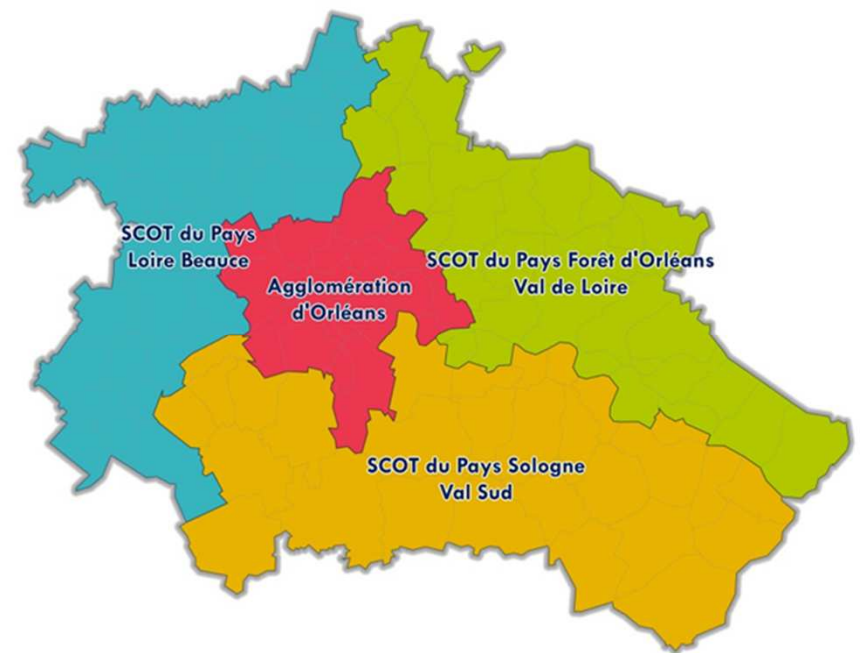




PHASE 1

# ETUDE INTERSCOT « MOBILITES DEPLACEMENTS »



04 OCTOBRE 2016

# SOMMAIRE

1. L'OFFRE DE TRANSPORT EXISTANTE	03
2. LES PROJETS	23
3. SYNTHÈSE PAR PAYS	29

# 1

## L'OFFRE DE TRANSPORT EXISTANTE



# LES TRANSPORT COLLECTIFS ROUTIERS

## LES LIGNES RÉGULIÈRES DU RÉSEAU INTERURBAIN ULYS



- Un réseau dense avec une **couverture quasi exhaustive du territoire de l'InterSCoT** par les lignes régulières du réseau Ulys.

Les 3 principales lignes du réseau sont les 3, 6 et 20 respectivement en direction de Gien, Montargis et Pithiviers.

- Une armature du réseau en étoile orientée vers Orléans qui permet peu de liaison transversales entre les pôles périphériques
- Un service à la demande organisé en correspondance avec les lignes régulières pour les communes non desservies

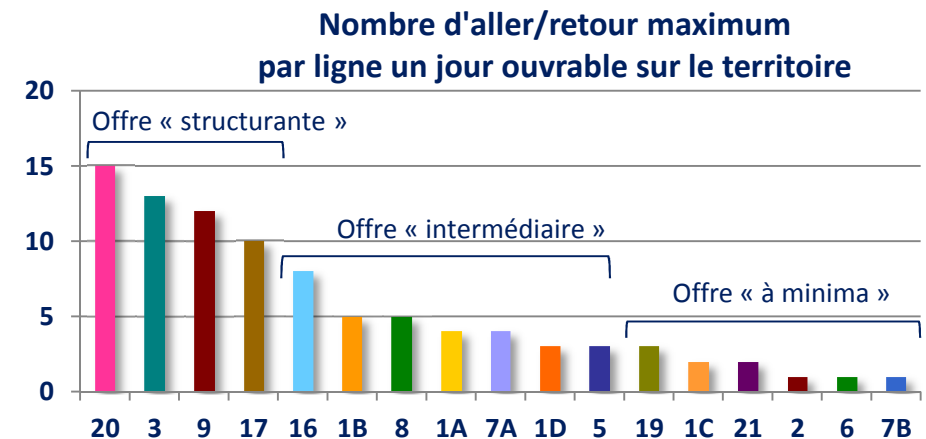


# LES TRANSPORT COLLECTIFS ROUTIERS

## LES LIGNES RÉGULIÈRES DU RÉSEAU INTERURBAIN ULYS



- Le réseau départemental Ulys est composé de **29 lignes régulières** dont **18 desservent les communes** incluses dans le périmètre de l'un des 3 Pays.
- La commune de Beaugency bénéficie également d'une desserte par le réseau interurbain du Loir-et-Cher Route 41
- Fréquence de desserte (nombre d'aller/retour quotidien en semaine période scolaire)
  - Plus de 10 par jour : 10 communes
  - De 6 à 10 par jour : 19 communes
  - De 2 à 5 par jour : 45 communes
  - 1 par jour : 15 communes
  - Pas de desserte ou impossibilité d'effectuer un A/R quotidien : 10 communes
- L'offre peut être scindée en 3 catégories :
  - **Les lignes « structurantes »** : plusieurs passages en heure de pointe et une offre en heure creuse, des services « express » sur certaines lignes (3 et 20)
  - **Les lignes « intermédiaires »** : passage en heure de pointe et possibilité d'A/R à la demi-journée
  - **Lignes « à minima »** : calquées sur les besoins scolaires avec généralement un aller le matin et un retour le soir



Source : fiches horaires Ulys septembre 2016



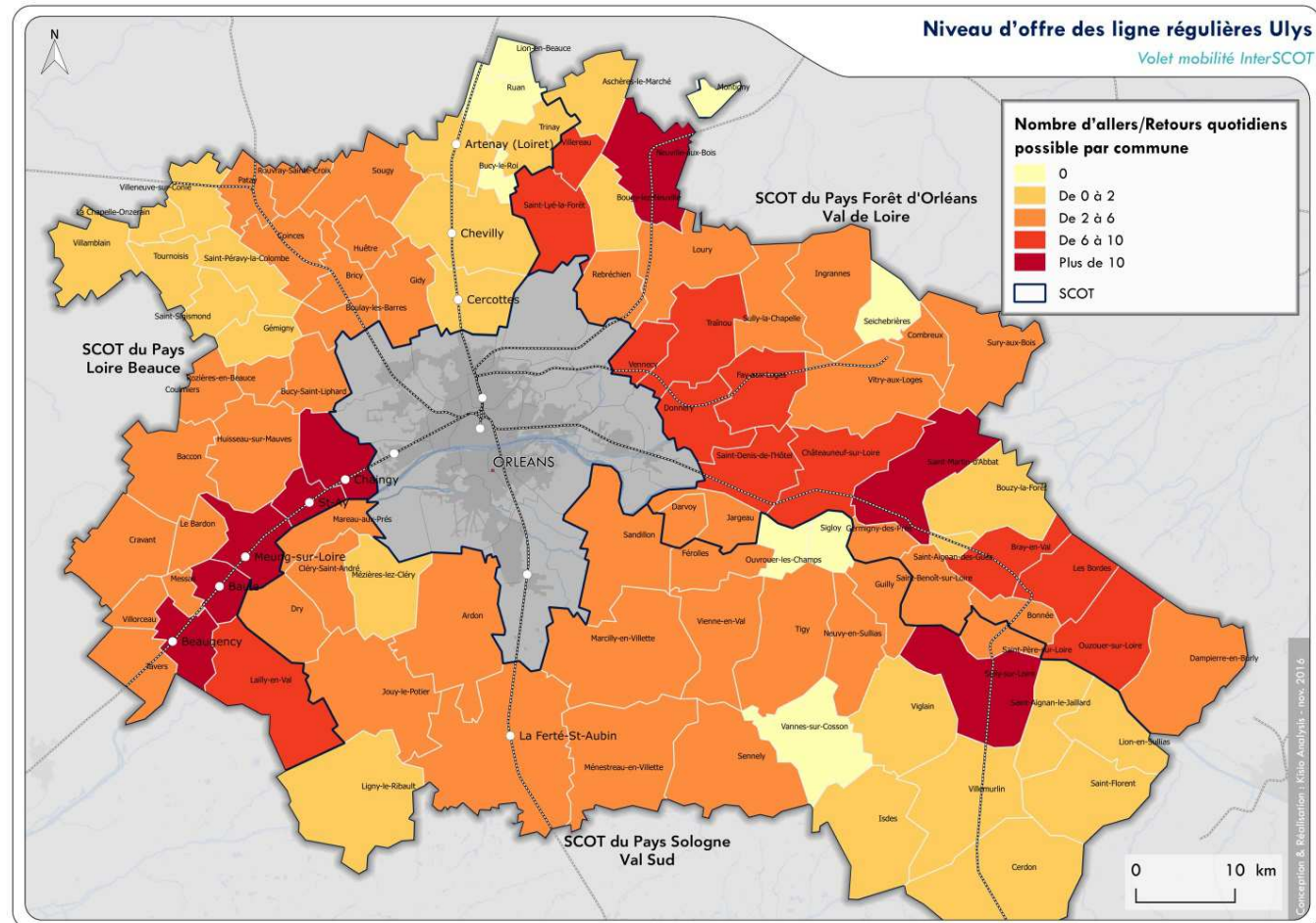


# LES TRANSPORT COLLECTIFS ROUTIERS

## L'OFFRE DE DESSERTE PAR COMMUNE



- Une offre assez déséquilibrée pour le Pays Loire Beauce entre les communes du sud (plus de 10 A/R possibles dans la journée sur l'axe Chaingy-Beaugency également desservi par le TER) et le reste du Pays notamment au nord sur l'axe allant de Cercottes à Lion-en-Beauce (1 seul A/R possible et 3 communes non desservie)
- Une offre relativement élevée pour les communes du Pays Forêt d'Orléans, où la plupart des communes bénéficient de 6A/R par jour ou plus exceptées quelques communes situés à l'est du territoire.
- Une offre plutôt faible sur le territoire du Pays Sologne Val Sud avec 4 communes non desservies et toutes les communes excepté Sully-sur-Loire (desservie par 3 lignes du réseau) qui ont une offre inférieure à 5 possibilités d'A/R par jour



Source : fiches horaires Ulys septembre 2016

# LES TRANSPORT COLLECTIFS ROUTIERS

## LES SERVICES À LA DEMANDE DU RÉSEAU ULYS



- 10 communes parmi les 99 que comptent les 3 Pays ne sont pas desservies par une ligne régulière (ou avec une offre inférieure à un Aller/Retour par jour ouvrable de base)
- **Les communes non desservies par les lignes régulières et hors agglomération d'Orléans et Montargis sont couvertes par le service Ulys Proximité**, transport à la demande en rabattement sur la ligne régulière la plus proche :
  - Chaque commune non desservie est rattachée à une ligne régulière
  - Réservation préalable par téléphone
  - Fonctionne du lundi au samedi en horaire fixe synchronisé avec le passage de la ligne régulière
  - Tarification identique aux lignes commerciales régulières
- **L'ensemble des communes du Département hors agglomérations d'Orléans et de Montargis sont couvertes par le service Ulys Mobilité**, transport à la demande en rabattement sur le pôle urbain le plus proche.
  - Zonage avec rattachement à un ou plusieurs pôles urbains de proximité
  - Réservation préalable par téléphone la veille avant 12h
  - 2 services par semaine en horaire fixe
  - Tarification identique aux lignes commerciales régulières
- **Une méconnaissance de ces services par la population et les acteurs du territoire rapportée par les interlocuteurs des 3 Pays.**

ULYS PROXIMITÉ

ULYS MOBILITÉ

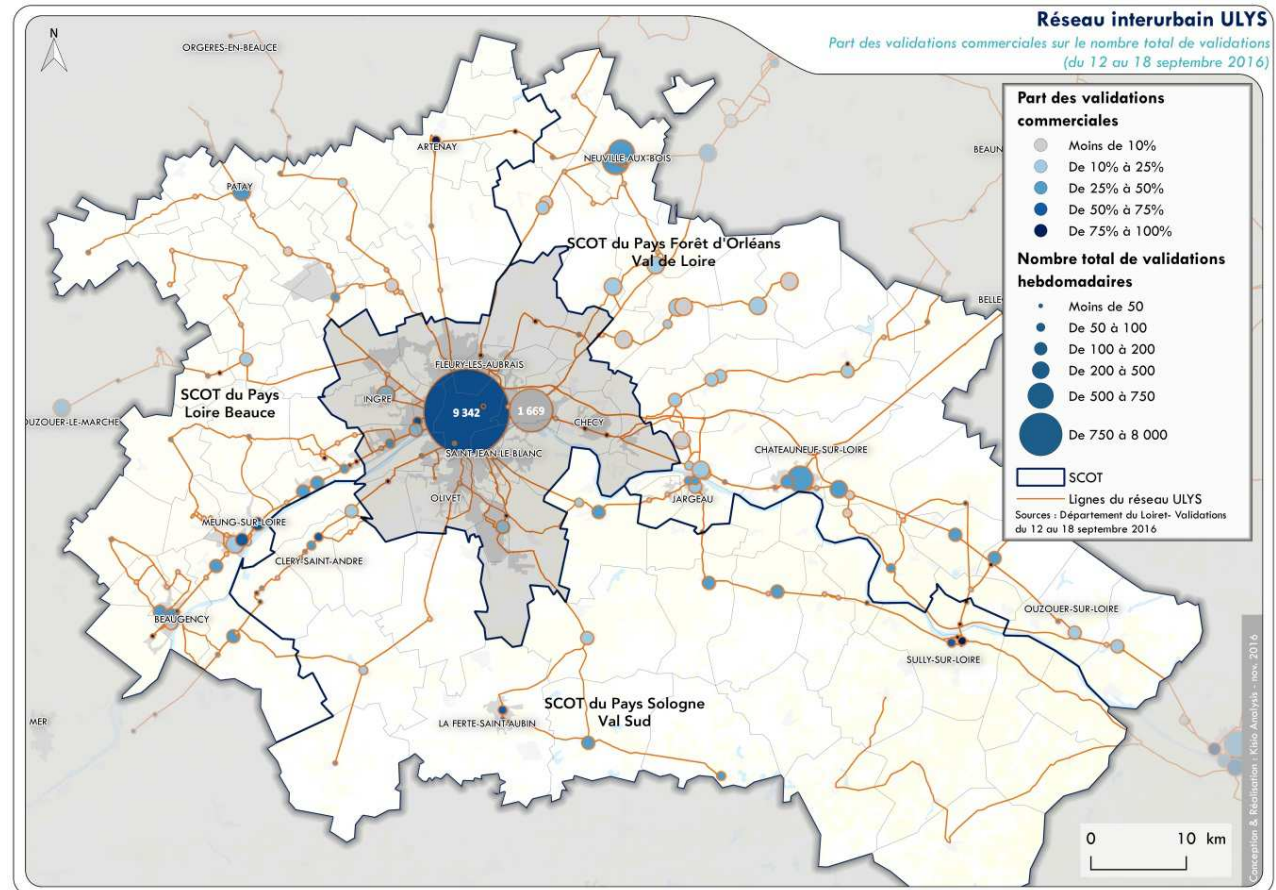


# LES TRANSPORT COLLECTIFS ROUTIERS

## LA FRÉQUENTATION DU RÉSEAU ULYS



- En 2013, le nombre de voyages sur les lignes régulières Ulys s'élevait à **763 000 voyages annuels\*** sur l'ensemble du réseau.
- La fréquentation du réseau est à environ 70-75% scolaire sur le département.
- Sur l'ensemble du Loiret, 22 000 scolaires sont abonnés.
- Concernant les titres commerciaux qui sont vendus, 94% sont des tickets unitaires.
- Les arrêts de Châteauneuf sur Loire (Collège Jean Joudiou) et Neuville-aux-bois (stade) sont les plus fréquentés
- La plupart des lignes sont orientés scolaire avec des part de validations commerciales plutôt faibles



\*Source : Annuaire statistique - Transports collectifs départementaux - Cerema. Année 2013





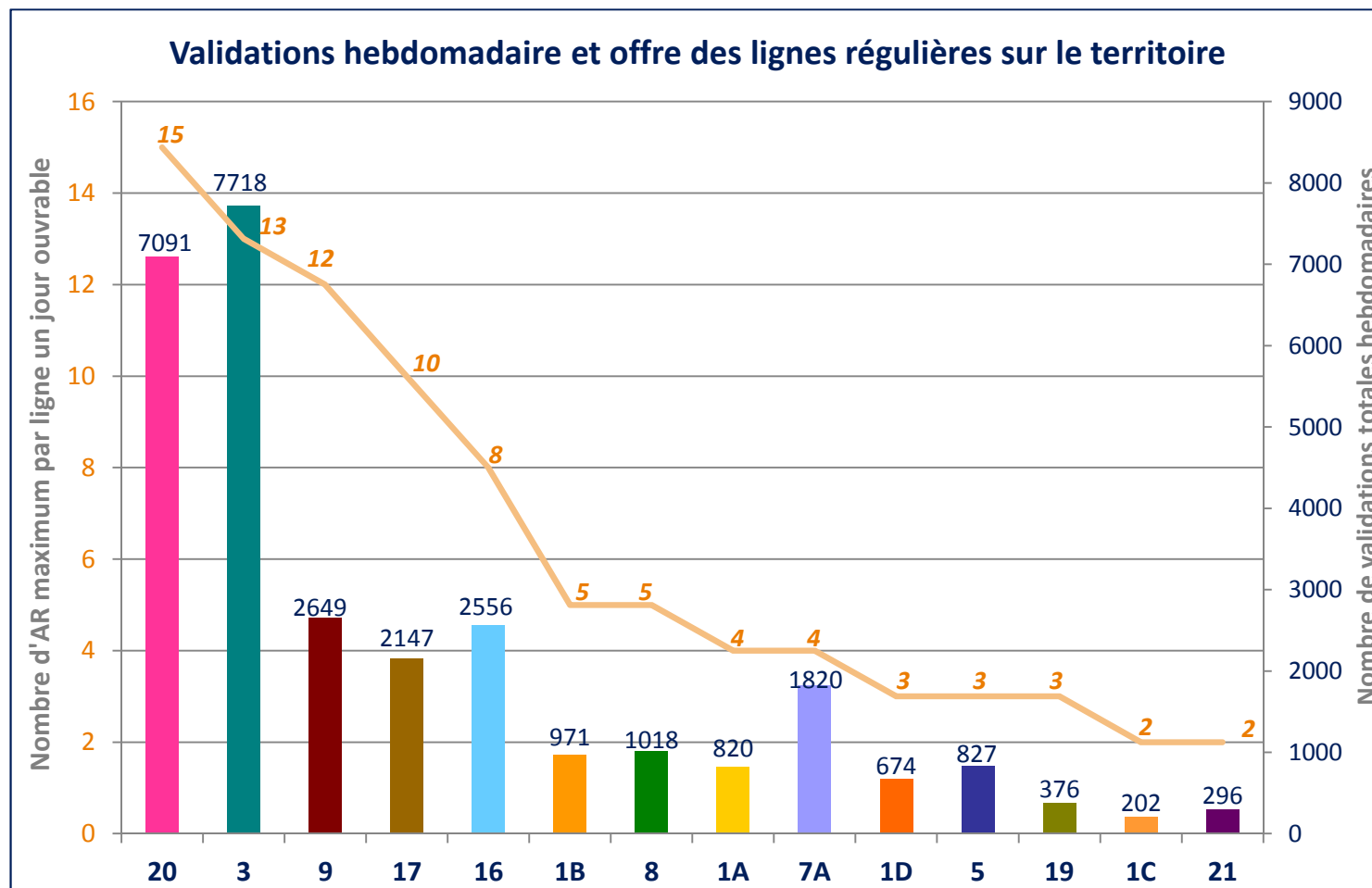


### Lignes dont l'offre est « structurante » :

- Les 2 lignes majeurs qui desservent le territoire, la **3** (Orléans<->Gien) et la **20** (Orléans <-> Pithiviers), disposent de **l'offre la plus forte et observent également les fréquentations les plus importantes.**
- Les lignes **9** et **17** qui relient des villes plus petites à Orléans proposent elles aussi **une offre « structurante »** et ont une **fréquentation moins importante en volume.**

### Lignes dont l'offre est « intermédiaire » :

- Les lignes **16** et **7A** disposent d'un niveau de fréquentation plus forte que les autres lignes proposant une offre « intermédiaire »



**Source** : Département du Loiret - Validations entre le lundi 12.09.2016 et le dimanche 18.09.2016

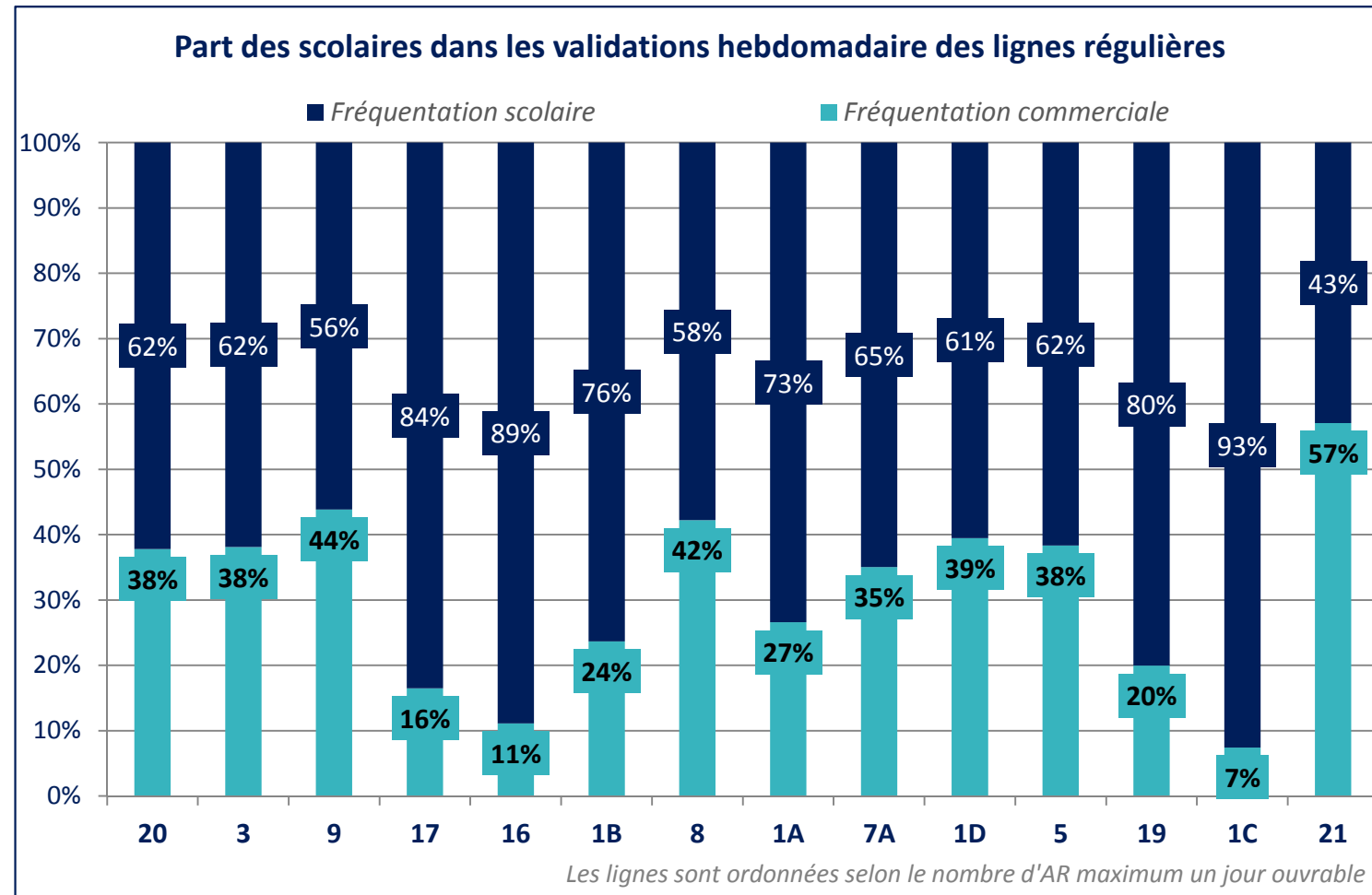
**NB** : Les lignes 2, 6 et 7B ne sont pas présentées ci-dessus. Leurs offres sur le territoire est d'1 AR en jour ouvrable.

# LES TRANSPORT COLLECTIFS ROUTIERS

## UNE FRÉQUENTATION MAJORITAIREMENT SCOLAIRE



- Sur chacune des lignes (excepté la ligne 21 qui a un faible nombre de voyage), le **public scolaire est systématiquement majoritaire**.
- Toutefois, sur les lignes les plus fortes du territoire, le **taux de fréquentation commerciale est à un niveau correct** pour des lignes interurbaines : aux alentours de 40% (en particulier pour les lignes 20, 3 et 9).
- Les lignes 17, 16, 19 et 1C sont fréquentées très majoritairement par un public scolaire : supérieur à 80%.

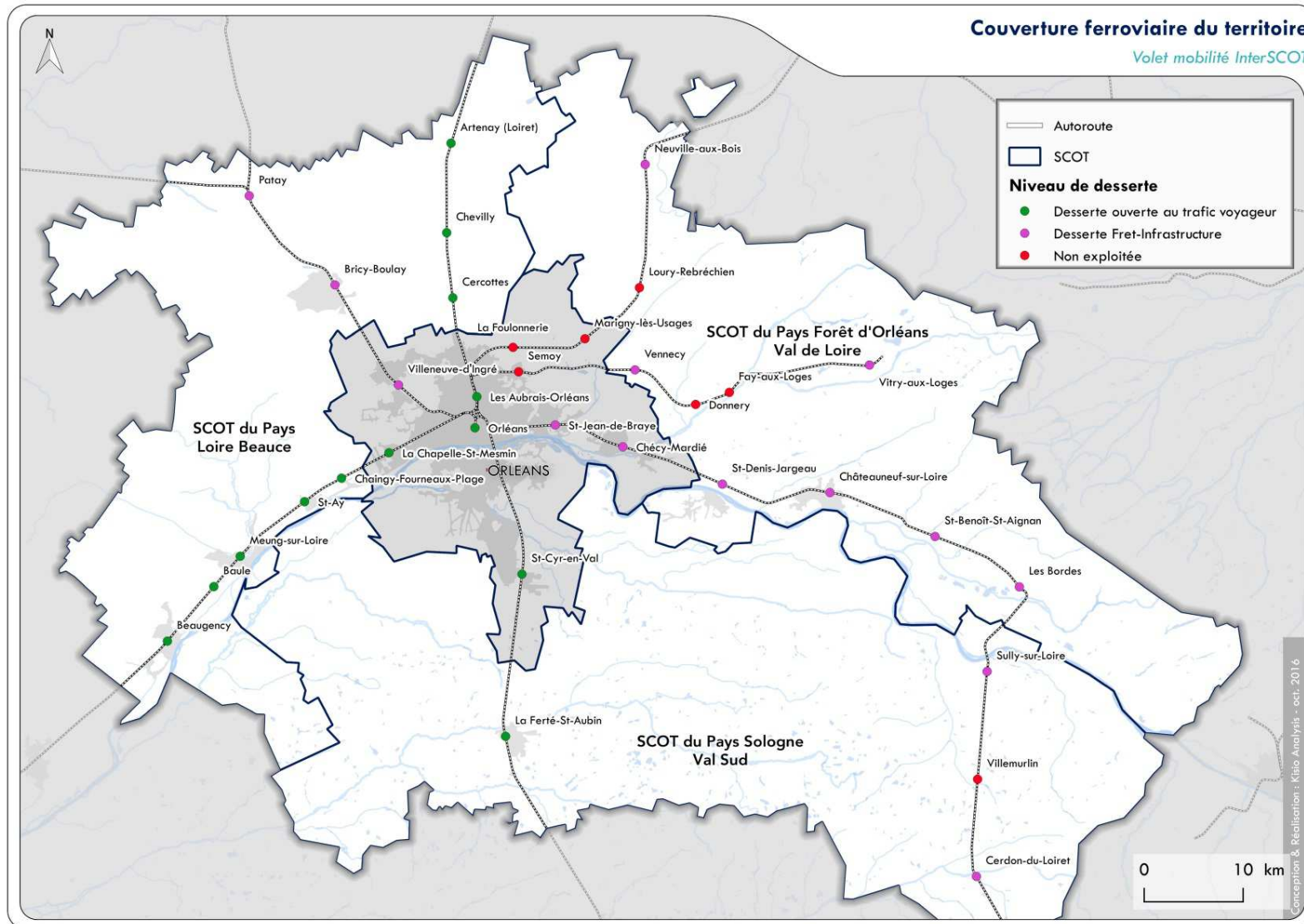


**Source** : Département du Loiret - Validations entre le lundi 12.09.2016 et le dimanche 18.09.2016

**NB** : Les lignes 2, 6 et 7B ne sont pas présentées ci-dessus. Leurs offres sur le territoire est d'1 AR en jour ouvrable.

# LA DESSERTE FERROVIAIRE

## LE RÉSEAU FERROVIAIRE SUR LE TERRITOIRE DE L'INTERSCOT



# LA DESSERTE FERROVIAIRE

## LE RÉSEAU TER CENTRE



- Le territoire de l'InterSCoT compte **9 gares desservies par le réseau TER Centre** (dont 8 pour le Pays Loire Beauce et une pour le Pays Sologne Val Sud) :
  - 3 gares de proximité\* : Beaugency, Meung-Sur-Loire et la Ferté-Saint-Aubin
  - 6 haltes ferroviaires\* : Cercotte, Chevilly, Artenay, Chaingy, Saint-Ay, Baule

Commune	Pays	Ligne	1er départ (dir. Orléans)	Dernier départ (dir. Orléans)	A/R JOB	Montants/descendants JOB 2015
<b>Beaugency</b>	Pays Loire Beauce	Tours-Blois-Orléans	6h00	23h10	21	5310
<b>Meung-sur-Loire</b>	Pays Loire Beauce	Tours-Blois-Orléans	6h06	23h16	17	4295
<b>La Ferté Saint-Aubin</b>	Pays Sologne Val Sud	Vierzon-Orléans	6h23	20h54	15	2300
<b>Cercottes</b>	Pays Loire Beauce	Paris-Etampes-Orléans	7h13	20h52	5	510
<b>Chevilly</b>	Pays Loire Beauce	Paris-Etampes-Orléans	7h09	19h43	5	495
<b>Artenay</b>	Pays Loire Beauce	Paris-Etampes-Orléans	7h04	20h45	5	1030
<b>Chaingy</b>	Pays Loire Beauce	Tours-Blois-Orléans	6h39	18h43	5	180
<b>Saint-Ay</b>	Pays Loire Beauce	Tours-Blois-Orléans	6h36	18h46	5	320
<b>Baule</b>	Pays Loire Beauce	Tours-Blois-Orléans	6h26	18h35	5	160

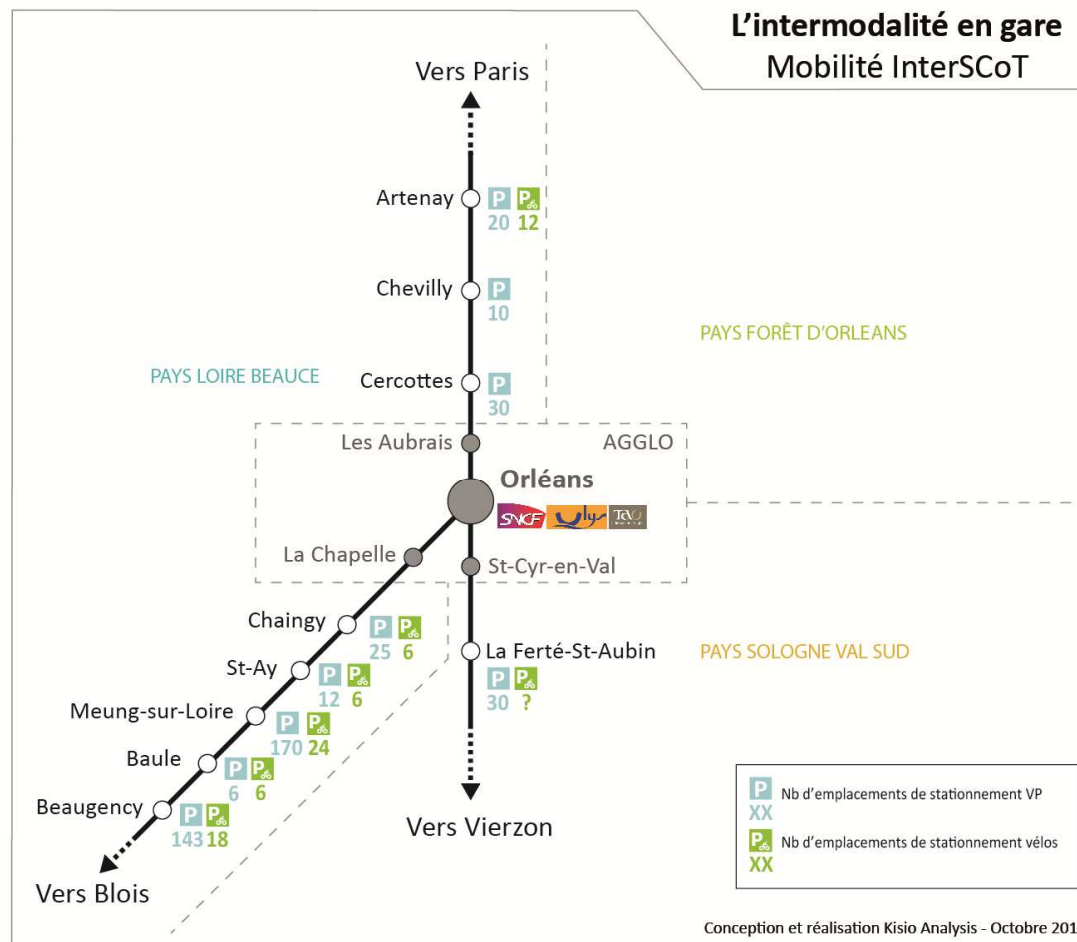
- Les gares de proximité sont celles qui bénéficient de l'offre la plus importante et connaissent des fréquentations élevées pour Beaugency et Meung-sur-Loire, en revanche **la gare de la Ferté-Saint-Aubin a une fréquentation relativement faible au regard de l'offre.**
- Les haltes ferroviaires bénéficient d'un niveau de desserte réduit (pas d'offre quotidienne en heure creuse) avec des données de fréquentation faibles, excepté pour la halte **d'Artenay dont la fréquentation est élevée relativement à l'offre.**

# L'INTERMODALITÉ

## INTERMODALITÉ EN GARE



### L'intermodalité en gare Mobilité InterSCoT



- Stationnement VP :
  - Pour les deux gares connaissant la plus forte affluence (Beaugency et Meung-sur-Loire), malgré une offre relativement importante, **celle-ci semble insuffisante** (parking saturés tôt le matin).
  - Pour les autres gares l'offre de stationnement **est faible au regard du nombre de montants / descendants**, particulièrement sur la halte d'Artenay et la gare de la Ferté Saint-Aubin.
  - Les gares de **Beaugency et La Ferté Saint-Aubin sont identifiées par la Région comme prioritaires pour le développement de l'intermodalité**, à ce titre elles peuvent bénéficier d'un financement spécifique pour les aménagements de stationnement VP et vélos.

- Des emplacements de stationnement vélos sont également présents à proximité de la plupart des haltes et gares (exceptés Chevilly, Cercottes, et La Ferté Saint-Aubin). Il s'agit pour la plupart d'emplacements extérieurs abrités. La Région souhaite **déployer l'offre de stationnement vélo en gare pour limiter l'embarquement des vélos dans les trains.**



# L'INTERMODALITÉ

## POINTS DE CORRESPONDANCES ENTRE LES RÉSEAUX



- Toutes les lignes du réseau Ulys ayant pour destination Orléans desservent la gare routière interurbaine qui permet les **correspondances avec la gare SNCF d'Orléans et le réseau urbain TAO**. De même pour les lignes départementales desservant Gien et Montargis qui sont en correspondance avec les gares SNCF et le réseau urbain Amelys à Montargis
- **Les montées dans les lignes interurbaine sont interdites à l'intérieur du périmètre de l'agglomération** en direction d'Orléans (de même pour les descentes des lignes au départ d'Orléans). Seules les lignes pénétrantes 8 et 16 permettent le cabotage à l'intérieur du périmètre de l'Agglomération à condition d'être muni d'un titre de transport du réseau TAO.
- L'ensemble des communes de l'InterSCoT équipées d'une gare ou d'une halte TER sont également desservies par le réseau Ulys. Néanmoins **l'intermodalité entre les deux services n'est pas ou peu effective** (pas d'arrêt des lignes départementales à la gare même si desserte à proximité, horaires de passage rarement synchronisés).
- **Il n'y a pas à ce jour de démarche de coordination des offres TER et Ulys entre les services de la Région et du Département**, le transfert de compétence des transports routiers interurbain à la Région au 1<sup>er</sup> janvier 2017 pourrait induire des possibilités d'optimisation et d'articulation des offres routières et ferroviaire.



# L'OFFRE CYCLABLE « UTILITAIRES » ET DE LOISIRS

## L'offre utilitaire

- Un programme de liaison cyclable vers les établissements scolaires du Département intégré au Schéma Cyclable départemental cyclable (2010), en partie réalisé au niveau des Pays.
- Des aménagements cyclables hors loisirs **réalisés au coup par coup** sans document de programmation.
- Des subventions pour les travaux d'aménagement **sollicitables auprès de la Région à hauteur de 40%**.

## L'offre de loisirs

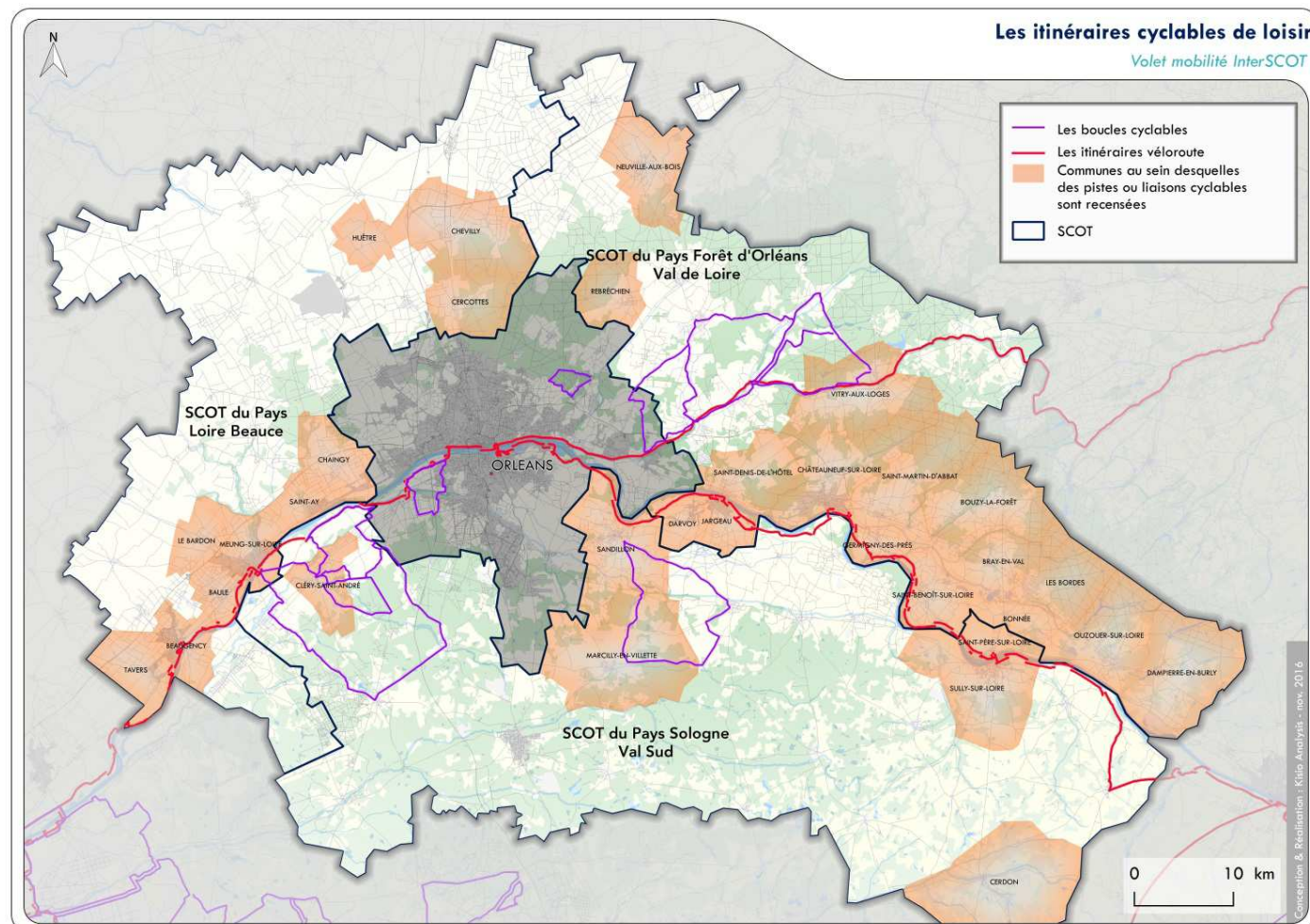
- **7 boucles de cyclotourisme** recensées sur le territoire des 3 Pays
- **8 nouvelles boucles en projet sur le Pays Forêt d'Orléans et 8 autres sur le Pays Sologne-Val Sud**
- Le territoire est parcouru par deux Véloroute : « **La Loire à Vélo** » qui longe la Loire de Nevers à Saint-Nazaire sur près de 800 kilomètres et constitue une partie de l'itinéraire Eurovélo 6, ainsi qu'une partie l'itinéraire Eurovélo 3 Véloroute des Pèlerins dans le Pays Forêt d'Orléans Val de Loire.
- Le **dispositif Vélos-Car permet le transport des vélos sur les lignes 3, 8 et 9 du réseau Ulys** pour rejoindre plusieurs sites d'intérêt touristiques et départ de boucles cyclables (fonctionne en haute saison et les weekend et jours fériés)
- Le **dispositif Train Vélo Loire est un service qui permet l'embarquement, le rangement et le débarquement des vélos** par du personnel dédié, à bord de voitures aménagées pour accueillir jusqu'à 35 vélos. Ce service est proposé de mi-juin à mi-septembre.
- Une **communication et des supports d'information nombreux** et performants sur l'offre de vélo loisir (site internet du CD45, site internet du CDT, site dédié La Loire à vélo, site internet transport Ulys, brochures et guides papier...)

# L'OFFRE CYCLABLE

## L'OFFRE CYCLABLE DE LOISIRS



- Les Pays Forêt d'Orléans Val-de-Loire et le Sologne Val sud, ont menés des **études de schémas vélos** sur leur territoire (diagnostic + proposition de boucles cyclables) mais n'ont pas encore abouties à leur réalisation.



Source : Opendata Région Centre Val-de-Loire

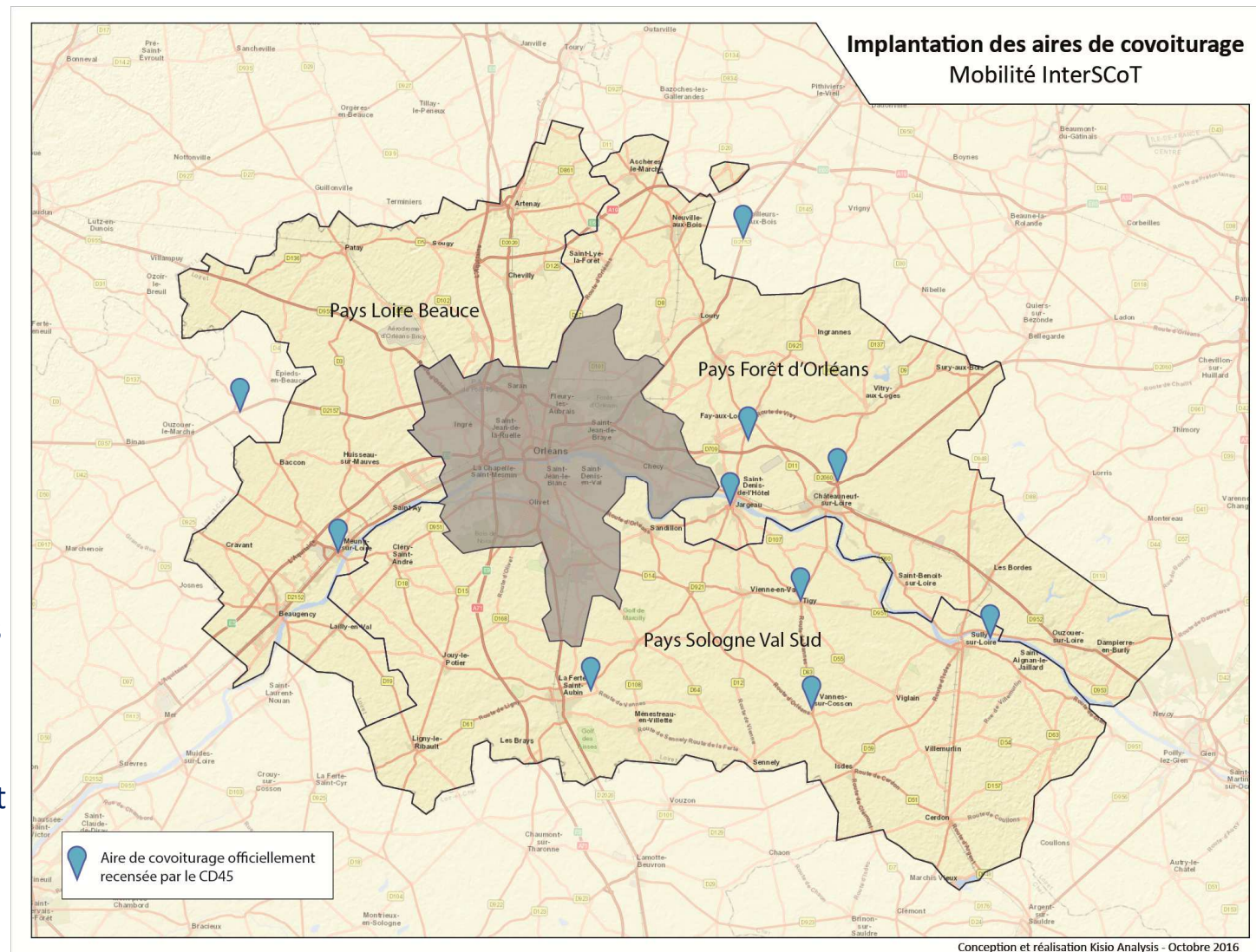


# LE COVOITURAGE

## LES AIRES DE COVOITURAGE



- 18 aires officiellement aménagées sur le Département du Loiret
- **8 aires sont localisées sur le territoire des 3 Pays à proximité des principaux axes routiers :**
  - Jargeau – 10 places
  - Fay-Aux-Loges – 62 places
  - Châteauneuf sur Loire – 10 places
  - Tigy - 14 places
  - Sully-sur-Loire
  - Vannes-sur-Cosson
  - La Ferté-Saint-Aubin – 5 places
  - Meung-sur-Loire – 10 places
- **Des axes routiers structurants non équipés :** D2020 au nord d'Orléans et D955 sur l'axe Orléans-Chateaudun



# LE COVOITURAGE

## ORGANISATION DE L'OFFRE DE COVOITURAGE



- Une plateforme de covoiturage départementale existe depuis 2008 ([www.covoiturage-loiret.com](http://www.covoiturage-loiret.com)) mise en place et gérée par la société Ecolutis.
- Une dizaine d'entreprise sont adhérentes à la plateforme pour l'organisation interne du covoiturage
- La plateforme semble peu utilisée (très peu d'annonces à jour, aucun évènement associé)
- Les initiatives locales qui ont été engagées pour la mise en relation des usagers n'ont pas été concluantes (base aérienne de Bricy, comcom du Pays Sologne Val Sud)
- Certaines aires ont été aménagées par le CD 45 sur son propre domaine, d'autres ont été référencées et équipées sur des parkings d'enseignes commerciales ou du stationnement public.
- Une bonne fréquentation des aires voire saturation signalée (Châteauneuf sur Loire)



Aire de covoiturage de Châteauneuf-sur-Loire (échangeur RD2060 / RD10 / RD952)



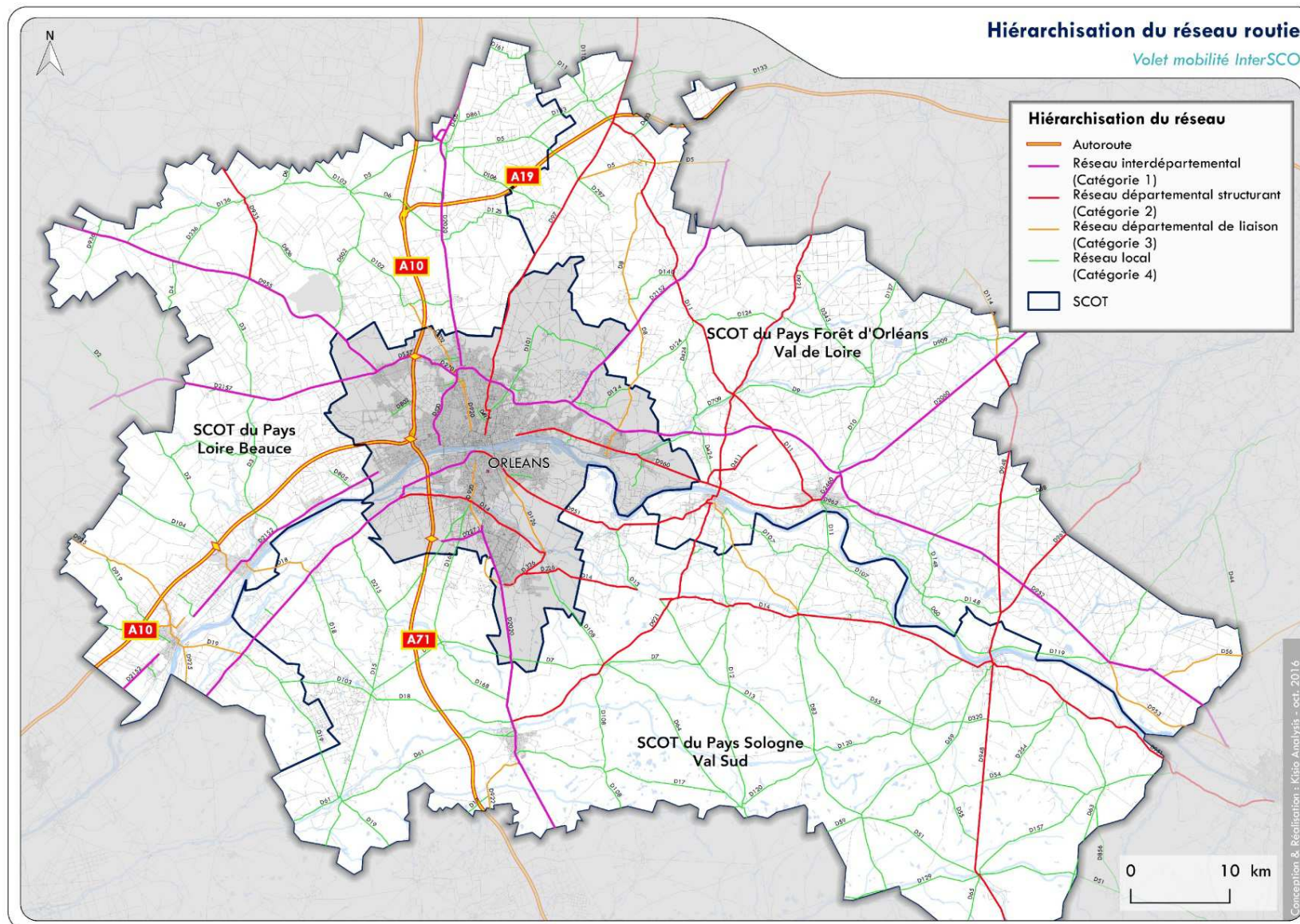
Aire de covoiturage de la ZAC de Faye-Aux-Loges équipé de panneaux photovoltaïques (électricité créée alimente toute la ZAC)





# LE RÉSEAU ROUTIER

## HIÉRARCHISATION DU RÉSEAU ROUTIER



Source : données départementales GéoLoiret

# LE RÉSEAU ROUTIER

## ORGANISATION GÉNÉRALE

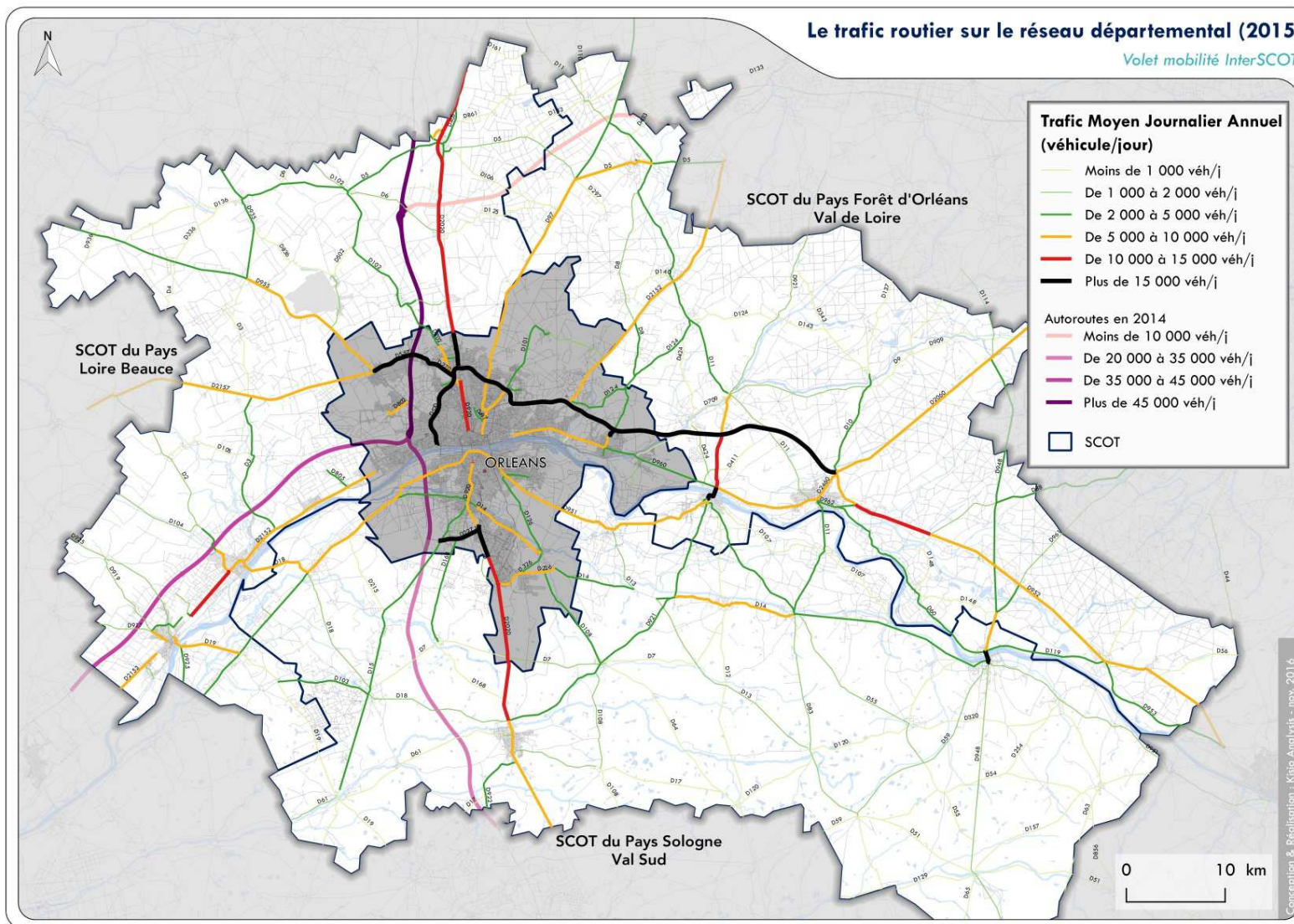


- 3 axes autoroutiers traversent le territoire de l'InterScot :
  - **L'A71** qui relie Orléans à Clermont-Ferrand et traverse l'ouest du Pays Sologne Val Sud (sans échangeur desservant directement le territoire)
  - **L'A10** qui relie Paris à Bordeaux via Orléans et traverse le Pays Loire Beauce avec un échangeur situé à Meung sur Loire qui en fait une porte d'entrée remarquable du territoire.
  - **L'A19** qui relie l'A10 à l'A5 entre Artenay et Sens et traverse le nord des Pays Loire Beauce et Forêt d'Orléans (échangeur à Artenay)
  - Avec un seul échangeur présent sur les 3 Pays, les infrastructures autoroutières constituent plutôt des coupures physiques que des vecteurs de desserte du territoire
- **Le réseau routier interdépartemental converge vers Orléans** et dessert les principales localités voisines. Les deux axes les plus importants sont la **D2060** (ancienne N60) qui relie Orléans à Montargis via Châteauneuf-sur-Loire et la **D2020** (ancienne N20) qui traverse le territoire du nord au sud en parallèle du réseau autoroutier.
- Les secteurs plus ruraux et les zones naturelles sont irrigués par un réseau local départemental assez dense, c'est notamment le cas du Pays Sologne Val Sud qui en dehors de quelques axes principaux est principalement desservi par une voirie de catégorie 4.
- La **présence de la Loire marque également l'organisation du réseau** avec des axes routiers importants de part et d'autre (D951 au sud et D952 au nord) et des points de franchissements qui concentrent les flux routiers dans les principales communes de l'InterSCoT (Beaugency, Meung-sur-Loire, Jargeau, Châteauneuf-sur-Loire et Sully-sur-Loire)



# LE RÉSEAU ROUTIER

## TRAFIC ROUTIER SUR LE RÉSEAU



Source : données départementales GéoLoiret - Vinci Autoroute SAPRR



## TRAFIC ROUTIER SUR LE RÉSEAU DÉPARTEMENTAL

- Les niveaux de trafic mesurés sont globalement cohérents avec la hiérarchisation du réseau viaire départemental.
- **L'axe le plus chargé est la D2060 entre Orléans et Châteauneuf-sur-Loire** avec un TMJA\* de près de 50000 véhicules en sortie d'agglomération et d'environ 20 000 à hauteur de Faye-aux-Loges, ce trafic est corrélé avec les problèmes de congestion signalés en heure de pointe aux portes de l'agglomération, au niveau de Saint-Denis de l'Hôtel (intersection avec la D921) et Châteauneuf-sur-Loire (intersection avec la D10 et la D952)
- La **D2020 est également chargée** avec environ 13 000 véh/jour au nord de la Ferté Saint-Aubin et 10 000 véh/jour à hauteur de Chevilly.
- Les deux **franchissements de la Loire à Jargeau et Sully-sur-Loire concentrent des niveaux de trafic élevés** sur des ouvrages de faible gabarit (15 000 véhicules par jour sur des ponts à 2x1 voie dont environ 10% de Poids-Lourds) avec pour conséquences des problèmes de congestion récurrents sur le secteur (voir la partie projet)
- Ce phénomène se retrouve dans une moindre mesure au niveau des franchissements de la Loire à Beaugency (9000 véh/jour) et Meung-sur-Loire (6500 véh/jour)

\*TMJA = Trafic moyen journalier annuel

# 2

## LES PROJETS



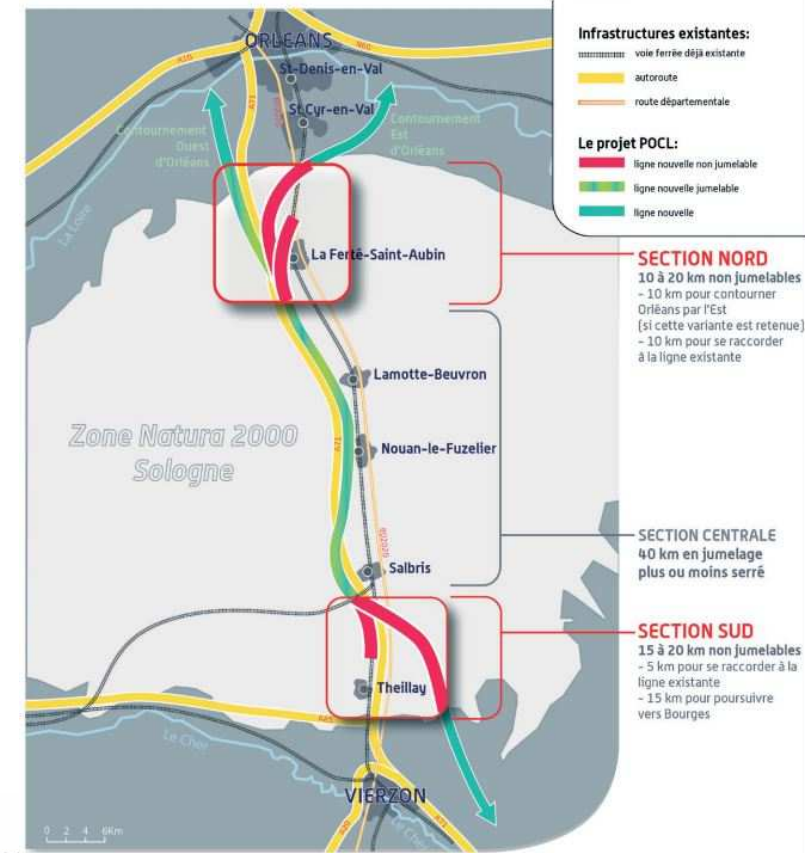


# LES PROJETS FERROVIAIRES

## LE PROJET PARIS-ORLEANS-CLERMONT-LYON

- Projet de liaison ferroviaire à grande vitesse Paris-Lyon via un corridor central Orléans-Bourges-Clermont Ferrand avec pour objectif l'amélioration de la desserte des villes du centre de la France
- Des scénarios d'itinéraires non arrêtés à ce jour (concertation et études en cours)
- Impact potentiellement fort sur le territoire des trois Pays de l'InterSCoT dans l'éventualité de la création d'une nouvelle ligne nord-sud en contournement d'Orléans (cf carte ci-contre) mais difficile à prendre en compte à l'horizon d'élaboration de l'InterSCoT compte tenu des incertitudes liées à son état d'avancement

Zoom sur les scénarios de desserte dans le secteur d'Orléans



### Chronologie du projet POCL

Débat public  
(4 scénarios de 10 km de large)



#### PHASE EN COURS

Concertation - études préliminaires:  
(2 scénarios de 10km)



Concertation et études préalable à l'EUP  
(3 étapes, de 10 km à 100m)



Enquête d'utilité publique (EUP)



Etudes détaillées, procédures



Acquisitions, archéologie préventive, travaux, mise en service



Source : *Eléments pour le choix d'un scénario SNCF Réseau – Mars 2015*

# LES PROJETS FERROVIAIRES

## PROJET DE RÉOUVERTURE DE LA LIGNE ORLÉANS-CHÂTEAUNEUF

- Le projet a pour objectif la réouverture à la circulation des trains de voyageurs TER la section de la voie ferrée située entre Orléans et Châteauneuf-sur-Loire, il comprend les aménagements suivants :
  - Aménagement de 6 nouvelles haltes, dont 2 points de croisement et 1 terminus technique
  - Électrification de la ligne
  - Suppression ou sécurisation des 26 passages à niveau existants
  - Création d'une voie et d'un quai supplémentaire en gare d'Orléans
- Deux arrêts sont situés sur le périmètre du Pays Forêt d'Orléans : Saint-Denis/Jargeau et Châteauneuf-sur-Loire
- L'offre prévisionnelle sur la ligne est d'un train toutes les demi-heures en heure de pointe et un train à l'heure en heure creuse soit 40 circulations par jour. La durée prévisionnelle du trajet d'un terminus à l'autre est de 32minutes. La ligne restera ouverte au trafic de fret en heure creuse.
- L'enquête publique pour la DUP est en cours, la mise en service est programmée fin 2021



# LES PROJETS FERROVIAIRES

## PROJET DE RÉOUVERTURE DE LA LIGNE ORLÉANS-CHARTRES

- 5 haltes ou gares seront desservies dont 2 dans le département de l'Eure-et-Loir (Voves et Orgères-en-Beauce) 2 dans le Pays Loire Beauce (Patay, Bricy/Boulay-les-Barres) et une dans l'agglomération d'Orléans (Ingré/Ormes)
- Actuellement 1 point de blocage lié à la base militaire de Bricy
- L'offre prévisionnelle est d'un train par heure soit 10 trains par jours entre Orléans et Chartres, pour une durée de trajet estimée à 1h05
- Aménagements prévus :
  - Rénovation complète de la voie
  - Suppression de 80 % des passages à niveau (inquiétudes de certaines communes sur les conséquences des fermetures en terme de liaisons intra-communales) ou sécurisation en cas de maintien
  - Nouvelle voie créée en gare de Chartres
  - Créations de 4 haltes ferroviaires (emplacement à préciser)
- Le trafic de fret sera maintenu sur la ligne
- Ouverture programmée en 2023

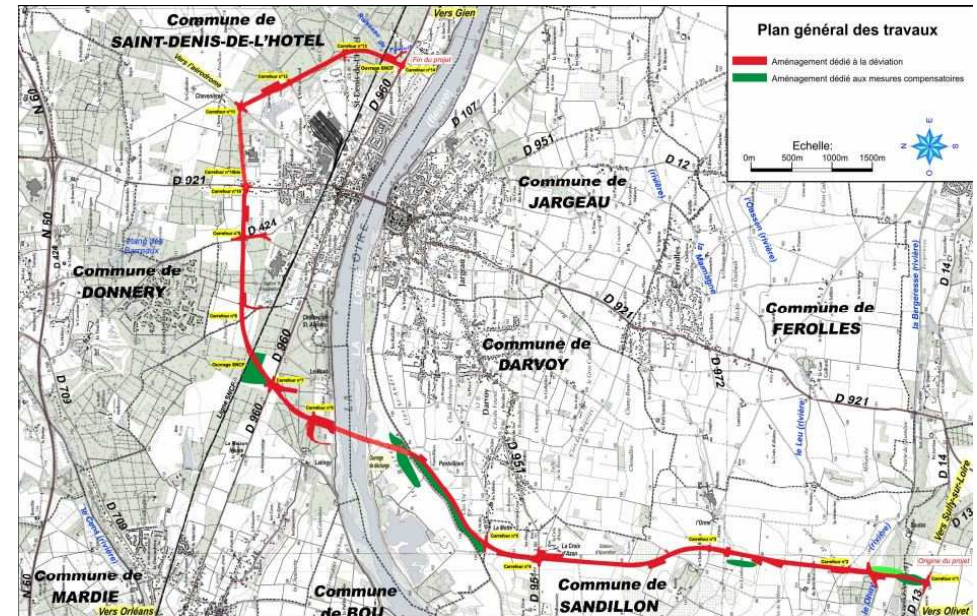


Source : site internet SNCF Réseau

# LES PROJETS ROUTIERS

## PROJETS ROUTIERS DÉPARTEMENTAUX

- Déviation de Jargeau
  - Objectif : déviation du trafic de transit dans les centres villes de Jargeau, Darvoy et Saint-Denis-de-l'Hôtel vers les axes départementaux structurants (RD2060 au nord et RD14 au sud)
  - Création d'une nouvelle route à 2 voies entre la RD 13 au Sud sur la commune de Marcilly-en-Villette et la RD 960 à l'Est de la commune de Saint-Denis-de-l'Hôtel.
  - D'un linéaire de 14,7 kilomètres le projet comprend un nouveau pont sur la Loire. Les communes concernées par le tracé sont : Marcilly-en-Villette ; Sandillon ; Darvoy ; Mardié ; Jargeau ; Saint Denis de l'Hôtel.
- Déviation de Beaugency
- Contournement de la Ferté Saint-Aubin





# LES PROJETS ROUTIERS

## PROJETS ROUTIERS DE L'ETAT

- Projet de mise à 2x4 voies de l'A10 entre l'A71 et et l'A19
  - La réalisation d'une 4e voie dans chaque sens de circulation sur les 16 kilomètres de l'autoroute A10 situés entre les bifurcations avec l'A19 et l'A71,
  - Le réaménagement de la bifurcation A10/A71,
  - L'adaptation de la bifurcation A10/A19,
  - La création d'un parking de covoiturage au niveau d'Orléans nord.

# 3

## SYNTHÈSE PAR PAYS





- Des **disparités de niveau d'offre du réseau régulier Ulys**, avec le secteur de la CC de la Beauce Loiretaine où l'offre est faible (voire inexistante pour 3 communes) tandis que l'axe Beaugency-Chaingy bénéficie d'une offre élevée.
- Des services de **transport de proximité organisés ponctuellement** à l'initiative d'établissements de santé ou sociaux (Beaugency et Meung-sur-Loire)
- Un territoire **privilegié par la desserte ferroviaire TER** avec 8 des 9 points d'arrêts que compte le territoire de l'InterSCoT et un projet de réouverture de la ligne Orléans-Chartres qui comporte 2 haltes supplémentaires sur le Pays à horizon 2023. Deux gares constituent des pôles de rabattement importants sur le réseau ferroviaire : Beaugency et Meung-sur-Loire qui génèrent une demande de stationnement élevée.
- **Peu d'aménagements cyclables recensés du point de vue de l'offre de loisir** (hors itinéraire Loire à Vélo) et des **aménagements « utilitaires » réalisés au coup par coup par les principales communes** du territoire pour les liaisons vers les établissements scolaires (Beaugency, Meung, Saint-Ay, Chaingy) mais sans stratégie intercommunale identifiée.
- Une seule aire de covoiturage aménagée sur le territoire, **pas d'initiatives de type PDE recensée** pour l'organisation de la mobilité des actifs (expérimentation non aboutie par la base aérienne de Bricy)
- Une desserte routière globalement satisfaisante, des problèmes de **congestion identifiés au niveau des traversées de la Loire** à Meung-sur-Loire et Beaugency (accès à l'échangeur de l'A10)

### PAYS SOLOGNE VAL SUD



- Un niveau **d'offre des lignes régulières Ulys relativement faible** qui ne constitue pas une alternative crédible à l'automobile pour les trajets quotidiens des actifs. Seule la commune de Sully-sur-Loire bénéficie d'une offre élevée avec 3 lignes en desserte.
- Le service de **transport à la demande semble mal connu** de la population, des **réflexions existent pour la mise en place d'une offre de transport locale** à Sully-sur-Loire et la Ferté Saint-Aubin
- La gare de la Ferté Saint-Aubin est l'unique du territoire, elle bénéficie d'un **niveau d'offre TER satisfaisant vers Orléans** mais sa fréquentation est relativement faible au regard de l'offre, l'offre stationnement en rabattement y est insuffisante.  
Les communes de l'ouest du territoire sont plutôt orientées vers les gares de l'axe Chaingy-Beaugency pour le rabattement sur le réseau ferroviaire
- Une **offre de cyclotourisme bien développée** avec 4 boucles existantes et un schéma de programmation comprenant 8 nouvelles boucles à aménager sur le territoire. Pas de document de programmation pour les aménagements « utilitaires » en dehors du schéma départemental qui préconise le **développement des liaisons cyclables vers les établissements scolaires**.
- Des **points noirs au niveau des traversées de la Loire** vers lesquelles convergent des axes routiers structurant à l'échelle locale. Le reste du territoire majoritairement rural ne pose pas de difficulté particulière pour la desserte routière





# PAYS FORÊT D'ORLÉANS VAL DE LOIRE



- Une desserte du territoire par les lignes « performantes » du réseau Ulys (plusieurs services en heure de pointe et des services express sur les lignes 20 et 3), un **niveau d'offre plutôt satisfaisant** à l'exception de quelques communes peu ou pas desservies à l'est du territoire.
- **Pas de service de transport organisé localement**, la Communauté de Communes des Loges a engagé une réflexion
- Pas de desserte ferroviaire actuellement mais un **projet de réouverture de la ligne Orléans-Châteauneuf** qui représente une réelle opportunité pour les liaisons pendulaires alternative à l'automobile vers Orléans.
- 3 boucles cyclo-touristiques actuellement, un **projet d'aménagement de 8 nouvelles boucles** en attente de réalisation. Une démarche **d'aménagement de liaisons cyclables intercommunales au niveau de la CC Val d'Or et Forêt** soutenue par la Région et le Département.
- 3 aires de covoiturages aménagées sur le territoire dont la fréquentation atteste d'une demande locale.
- Un territoire traversé par des axes routiers structurants qui entraîne des **problème de saturation à l'approche des pôles urbains** où convergent plusieurs axes et au niveau **des franchissements de la Loire**. Un **projet important de contournement de Jargeau** avec la création d'un nouveau franchissement pour y remédier.

# SYNTHESE

	Pays Loire Beauce	Pays Sologne Val Sud	Pays Forêt d'Orléans Val de Loire
 (Ulys)	Offre déséquilibrée : faible au nord, élevée au sud 1 ligne structurante (9)	Niveau d'offre faible. Seule la commune de Sully/Loire bénéficie d'une offre élevée Aucune ligne structurante	Niveau d'offre satisfaisant 3 lignes structurantes (3, 17, 20)
	Bonne offre qui structure le territoire : 2 gares de proximités + 6 haltes <i>Projet de réouverture Orléans – Chartres : 2 haltes au Nord (2023)</i>	1 gare de proximité – niveau d'offre satisfaisant mais fréquentation faible	Aucune gare actuelle <i>Projet de réouverture ligne Châteauneuf – Orléans : 2 arrêts (2021)</i>
	Peu d'aménagements de loisir hors Loire à Vélo Quelques pistes et liaisons cyclables pour relier les établissements scolaires mais sans stratégie intercommunale	Offre cyclotourisme bien développée (4 boucles) + <i>schéma de programmation de 8 nouvelles boucles</i>	3 boucles cyclotouristiques, projet de 8 nouvelles boucles. <i>Démarche d'aménagement de liaisons intercommunales au niveau de la CC val d'Or</i> Aménagement utilitaire dans les communes du sud essentiellement
	Desserte satisfaisante Trafic élevé sur D2020 et D2152, congestion aux traversées de la Loire (Meung-sur-loire et Beaugency) 1 aire de covoiturage officielle	Points noirs au niveau des traversées de la Loire Trafic élevé sur D2020 entre La Ferté St Aubin et Orléans 4 aires de covoiturage officielles	Saturation à l'approche des pôles urbains - Trafic très élevé sur D2060 <i>Projet contournement de Jargeau</i> 3 aires de covoiturage officielles

# MERCI POUR VOTRE ATTENTION

Delphine DUCROUX  
Directrice de projet  
01 44 75 12 27  
[Delphine.ducroux@kisio.org](mailto:Delphine.ducroux@kisio.org)

Anaïs HYENNE  
Chef de projet  
01 44 75 12 19  
[Anais.hyenne@kisio.org](mailto:Anais.hyenne@kisio.org)

