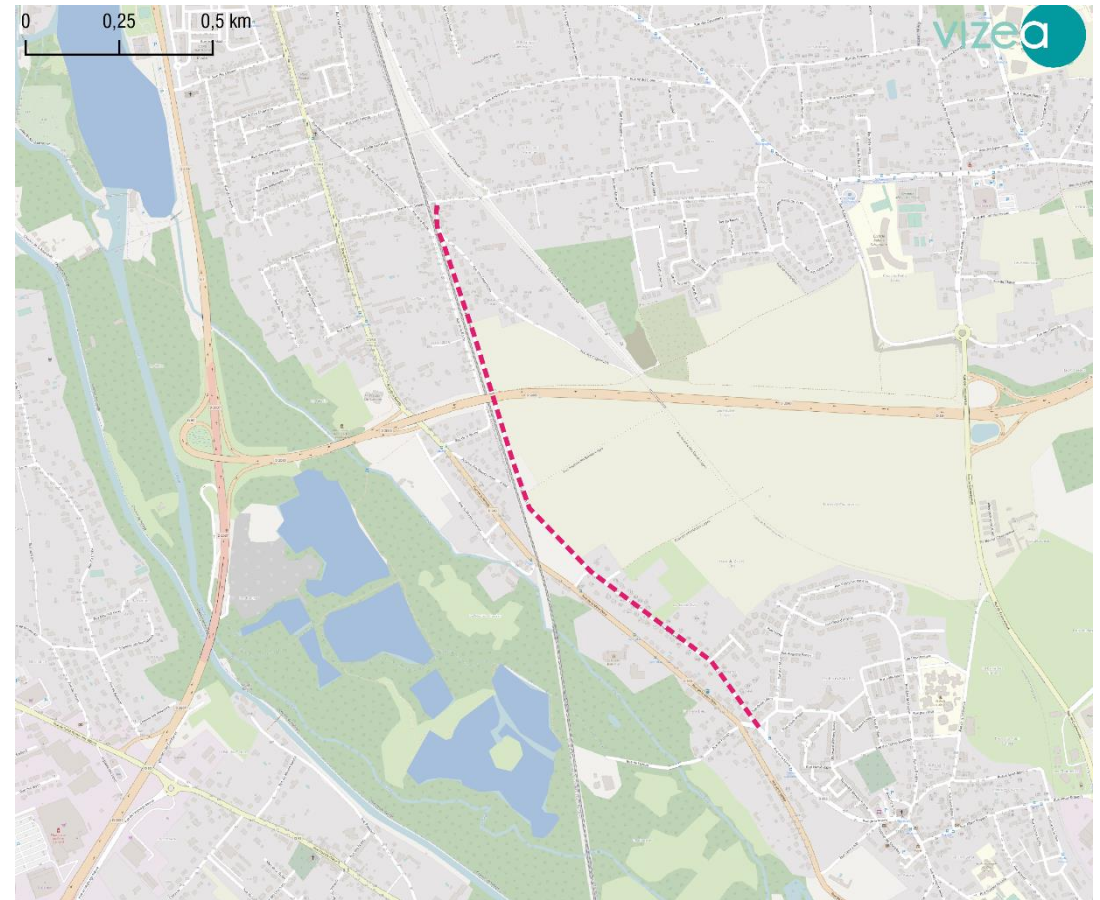
**COÛT**  
42 500 €

**PARTENAIRE  
FINANCIER**

**MAÎTRISE  
D'OUVRAGE**

#### PHASAGE

2022	2023	2024	2025	2026	> 2026
------	------	------	------	------	--------



#### Itinéraire 18

(Vizea, 2021)

--- 18

## Action 2 – Aménager les itinéraires structurants

### Action 2.19 – Conflans-sur-Loing-Scandibérique



#### SOLUTION TECHNIQUE

- 3 passerelles et voie verte



#### CONTRAINTES

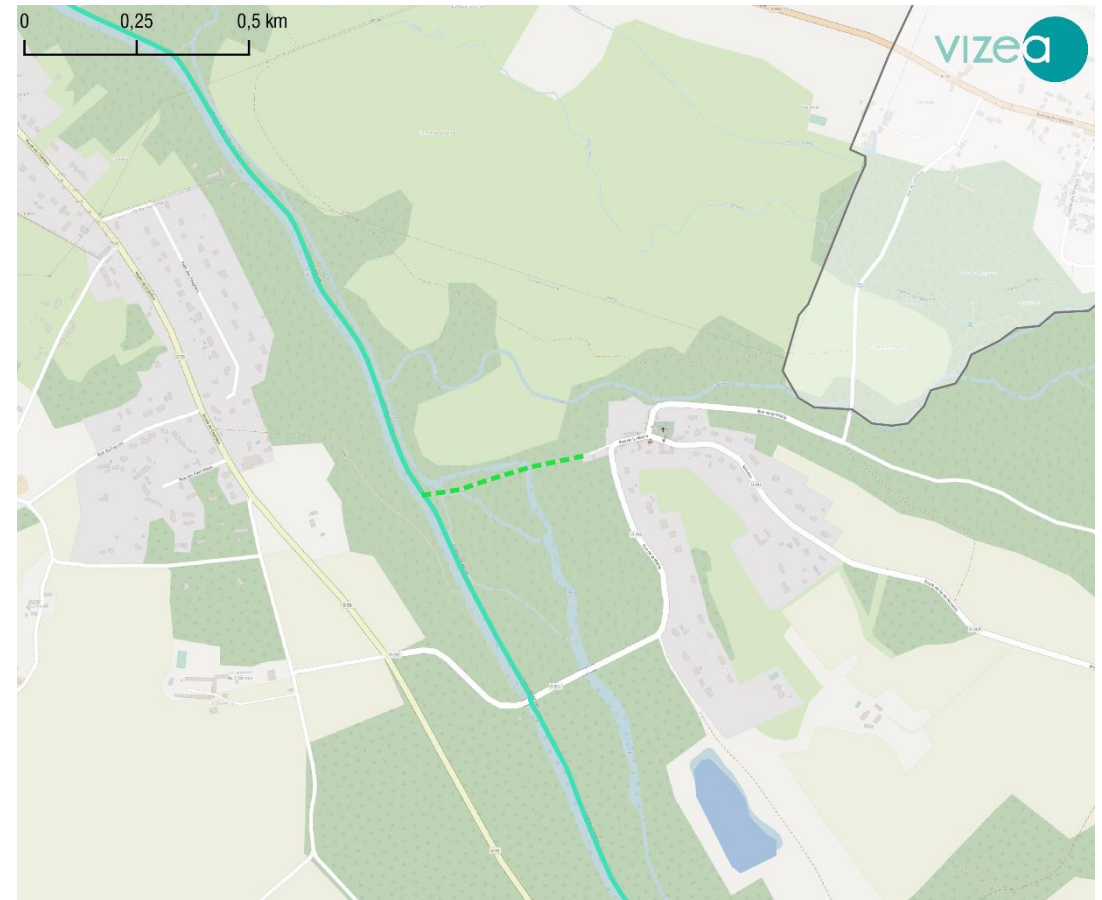
**COÛT**  
Déjà financé

**PARTENAIRE  
FINANCIER**

**MAÎTRISE  
D'OUVRAGE**

#### PHASAGE

2022	2023	2024	2025	2026	> 2026
------	------	------	------	------	--------



**Itinéraire 19**

(Vizea, 2021)

--- 19

— 1



## Action 2 – Aménager les itinéraires structurants

### Action 2.20 – Solterre-Scandibérique



#### SOLUTION TECHNIQUE

- Jalonnement depuis et vers les centre-bourg
- Création d'une voie verte
- Apaisement de la circulation aux abords du quartier Villeneuve
- Création d'une passerelle sur le pont Route de Mormant



#### CONTRAINTES

1. Traversée de la RD2007 à Mormant-sur-Vernisson (point dur contourné)
2. Traversée du pont au-dessus de la voie ferrée Route de Mormant

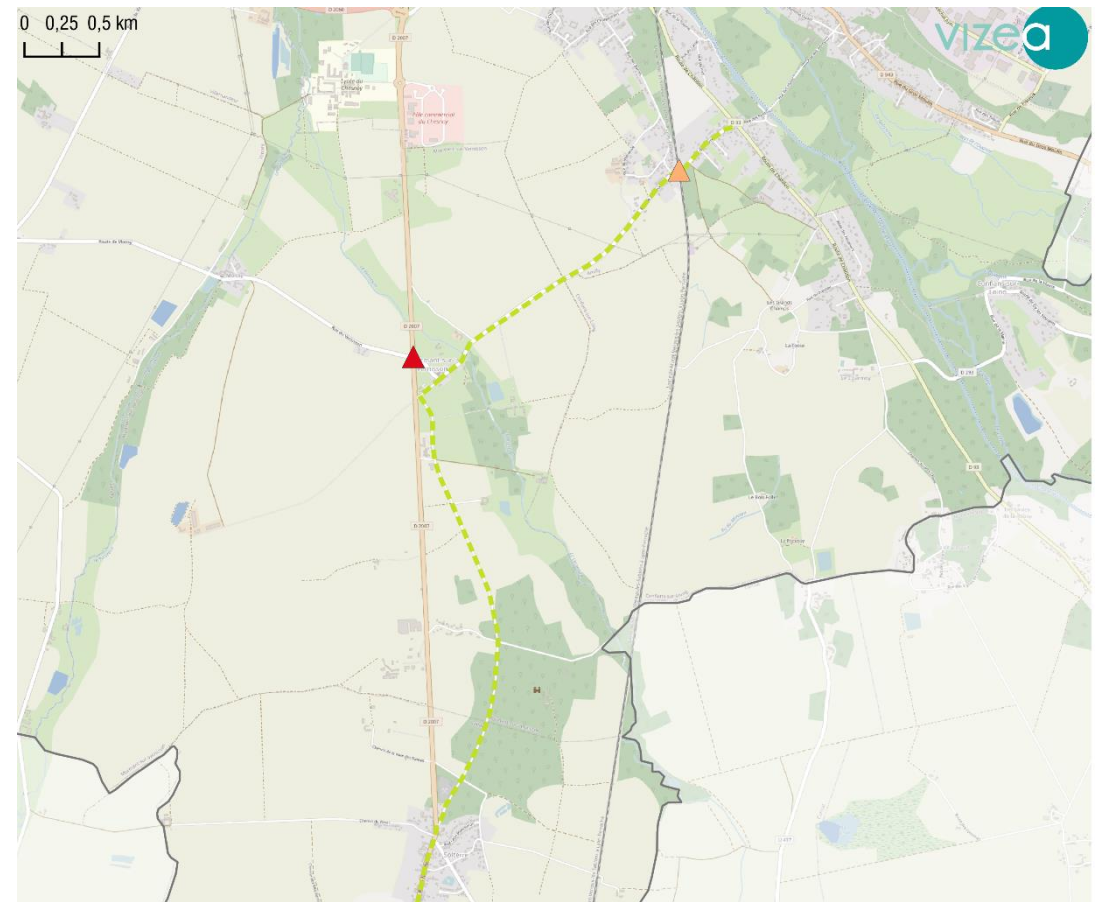
**COÛT**  
161 250 €

**PARTENAIRE  
FINANCIER**

**MAÎTRISE  
D'OUVRAGE**

#### PHASAGE

2022	2023	2024	2025	2026	> 2026
------	------	------	------	------	--------



#### Itinéraire 20

(Vizea, 2021)

--- 20

Points durs par itinéraires (Vizea, 2021)

▲ Point dur (i20)

▲ Point d'attention (i20)

## Action 2 – Aménager les itinéraires structurants

### Action 2.21 – Lombreuil-Virmoy



#### SOLUTION TECHNIQUE

- Jalonnement depuis et vers les centre-bourg
- Création d'une CVCB sur le pont au-dessus de l'A77



#### CONTRAINTES

1. Franchissement du carrefour D961 x Route Vimory évité
2. Franchissement du pont au-dessus de l'A77

Route La Boudinière étroite et poteaux électriques de part et d'autre de l'axe contraignant l'implantation d'un aménagement en site propre.

#### COÛT

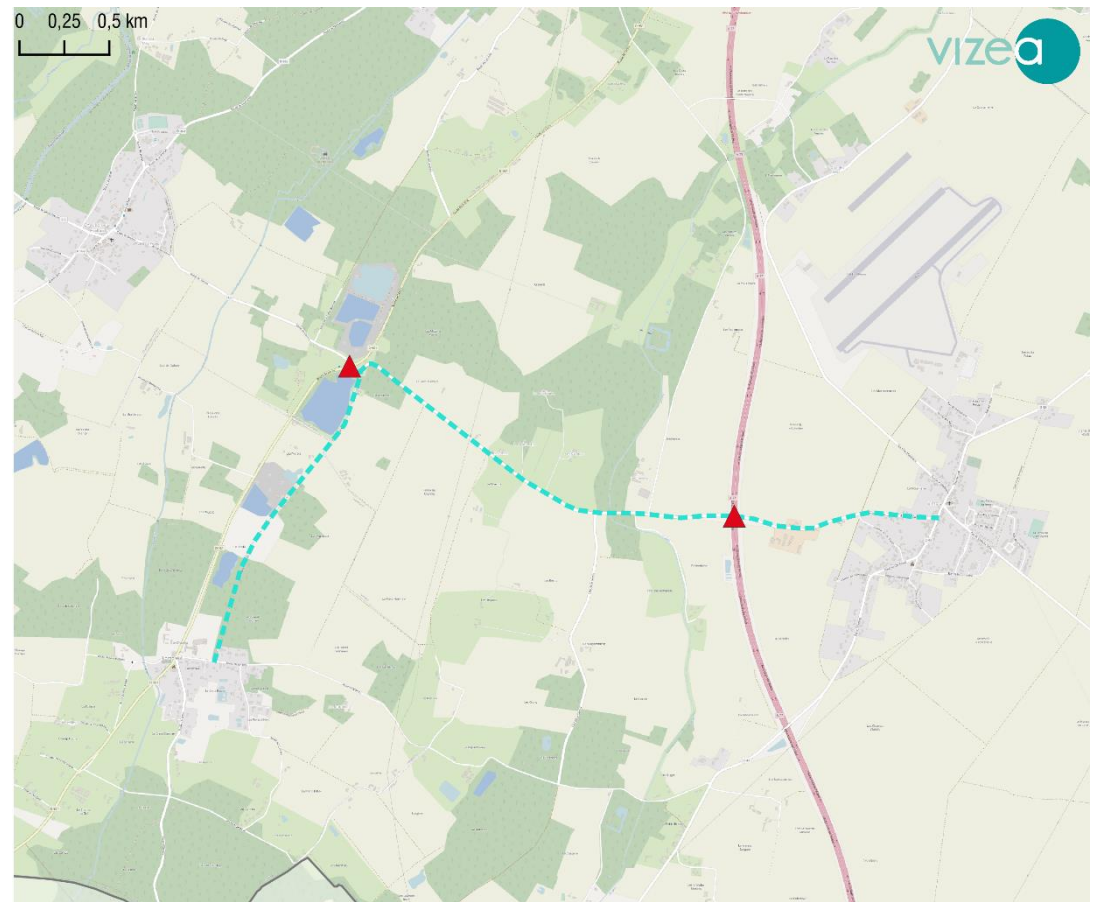
546 000 €

**PARTENAIRE  
FINANCIER**

**MAÎTRISE  
D'OUVRAGE**

#### PHASAGE

2022	2023	2024	2025	2026	> 2026
------	------	------	------	------	--------



#### Itinéraire 21

(Vizea, 2021)

--- 21

Points durs par itinéraires (Vizea, 2021)

▲ Point dur (i21)

## Action 3 – Élaborer un schéma de signalétique cyclable

### CONTEXTE ET OBJECTIFS

- Le développement de l'usage du vélo à travers la mise en œuvre d'aménagements cyclables nécessite l'identification des itinéraires par les usagers pour pouvoir se rendre vers les lieux de vie et polarités majeures de l'agglomération montargoise
- L'enjeu du jalonnement est d'aménager une signalétique cohérente sur l'ensemble du territoire de manière à faciliter l'identification des itinéraires et de limiter la prolifération de panneaux en zone urbaine générant un excès d'information sur l'espace public
- Objectif de l'action : articuler la mise en œuvre des itinéraires cyclables avec un jalonnement efficace vers les polarités desservies

### DESCRIPTION DE L'ACTION

- Hiérarchiser les pôles générateurs de flux à jalonner par ligne
- Localiser les emplacements des panneaux sur les itinéraires, définir les types de panneaux et leur contenu

### COÛT

18 000 €

**PARTENAIRE  
FINANCIER**  
Département

**MAÎTRISE D'OUVRAGE**  
AME  
Communes

### PHASAGE

2022	2023	2024	2025	2026	> 2026
2022					

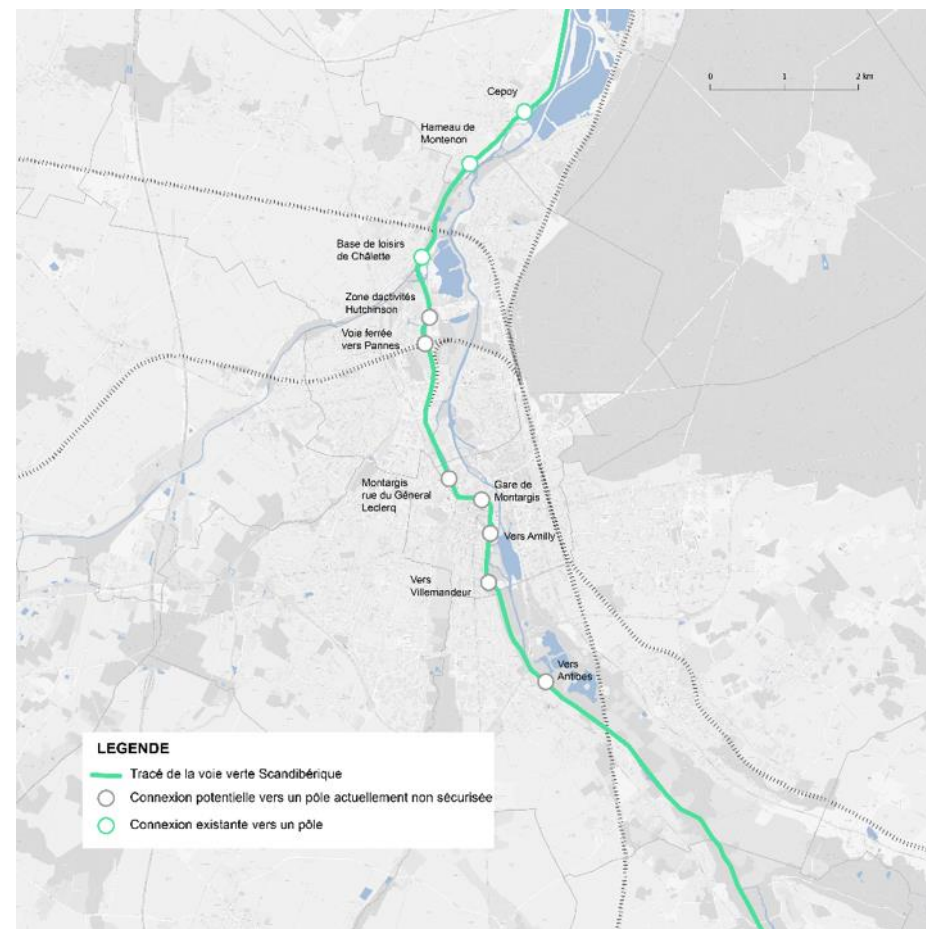
Envoyé en préfecture le 20/12/2021

Reçu en préfecture le 20/12/2021

Affiché le

**SLOW**

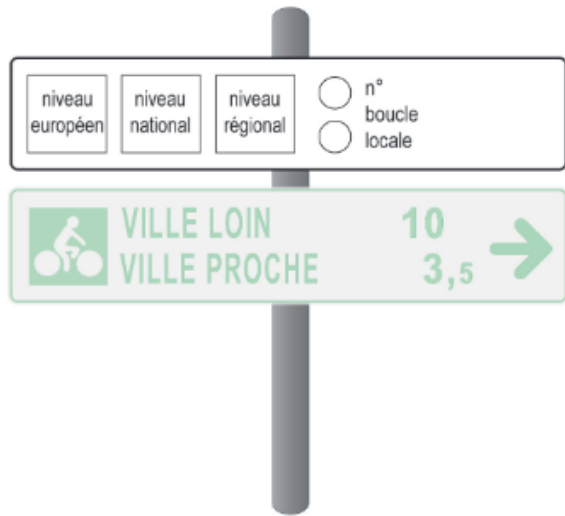
ID : 045-244500203-20211214-21\_304-DE











### Action 3 – Élaborer un schéma de signalétique cyclable

Envoyé en préfecture le 20/12/2021  
 Reçu en préfecture le 20/12/2021  
 Affiché le   
 ID : 045-244500203-20211214-21\_304-DE





Exemple de plan de ligne


- LEGENDE**
-  Tracé de la voie verte Scandibérique
  -  Connexion potentielle vers un pôle actuellement non sécurisée
  -  Connexion existante vers un pôle
  -  Jalonement de rabattement vers la voie verte à mettre en place
  -  Jalonement directionnel vers un pôle du territoire à mettre en place
  -  Jalonement directionnel potentiel vers un pôle du territoire non sécurisé

**Action 3 – Élaborer un schéma de signalétique cyclable**

Exemple de fiche signalatique

**Fiche carrefour itinéraire 1**

Fiche carrefour N° 1		Itinéraire : Tour d'Evreux		Nom des voies/commune : Boulevard de la Buffardière - Rue Aristide Briand - Evreux	
N° mat	N°panneau	Code	Panneau		
1	13	DV21a			
2	14	DV21a			
<p><b>Commentaire :</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>L'implantation des mats de jalonnement pourra être modifiée dans le cadre d'une étude plus précise de l'aménagement de ce carrefour</li> </ul>					



**Carrefour n°1 : Rue Aristide Briand - Boulevard de la Buffardière**

— Itinéraire 1 : Tour Evreux

● Mâts existants

## Action 4 – Mettre en œuvre un plan de stationnement

### CONTEXTE ET OBJECTIFS

L'aménagement d'une offre de stationnement vélo aux abords des lieux de vie du territoire a pour but de compléter le système vélo pour les déplacements utilitaires quotidiens ou de loisir. La multitude de polarités présentes au sein de la centralité nécessite le déploiement d'un maillage de stationnement vélo important pour faire correspondre les besoins avec le système vélo de la centralité.

- **Objectif de l'action** : Augmenter la part modale vélo pour les déplacements quotidiens

### DESCRIPTION DE L'ACTION

- Déploiement d'une offre de stationnement vélo de courte durée aux abords des équipements principaux
- Déploiement d'une offre de stationnement vélo sécurisé
- Déploiement d'une offre de stationnement vélo favorable à l'intermodalité

### COÛT

205 000 €

### PARTENAIRE FINANCIER

Département  
Programme alvéole

### MAÎTRISE D'OUVRAGE

Communes  
AME

### PHASAGE

2022

2023

2024

2025

2026

> 2026



**Abri collectif ouvert, Fosses**

Source : Vizea, 2021



**Box vélo individuel, Saint-Brieuc**

Source : abri-plus, 2018



**Arceaux vélo, Valenciennes**

Source : valenciennes.fr



**Abri vélo collectif fermé, Clisson**

Source : nantes.maville.com, 2021



## Action 4 – Mettre en œuvre un plan de stationnement A l'échelle de l'agglomération

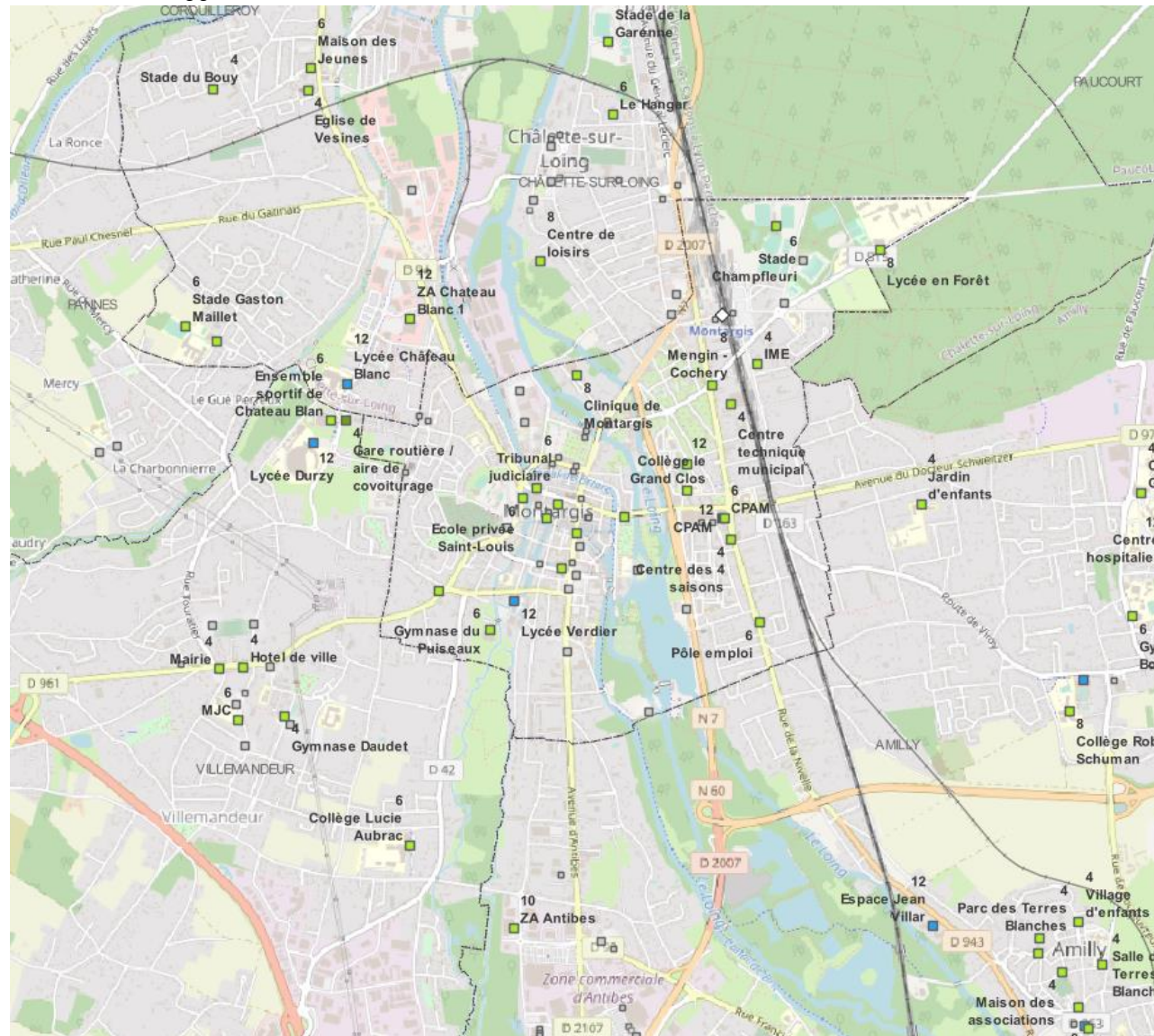


### Légende :






- Offre de stationnement existante
- Abri collectif fermé
- Abri collectif ouvert
- Abri individuel fermé
- Arceau

## Action 4 – Mettre en œuvre un plan de stationnement A l'échelle du cœur d'agglomération

Axe stationnement



### Légende :

-  Offre de stationnement existante
-  Abri collectif fermé
-  Abri collectif ouvert
-  Abri individuel fermé
-  Arceau



**Action 4 – Mettre en œuvre un plan de stationnement**

## Détail de l'offre de stationnement projetée

## Axe stationnement

Commune	Localisation	Type	Avancement	Nombre d'équipements	Nombre d'emplacements
Amilly	Chateau de Varennes	Arceaux	En projet	2	4
Amilly	Village d'enfants	Arceaux	En projet	2	4
Amilly	Cuisine centrale	Arceaux	En projet	2	4
Amilly	Stade Georges Clémenceau	Arceaux	En projet	3	6
Amilly	Salle Ginette Charpentier	Abris collectif ouvert	En projet	6	12
Amilly	Centre hospitalier	Abris collectif fermé	En projet	6	12
Amilly	Espace Jean Villar	Abris collectif ouvert	En projet	6	12
Amilly	ESAT	Arceaux	En projet	3	6
Amilly	Jardin d'enfants	Arceaux	En projet	2	4
Amilly	Centre hospitalier	Arceaux	En projet	3	6
Amilly	Gymnase des Bourgoins	Arceaux	En projet	3	6
Amilly	Maison des jeunes	Arceaux	En projet	3	6
Amilly	Mairie	Abris collectif ouvert	En projet	4	8
Amilly	Centre équestre	Arceaux	En projet	2	4
Amilly	Parc des Terres Blanches	Arceaux	En projet	2	4
Amilly	Maison des associations	Arceaux	En projet	2	4
Amilly	Eglise	Arceaux	En projet	2	4
Amilly	police municipale	Arceaux	En projet	3	6
Amilly	ZA Antibes	Arceaux	En projet	5	10

Commune	Localisation	Type	Avancement	Nombre d'équipements	Nombre d'emplacements
Amilly	Lycée agricole le Chesnoy	Arceaux	En projet	4	8
Amilly	Collège Robert Schuman	Arceaux	En projet	4	8
Amilly	Centre équestre	Arceaux	En projet	2	4
Amilly	Centre Louis Gray	Arceaux	En projet	2	4
Amilly	Bibliothèque	Arceaux	En projet	2	4
Amilly	Gymnase du Clos Vinot	Arceaux	En projet	2	4
Amilly	Salle des Terres Blanches	Arceaux	En projet	2	4
Amilly	Salle du bourg	Arceaux	En projet	2	4
Cepoy	Stade du Château	Arceaux	En projet	2	4
Cepoy	Maison de la Suède	Arceaux	En projet	2	4
Cepoy	Salle des Carrières	Arceaux	En projet	2	4
Cepoy	Tennis et city-stade	Arceaux	En projet	3	6
Cepoy	Centre-bourg	Arceaux	En projet	2	4
Cepoy	Eglise	Arceaux	En projet	2	4
Cepoy	Mairie / police intercommunale	Abris collectif fermé	En projet	10	10
Cepoy	Salle socio-culturelle	Arceaux	En projet	2	4
Cepoy	La pierre aux fées	Arceaux	En projet	2	4
Cepoy	Cimetière	Arceaux	En projet	2	4
Cepoy	Salle Pierre Gaston	Arceaux	En projet	2	4
Cepoy	Port de plaisance	Arceaux	En projet	2	4



**Action 4 – Mettre en œuvre un plan de stationnement****Détail de l'offre de stationnement projetée****Axe stationnement**

Commune	Localisation	Type	Avancement	Nombre d'équipements	Nombre d'emplacements
Cepoy	Parking de la Girafe	Abris individuel fermé	En projet	2	2
Chalette-sur-Loing	Gymnase Daudet	Arceaux	En projet	2	4
Chalette-sur-Loing	Hôtel de ville	Arceaux	En projet	2	4
Chalette-sur-Loing	MJC	Arceaux	En projet	3	6
Chalette-sur-Loing	Chateau de Lisledon	Arceaux	En projet	2	4
Chalette-sur-Loing	Collège Lucie Aubrac	Arceaux	En projet	3	6
Chalette-sur-Loing	Mairie	Arceaux	En projet	2	4
Chalette-sur-Loing	Stade de Plateville	Arceaux	En projet	3	6
Chalette-sur-Loing	Lycée Château Blanc	Abris collectif ouvert	En projet	6	12
Chalette-sur-Loing	ZA Chateau Blanc 1	Arceaux	En projet	6	12
Chalette-sur-Loing	Collège Pablo Picasso	Arceaux	En projet	6	12
Chalette-sur-Loing	Stade Gaston Maillet	Arceaux	En projet	3	6
Chalette-sur-Loing	Centre de loisirs	Arceaux	En projet	4	8
Chalette-sur-Loing	Eglise de Vesines	Arceaux	En projet	2	4
Chalette-sur-Loing	Maison de la nature et de l'eau	Arceaux	En projet	3	6
Chalette-sur-Loing	Stade du Bouy	Arceaux	En projet	2	4
Chalette-sur-Loing	Maison des Jeunes	Arceaux	En projet	3	6
Chalette-sur-Loing	Stade de la Garenne	Arceaux	En projet	6	12
Chalette-sur-Loing	Le Hangar	Arceaux	En projet	3	6
Chalette-sur-Loing	Aire de pique-nique	Arceaux	En projet	2	4

Commune	Localisation	Type	Avancement	Nombre d'équipements	Nombre d'emplacements
Chalette-sur-Loing	Piscine municipale	Arceaux	En projet	3	6
Chevillon-sur-Huillard	La Poste	Arceaux	En projet	2	4
Chevillon-sur-Huillard	Salle polyvalente	Arceaux	En projet	2	4
Chevillon-sur-Huillard	Stade	Arceaux	En projet	2	4
Confians-sur-Loing	Eglise	Arceaux	En projet	2	4
Corquilleroy	Cimetière	Arceaux	En projet	2	4
Corquilleroy	Complexe sportif	Arceaux	En projet	3	6
Corquilleroy	Bibliothèque	Arceaux	En projet	1	2
Corquilleroy	Eglise	Arceaux	En projet	2	4
Lombreuil	Mairie	Arceaux	En projet	2	4
Lombreuil	City-stade	Arceaux	En projet	2	4
Mairie	Mairie	Arceaux	En projet	2	4
Montargis	CPAM	Abris collectif fermé	En projet	6	12
Montargis	Gendarmerie	Arceaux	En projet	2	4
Montargis	Pôle emploi	Arceaux	En projet	3	6
Montargis	Ecole privée Saint-Louis	Arceaux	En projet	3	6
Montargis	Lycée Verdier	Abris collectif ouvert	En projet	6	12
Montargis	Clinique de Montargis	Arceaux	En projet	4	8
Montargis	Gymnase du Grand Clos	Arceaux	En projet	3	6
Montargis	Mengin - Cochery	Arceaux	En projet	4	8

**Action 4 – Mettre en œuvre un plan de stationnement**

## Détail de l'offre de stationnement projetée

## Axe stationnement

Commune	Localisation	Type	Avancement	Nombre d'équipements	Nombre d'emplacements
Montargis	Gymnase du Puiseaux	Arceaux	En projet	3	6
Montargis	Mairie de Montargis	Arceaux	En projet	3	6
Montargis	Collège le Grand Clos	Arceaux	En projet	6	12
Montargis	Collège du Chinchon	Arceaux	En projet	6	12
Montargis	Tribunal judiciaire	Arceaux	En projet	3	6
Montargis	Lycée en Forêt	Arceaux	En projet	4	8
Montargis	Rue Gambetta	Arceaux	En projet	3	6
Montargis	Rue Girodet	Arceaux	En projet	2	4
Montargis	IME	Arceaux	En projet	2	4
Montargis	Centre technique municipal	Arceaux	En projet	2	4
Montargis	CPAM	Arceaux	En projet	3	6
Montargis	Centre des 4 saisons	Arceaux	En projet	2	4
Montargis	Collège Paul Eluard	Arceaux	En projet	4	8
Montargis	Stade Champfleuri	Arceaux	En projet	3	6
Mormant-sur-Vernisson	Eglise	Arceaux	En projet	2	4
Mormant-sur-Vernisson	Mairie	Arceaux	En projet	2	4
Pannes	Mairie	Arceaux	En projet	3	6
Pannes	Salle polyvalente	Arceaux	En projet	2	4
Pannes	Centre-bourg	Arceaux	En projet	2	4
Pannes	Musée de l'outil	Arceaux	En projet	2	4
Pannes	Maison des associations	Arceaux	En projet	2	4
Pannes	Eglise	Arceaux	En projet	2	4
Paucourt	Tennis	Arceaux	En projet	1	2

Commune	Localisation	Type	Avancement	Nombre d'équipements	Nombre d'emplacements
Paucourt	Services techniques ONF	Arceaux	En projet	1	2
Paucourt	Salle de la Clairière	Arceaux	En projet	2	4
Paucourt	Eglise	Arceaux	En projet	2	4
Paucourt	Stade	Arceaux	En projet	2	4
Saint-Maurice-sur-Fessard	Salle des fêtes	Arceaux	En projet	2	4
Saint-Maurice-sur-Fessard	Mairie	Arceaux	En projet	2	4
Saint-Maurice-sur-Fessard	Domaine de pêche	Arceaux	En projet	2	4
Saint-Maurice-sur-Fessard	Le Relais	Arceaux	En projet	2	4
Villemandeur	Lycée Durzy	Abris collectif ouvert	En projet	6	12
Villemandeur	Aire de covoiturage	Abris individuel fermé	En projet	2	2
Villemandeur	Gare routière / aire de covoiturage	Abris individuel fermé	En projet	4	4
Villemandeur	Ensemble sportif de Chateau Blan	Arceaux	En projet	3	6
Villemandeur	Parc Durzy	Arceaux	En projet	4	8
Vimory	Salle des fêtes	Arceaux	En projet	3	6
Vimory	Aérodrome	Arceaux	En projet	2	4
Vimory	Ecole / bibliothèque	Arceaux	En projet	2	4
Vimory	Mairie	Arceaux	En projet	3	6
Vimory	Terrain multisport	Arceaux	En projet	2	4
Vimory	Stade	Arceaux	En projet	2	4

## Action 5 – Améliorer l'attractivité de l'offre de stationnement collectif sécurisée existante et future

### CONTEXTE ET OBJECTIFS

L'abris collectif sécurisé en gare de Montargis est sous-utilisé. L'offre de stationnement et les services associés (pompe à vélo en libre-service) sont peu mis en valeur et seulement accessible par abonnement annuel.

Objectif de l'action : Augmenter le taux d'occupation de l'abris collectif sécurisé existant et futur.

### DESCRIPTION DE L'ACTION

- Phase expérimentation : distribution de bons de stationnement gratuit « journée » dans le cadre d'opérations promotionnelles / mise en place sur une période de 6 mois de bons de stationnement journée ou semaine
- Création d'une offre pérenne de stationnement vélo courte durée

### COÛT

A définir

### PARTENAIRE

Keolis

### MAÎTRISE D'OUVRAGE

AME

### PHASAGE

2022    2023    2024    2025    2026    > 2026





**Action 6 – Expérimenter et concevoir un service de mobilité pour les déplacements domicile - établissement d'enseignement****CONTEXTE ET OBJECTIFS**

- L'accès au collège et au lycée est une étape importante de l'autonomie et de l'apprentissage des déplacements chez les jeunes. Les pratiques de déplacements se font actuellement à pied, en bus ou en dépose-voiture par un proche. La majorité des jeunes scolarisés vivent moins de 20 minutes à vélo de leur établissement d'enseignement le potentiel de report modal est donc important.
- Objectif de l'action : enclencher le report modal vers le vélo de 30 % des jeunes ayant engagé l'expérimentation

**DESCRIPTION DE L'ACTION**

- Phase expérimentation : l'expérimentation nécessite une durée de 6 mois, durée nécessaire au changement pérenne des habitudes de mobilité. Un référent en charge du suivi de l'animation par classe (enseignant) est nécessaire. L'expérimentation s'appuie sur un ensemble d'outils et de ressources décrites ci-après ;
- Phase définition du service : les données recueillies et les partenariats permettront d'arrêter et définir le contour d'un service précis.

**COÛT**

Suivi de l'expérimentation par un enseignant référent pour une classe  
0,1 ETP à l'agglomération

**PARTENAIRE FINANCIER**

AME  
Département (collège)  
Région (lycée)

**MAÎTRISE D'OUVRAGE**

Département (collège)  
Région (lycée)

**PHASAGE**

2022	2023	2024	2025	2026	> 2026
------	------	------	------	------	--------

Phase projet	Outil	Objectif
Préparer l'expérimentation	Questionnaire T0, Etude de l'acceptabilité	Prédire le rapport que l'utilisateur est susceptible d'entretenir avec la solution et/ou nouvelle pratique
Expérimenter	Carnet de bord	Suivre les usages, rendre compte des motifs d'usage et non usage
	Questionnaire T1, Etude de l'acceptation	Observer de quelle manière l'expérimentateur réagit quand il est confronté à la nouvelle solution ou pratique
	Questionnaire T2, Etude de l'appropriation	Etudier comment la nouvelle solution ou pratique s'intègre au fonctionnement de vie ordinaire de l'expérimentateur

## Action 6 – Expérimenter et concevoir un service de mobilité pour les déplacements domicile - établissement d'enseignement

### Détail de l'action

Le collège Pablo Picasso de Chalette-sur-Loing est pressenti pour mener une première expérimentation.

Objectifs de l'expérimentation : atteindre 20 % de part modale vélo parmi les personnes d'un panel test.

#### Mois 0 / lancement de l'expérimentation

Réunion de préparation entre l'agglomération, le collège et avec l'accompagnement du bureau d'étude. La démarche est expliquée et le professeur est formé pour devenir un porteur actif de la démarche. La formation du référent en charge de l'animation est fondamentale et il devra aider les jeunes, porter une démarche de sensibilisation à la sécurité, prendre note des avancées du projet, enclencher la réalisation de contributions écrites.

Le bureau d'étude fournira une ingénierie pour :

- mettre en place des indicateurs de suivi sur la base de 3 enquêtes à remplir par les jeunes ;
- fournir les outils de suivi à remplir par les jeunes (carnet de bord mensuel) ;
- questionnaire de lancement : le questionnaire de lancement doit permettre d'identifier les freins et leviers à dépasser pour enclencher l'usage du vélo (sécurité, stationnement...)

#### Mois 3 / réunion d'étape intermédiaire

Organisation d'une réunion intermédiaire entre l'agglomération, le collège et l'accompagnement du bureau d'étude.

Questionnaire intermédiaire à remplir par les jeunes.

Lancement d'un travail de création avec l'animation de l'enseignant. Exemple de productions : travail sur l'usage de la vidéo à vélo sur le chemin de l'école (gopro), rédaction d'un récit imaginaire sur la mobilité en 2050, rédaction de monographies...

#### Mois 6 / bilan final

Bilan final sur la base d'un questionnaire avant / après.

Bilan du report modal final, étude des carnets de bords et analyse des contributions des jeunes

A l'issue de cette démarche le déploiement de solutions larges sera dessiné : mode d'intégration au programme « savoir rouler à vélo », services vélo pour les jeunes.. ?.

## Action 7 – Coordonner et accompagner un réseau mobilité employeurs de partage d'expérience et de mutualisation d'ou

### CONTEXTE ET OBJECTIFS

- Les acteurs économiques, entreprises mais aussi employeurs publics, génèrent la majeure partie des déplacements de l'agglomération avec à la fois les déplacements domicile-travail, les déplacements professionnels et le transport de marchandises
- Plusieurs réseaux d'entreprises ou d'acteurs économiques constitués offrent un cadre propice à des expérimentations ou des actions-test : Percée 3C. Les grandes zones d'activités constituent également des secteurs de référence autour desquelles créer des synergies (Arboria, Mandoria). Les acteurs publics tels que les hôpitaux et Pôle Emploi sont également des lieux propices à mobiliser.

### DESCRIPTION DE L'ACTION

- Phase expérimentation : mener 1 expérimentation inter-employeurs pour développer l'usage du vélo
- Créer un observatoire d'observation et de rencontre autour de la mobilité des entreprises

### COÛT

Suivi de l'expérimentation par un référent par entreprise  
0,1 ETP à l'agglomération

### PARTENAIRES

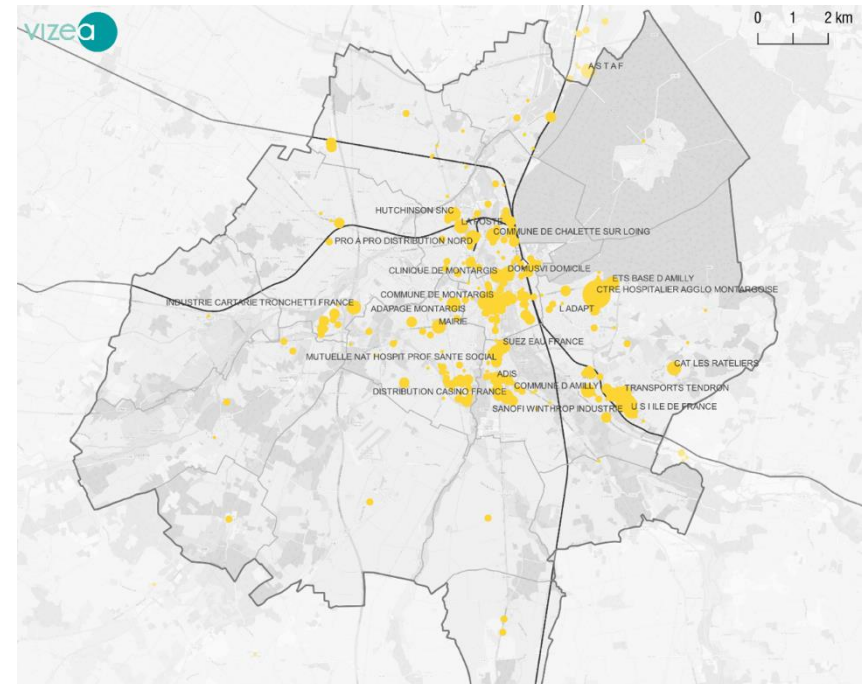
AME  
Association Mille Sourires

### MAÎTRISE D'OUVRAGE

Acteurs économiques  
AME

### PHASAGE

2022	2023	2024	2025	2026	> 2026
------	------	------	------	------	--------



Les principaux employeurs de l'agglomération montargoise

- 10 à 19 salariés
- 20 à 49 salariés
- 50 à 99 salariés
- 100 à 1000 salariés
- Plus de 1000 salariés



## Action 7 – Coordonner et accompagner un réseau mobilité employeurs de partage d'expérience et de mutualisation d'ou

### Détail de l'action

Objectifs de l'expérimentation : atteindre 10 % de part modale vélo parmi les personnes d'un panel test.

La démarche est amorcée par une réunion de préparation entre l'agglomération, les acteurs économiques (représentant RH, RSE ou directeurs) et avec l'accompagnement du bureau d'étude. Une enquête (questionnaire) auprès d'un panel de 20 volontaires est lancée pour identifier les freins à l'utilisation du vélo voir des autres modes de déplacement à la voiture individuelle.

Les thèmes d'actions prioritaires identifiés à l'issue du petit-déjeuner entreprises sont les suivants :

- l'amélioration de la sécurité des itinéraires cyclables domicile-travail avec un travail sur d'information et de communication sur les trajets possibles pour les employés ;
- la création d'un service permettant aux employeurs de faciliter le recrutement de personnes non-motorisés grâce à l'accès à un vélo (association Mille Sourires) ;
- la création d'un observatoire et d'un réseau de partage inter-employeurs sur les bonnes pratiques en matière de mobilité.

L'expérimentation pourra être organisée sur ces 3 thèmes. Au-delà de la seule question de la mobilité cyclable la démarche pourra permettre de collecter des informations sur les autres leviers d'actions parmi lesquels : l'accompagnement à la transition vers la fin du tout-diesel, création d'une station multi-carburant, prise en charge à titre transitionnel de 100 % du pass transports collectifs contre l'abandon de la voiture pour accéder au lieu de travail

La démarche se décline en trois temps :

- Mois 0 / lancement de l'expérimentation : durant les 3 premiers mois les employeurs participent à un travail de remontée d'informations sur plusieurs itinéraires test avec recensement des difficultés rencontrées, des points durs ou encore des points « gris » faciles à résorber par l'agglomération pour améliorer la cyclabilité des itinéraires. Un outil de cartographie numérique permettra de recenser ces informations. Une action test lancée avec l'association Mille Sourires est lancée pour proposer aux recruteurs 20 vélos réparés à proposer aux candidats lors du recrutement (proposition intégrée à la fiche de poste).  
Une base de données des employeurs, dont les employeurs « actifs » dans le domaine de la mobilité, est créée. Une liste de référent est créée et une liste de diffusion mail est constituée pour partager des informations.

- Mois 3 / réunion d'étape intermédiaire

Organisation d'une réunion intermédiaire entre l'agglomération, les acteurs économiques et l'accompagnement du bureau d'étude.

Questionnaire intermédiaire à remplir par les acteurs économiques et le panel.

Lancement d'un travail de création avec l'animation de l'enseignant. Exemple de productions : travail sur l'usage de la vidéo à vélo sur le chemin de l'école (gopro), rédaction d'un récit imaginaire sur la mobilité en 2050, rédaction de monographies...

- Mois 6 / bilan final

Bilan final sur la base d'un questionnaire avant / après.

Bilan du report modal final et étude des opérations test.

A l'issue de cette démarche les dispositifs testés seront pérennisés dans un format définitif tenant compte des succès ou échecs de la démarche.

**Action 7 – Coordonner et accompagner un réseau mobilité employeurs de partage d'expérience et de mutualisation d'ou**  
*L'association Percée 3C, un acteur engagé dans l'innovation entrepreneuriale*

## Innovation

# Dans le Montargois, une association pour de nouveaux modèles d'entreprises

Publié le 07/11/2019 à 12h30



LIRE LE JOURNAL

## LES + PARTAGÉS

1

**Faits divers** Un homme retrouvé mort dans la rue à Orléans

2

**Faits divers** Une agression se termine dans une rame du tram B : une personne blessée à Orléans



## Tableau de programmation



Axe Action	ITEM / ACTION	DESCRIPTION	QUANTITES	UNITE	COUT LINEAIRE ET SURFACIQUE (€ HT)	COUT UNITAIRE ET FORFAIT (€ HT)	DETAIL CHIFFRAGE	COUT D'INSTALLATION (€ HT)	PHASAGE (en € HT)					
									2022	2023	2024	2025	2026	>2026
<b>Axe 1</b>	<b>Créer des aménagements en faveur de la pratique vélo</b>		<b>83 091,00</b>	<b>€</b>				<b>21 227 750,00</b>	<b>871 500,00</b>	<b>690 600,00</b>	<b>916 700,00</b>	<b>775 500,00</b>	<b>732 200,00</b>	<b>17 241 250,00</b>
<b>1</b>	<b>Aménager les itinéraires phares</b>		<b>17 690,00</b>	<b>m</b>				<b>3 968 500,00</b>	<b>853 500,00</b>	<b>690 600,00</b>	<b>916 700,00</b>	<b>775 500,00</b>	<b>732 200,00</b>	<b>-</b>
1.5	Passées <-> Amilly		8 500,00	m				1 787 200,00	618 500,00	-	-	775 500,00	372 800,00	-
1.5.a	Rue de Bois des Francs	Itinéraire conseil. Voir commune	54,00	m		800,00		600,00	-	-	-	-	800,00	-
1.5.b	Rue Marcel Pasteur	Via verto à créer Unitaire bidirectionnel Plan cyclable à créer Unitaire bidirectionnel	550,00	m	400,00			377 000,00	-	-	-	-	-	377 000,00
1.5.c	Rue Marcel Lohée	Unitaire bidirectionnel Plan cyclable à créer Unitaire bidirectionnel	630,00	m	400,00			232 000,00	-	-	-	250 000,00	-	-
1.5.d	Rue Marcel Donato	Unitaire bidirectionnel Aménagement cyclable sur trottoir existant Plan cyclable à créer Unitaire bidirectionnel	410,00	m	380,00			156 000,00	-	-	-	150 000,00	-	-
1.5.e	Rue Marcel Costes	Via verto existant à rénover Plan cyclable à créer Unitaire bidirectionnel	1 000,00	m	200,00			307 000,00	-	-	-	357 000,00	-	-
1.5.f	Rue Marcel Costes	Unitaire bidirectionnel Plan cyclable à créer Unitaire bidirectionnel	740,00	m		10 000,00		16 000,00	-	-	-	10 000,00	-	-
1.5.g	Rue des Anciens Combattants	Zone de rencontre à créer Unitaire bidirectionnel Plan cyclable à créer Unitaire bidirectionnel	160,00	m		2 800,00		2 000,00	2 000,00	-	-	-	-	-
1.5.h	Rue Méry	Chaussée à aménager Unitaire bidirectionnel Plan cyclable à créer Unitaire bidirectionnel	440,00	m	23,00		800,00	9 000,00	9 000,00	-	-	-	-	-
1.5.i	Rue Méry	Chaussée à aménager Unitaire bidirectionnel Plan cyclable à créer Unitaire bidirectionnel	300,00	m	23,00		800,00	8 400,00	8 400,00	-	-	-	-	-
1.5.j	Rue André Messager	Unitaire bidirectionnel Plan cyclable à créer Unitaire bidirectionnel	300,00	m		20 500,00		20 500,00	-	-	-	-	-	-
1.5.k	Rue Marcel Gauthier et franchissement de l'Osé	Unitaire bidirectionnel Plan cyclable à créer Unitaire bidirectionnel	170,00	m		150 000,00		150 000,00	-	-	-	-	-	-
1.5.l	Rue de la Fontbonne	Unitaire bidirectionnel Plan cyclable à créer Unitaire bidirectionnel	390,00	m	600,00			104 000,00	104 000,00	-	-	-	-	-
1.5.m	Rue Lecomte de Vici	Unitaire bidirectionnel Plan cyclable à créer Unitaire bidirectionnel	500,00	m	350,00			293 000,00	293 000,00	-	-	-	-	-
1.5.n	Rue Jean Jaures	Unitaire bidirectionnel Plan cyclable à créer Unitaire bidirectionnel	400,00	m		10 000,00		16 000,00	-	-	-	-	-	-
1.5.o	Rue Ernest Malène	Unitaire bidirectionnel Plan cyclable à créer Unitaire bidirectionnel	300,00	m	23,00			6 400,00	6 400,00	-	-	-	-	-
1.5.p	Avenue Galliéni	Unitaire bidirectionnel Plan cyclable à créer Unitaire bidirectionnel	650,00	m	80,00			56 000,00	56 000,00	-	-	-	-	-
1.5.q	Allée R.R. Roussel et Dr. Gascille	Unitaire bidirectionnel Plan cyclable à créer Unitaire bidirectionnel	450,00	m		3 000,00		3 000,00	3 000,00	-	-	-	-	-
<b>1.9</b>	<b>Montargis &lt;-&gt; Villeneuve &lt;-&gt; Arbois</b>		<b>7 300,00</b>	<b>m</b>				<b>1 320 000,00</b>	<b>-</b>	<b>690 600,00</b>	<b>276 000,00</b>	<b>-</b>	<b>359 400,00</b>	<b>-</b>
1.9.a	Rue de St Ar	Unitaire bidirectionnel Plan cyclable à créer Unitaire bidirectionnel	250,00	m	25,00			52 000,00	-	32 000,00	-	-	-	-
1.9.b	Avenue Henri Barbusse	Unitaire bidirectionnel Plan cyclable à créer Unitaire bidirectionnel	650,00	m	400,00			278 000,00	-	-	278 000,00	-	-	-
1.9.c	Avenue de la Libération	Unitaire bidirectionnel Plan cyclable à créer Unitaire bidirectionnel	200,00	m		15 000,00		15 000,00	-	-	-	-	-	-
1.9.d	Avenue de la Libération	Unitaire bidirectionnel Plan cyclable à créer Unitaire bidirectionnel	800,00	m	570,00	1 000,00		407 000,00	-	-	-	-	-	-
1.9.e	Avenue de la Libération	Unitaire bidirectionnel Plan cyclable à créer Unitaire bidirectionnel	100,00	m	300,00			48 000,00	-	49 000,00	-	-	-	-
1.9.f	Rue de Parc	Unitaire bidirectionnel Plan cyclable à créer Unitaire bidirectionnel	270,00	m	400,00			189 000,00	-	-	-	-	-	-
1.9.g	Rue de Parc	Unitaire bidirectionnel Plan cyclable à créer Unitaire bidirectionnel	300,00	m		10 000,00		16 000,00	-	-	10 000,00	-	-	-
1.9.h	Rue de port de l'Écluse	Unitaire bidirectionnel Plan cyclable à créer Unitaire bidirectionnel	80,00	m	25,00	800,00		2 400,00	-	-	-	-	2 400,00	-
1.9.i	Rue de port de l'Écluse	Unitaire bidirectionnel Plan cyclable à créer Unitaire bidirectionnel	1 170,00	m	23,00			27 000,00	-	-	-	-	-	27 000,00
1.9.j	Junction Canal d'Orléans 1	Unitaire bidirectionnel Plan cyclable à créer Unitaire bidirectionnel	250,00	m	400,00	1 000,00		93 000,00	-	-	-	-	-	93 000,00
1.9.k	Rue de la Marche	Unitaire bidirectionnel Plan cyclable à créer Unitaire bidirectionnel	450,00	m		1 000,00		1 000,00	-	-	-	-	-	1 000,00
1.9.l	Stèle générale dédicace ICT	Unitaire bidirectionnel Plan cyclable à créer Unitaire bidirectionnel	480,00	m	400,00			192 000,00	-	-	-	-	-	192 000,00
1.9.m	Junction Canal d'Orléans 3	Unitaire bidirectionnel Plan cyclable à créer Unitaire bidirectionnel	110,00	m	400,00			44 000,00	-	-	-	-	-	44 000,00
<b>1.12</b>	<b>Châtelliers-sur-Loire - Amilly</b>		<b>9 800,00</b>	<b>m</b>				<b>875 300,00</b>	<b>234 000,00</b>	<b>-</b>	<b>640 700,00</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>
1.12.a	Avenue Jean Jaures	Unitaire bidirectionnel Plan cyclable à créer Unitaire bidirectionnel	800,00	m	600,00	10 000,00		231 000,00	-	-	-	-	-	231 000,00
1.12.b	Rue Gambetta	Unitaire bidirectionnel Plan cyclable à créer Unitaire bidirectionnel	100,00	m	30,00			3 000,00	-	-	-	-	-	3 000,00
1.12.c	Rue de la Malie	Unitaire bidirectionnel Plan cyclable à créer Unitaire bidirectionnel	50,00	m		800,00		600,00	-	-	-	-	-	600,00
1.12.d	Passerelle	Unitaire bidirectionnel Plan cyclable à créer Unitaire bidirectionnel	110,00	m	700,00			700,00	-	-	-	-	-	700,00
1.12.e	Via verto	Unitaire bidirectionnel Plan cyclable à créer Unitaire bidirectionnel	470,00	m	300,00			141 000,00	-	-	-	-	-	141 000,00
1.12.f	Via verto sur réserve foncière	Unitaire bidirectionnel Plan cyclable à créer Unitaire bidirectionnel	480,00	m	400,00			156 000,00	-	-	-	-	-	156 000,00
1.12.g	Avenue Néel Maréchal	Unitaire bidirectionnel Plan cyclable à créer Unitaire bidirectionnel	110,00	m		300 000,00		300 000,00	-	-	-	-	-	300 000,00
<b>2</b>	<b>Itinéraire structurant</b>		<b>65 400,00</b>	<b>m</b>				<b>17 241 250,00</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>17 241 250,00</b>
<b>2.2</b>	<b>Via verto Amilly</b>		<b>3 900,00</b>	<b>m</b>				<b>1 980 000,00</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>1 980 000,00</b>
2.2	Section unique	Aménagement d'une voie verte sur ancienne voie ferrée	3 900,00	m	500,00			1 500 000,00	-	-	-	-	-	1 500 000,00
<b>2.3</b>	<b>Montargis - Pascaut</b>		<b>10 881,00</b>	<b>m</b>				<b>1 260 000,00</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>1 260 000,00</b>
2.3	Carrefour	Unitaire bidirectionnel Plan cyclable à créer Unitaire bidirectionnel	1,00	m		300 000,00		300 000,00	-	-	-	-	-	300 000,00
2.4	Passerelle	Unitaire bidirectionnel Plan cyclable à créer Unitaire bidirectionnel	2 400,00	m	400,00			588 000,00	-	-	-	-	-	588 000,00
<b>2.6</b>	<b>Montargis - 2A Amboise - Scandibérique</b>		<b>3 000,00</b>	<b>m</b>				<b>825 000,00</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>825 000,00</b>
2.6	Via verto	Unitaire bidirectionnel Plan cyclable à créer Unitaire bidirectionnel	2 000,00	m	400,00			800 000,00	-	-	-	-	-	800 000,00
2.7	Appartement	Unitaire bidirectionnel Plan cyclable à créer Unitaire bidirectionnel	1 000,00	m	25,00			25 000,00	-	-	-	-	-	25 000,00
<b>2.8</b>	<b>Amilly - Scandibérique</b>		<b>2 500,00</b>	<b>m</b>				<b>1 065 000,00</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>1 065 000,00</b>
2.8	Via verto	Unitaire bidirectionnel Plan cyclable à créer Unitaire bidirectionnel	2 000,00	m	400,00			800 000,00	-	-	-	-	-	800 000,00
2.8	Appartement	Unitaire bidirectionnel Plan cyclable à créer Unitaire bidirectionnel	500,00	m	30,00			15 000,00	-	-	-	-	-	15 000,00
2.8	Carrefour	Unitaire bidirectionnel Plan cyclable à créer Unitaire bidirectionnel	1,00	m		250 000,00		250 000,00	-	-	-	-	-	250 000,00
<b>2.10</b>	<b>Montargis - Hôpital</b>		<b>3 200,00</b>	<b>m</b>				<b>460 000,00</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>460 000,00</b>
2.10	Via verto	Unitaire bidirectionnel Plan cyclable à créer Unitaire bidirectionnel	2 800,00	m	100,00			340 000,00	-	-	-	-	-	340 000,00
2.10	Appartement	Unitaire bidirectionnel Plan cyclable à créer Unitaire bidirectionnel	400,00	m	30,00			12 000,00	-	-	-	-	-	12 000,00
2.10	Carrefour	Unitaire bidirectionnel Plan cyclable à créer Unitaire bidirectionnel	1,00	m		-		-	-	-	-	-	-	-
<b>2.11</b>	<b>Canal d'Orléans</b>		<b>15 000,00</b>	<b>m</b>				<b>7 500 000,00</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>7 500 000,00</b>
2.11	Via verto	Unitaire bidirectionnel Plan cyclable à créer Unitaire bidirectionnel	15 000,00	m	500,00			7 500 000,00	-	-	-	-	-	7 500 000,00
<b>2.13</b>	<b>Croisy</b>		<b>2 650,00</b>	<b>m</b>				<b>680 000,00</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>680 000,00</b>
2.13	Appartement	Unitaire bidirectionnel Plan cyclable à créer Unitaire bidirectionnel	2 000,00	m	25,00			50 000,00	-	-	-	-	-	50 000,00
2.13	Via verto	Unitaire bidirectionnel Plan cyclable à créer Unitaire bidirectionnel	650,00	m	400,00			200 000,00	-	-	-	-	-	200 000,00
2.13	Passerelle	Unitaire bidirectionnel Plan cyclable à créer Unitaire bidirectionnel	50,00	m		400 000,00		400 000,00	-	-	-	-	-	400 000,00
2.13	Entretien	Unitaire bidirectionnel Plan cyclable à créer Unitaire bidirectionnel	100,00	m		30 000,00		30 000,00	-	-	-	-	-	30 000,00
<b>2.14</b>	<b>Saint Maurice sur Fossad - Canal d'Orléans</b>		<b>2 500,00</b>	<b>m</b>				<b>1 080 000,00</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>1 080 000,00</b>
2.14	Via verto	Unitaire bidirectionnel Plan cyclable à créer Unitaire bidirectionnel	2 000,00	m	100,00			1 000 000,00	-	-	-	-	-	1 000 000,00
2.14	Appartement	Unitaire bidirectionnel Plan cyclable à créer Unitaire bidirectionnel	300,00	m	30,00			180 000,00	-	-	-	-	-	180 000,00
<b>2.16</b>	<b>École Méry - Lydie en Ferét</b>		<b>3 000,00</b>	<b>m</b>				<b>15 000,00</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>15 000,00</b>
2.16	Unitaire recommandé	Unitaire bidirectionnel Plan cyclable à créer Unitaire bidirectionnel	1 500,00	m	10,00			15 000,00	-	-	-	-	-	15 000,00
2.17	Appartement	Unitaire bidirectionnel Plan cyclable à créer Unitaire bidirectionnel	1 500,00	m	25,00			37 500,00	-	-	-	-	-	37 500,00
2.17	Carrefour, franchissement de voie	Unitaire bidirectionnel Plan cyclable à créer Unitaire bidirectionnel	1,00	m	10 000,00			10 000,00	-	-	-	-	-	10 000,00
<b>2.18</b>	<b>Villeneuve centre - Amboise</b>		<b>2 900,00</b>	<b>m</b>				<b>215 000,00</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b> </		

Envoyé en préfecture le 20/12/2021

Reçu en préfecture le 20/12/2021

Affiché le

The logo for SLOW, consisting of the word "SLOW" in a stylized, italicized blue font.

ID : 045-244500203-20211214-21\_304-DE

Envoyé en préfecture le 20/12/2021

Reçu en préfecture le 20/12/2021

Affiché le

*SLOW*

ID : 045-244500203-20211214-21\_304-DE

