



## *Elaboration d'un plan de mobilité sur le territoire du Pays Sancerre Sologne*

***Phase 1 : Diagnostic  
Mars 2019***



**ITEM Etudes & Conseil**

Parc Astrea - 27 rue Clément Marot - 25 000 Besançon  
Tél. : 03 81 83 24 71 - Email : [contact@item-conseil.fr](mailto:contact@item-conseil.fr)

[www.item-conseil.fr](http://www.item-conseil.fr)



## *INTRODUCTION*

# *Contexte autour du Plan de Mobilité Rurale et rappel des objectifs*

# Les éléments clés de la mobilité en milieu rural

➤ *Une mobilité peu connue, difficile à appréhender...*

➤ *.... mais quelques tendances de fond :*

*Des déplacements plus longs en distance, mais pas en temps*

*... mais aussi une part importante de déplacements courts*

*Une rationalisation des déplacements*

*... et une immobilité plus forte qu'ailleurs, notamment pour les personnes âgées*

*Une part importante de l'usage de la voiture*

*Un faible usage des transports collectifs, hors transports scolaires*

# Le PMR c'est quoi ?

*Le Plan de Mobilité rurale est un outil de planification des déplacements adapté aux enjeux des zones rurales créé par la loi relative à la transition énergétique pour la croissance verte du 17 août 2015*

## Les enjeux en question :

- **Sociaux** (amélioration de l'accessibilité aux territoires et aux services, lutte contre l'exclusion...),
- **Économiques** (développement de l'accessibilité à l'emploi, lutte contre la vulnérabilité énergétique...),
- **Environnementaux** (diminution des émissions de gaz à effet de serre et de particules fines...).



- Une démarche volontaire (non obligatoire)
- Un périmètre adaptable aux spécificités locales
- Des procédures d'élaboration souples
- Des objectifs (non figés) adaptés aux problématiques des zones peu denses

# Contexte et objectifs de l'étude de PMR

## ▪ Cette étude a comme objectifs de :

- **Établir un diagnostic fin quant aux conditions et pratiques de déplacements, sur et en interaction avec le territoire ;**
  - *La Communauté de communes Pays Fort, Sancerrois, Val de Loire (36 communes – 19 500 Hab.)*
  - *La Communauté de communes Sauldre et Sologne (13 communes – 14 500 Hab.)*
- **Définir une stratégie globale de mobilité adaptée aux spécificités et besoins locaux : différentes échelles (communes vers pôles de proximité, territoire, lien avec l'extérieur) et publics cibles (actifs, captifs, ...)** ;
- **Améliorer les conditions de déplacements des habitants tout en valorisant et développant les modes de déplacements alternatifs à l'automobile et en limitant sa dépendance ;**
- **Intégrer la mobilité dans une vision prospective et innovante en lien avec les projets du territoire.**

## ▪ Cette étude constituera un réel outil programmatique :

- *Une feuille de route opérationnelle en matière de mobilité à l'échelle du territoire ;*
- *Avec un programme de mesures adaptées aux besoins, contextes et finances locales.*

## ▪ Construire un document sectoriel de planification qui s'intégrera dans le futur Schéma de Cohérence Territoriale (SCOT) réalisé à la même échelle.



## *PARTIE 1*

# *Contexte territorial et pratiques de Déplacements*

# Un espace à dominante rural, à la frontière de 2 Régions, et de 4 départements



## ✓ Des axes de transport structurants cernent le territoire :

Autoroutes A71 et A77 à l'ouest et à l'est  
Lignes ferroviaires : Paris-Nevers-Clermont-Ferrand (faisant halte à Cosne-sur-Loire)

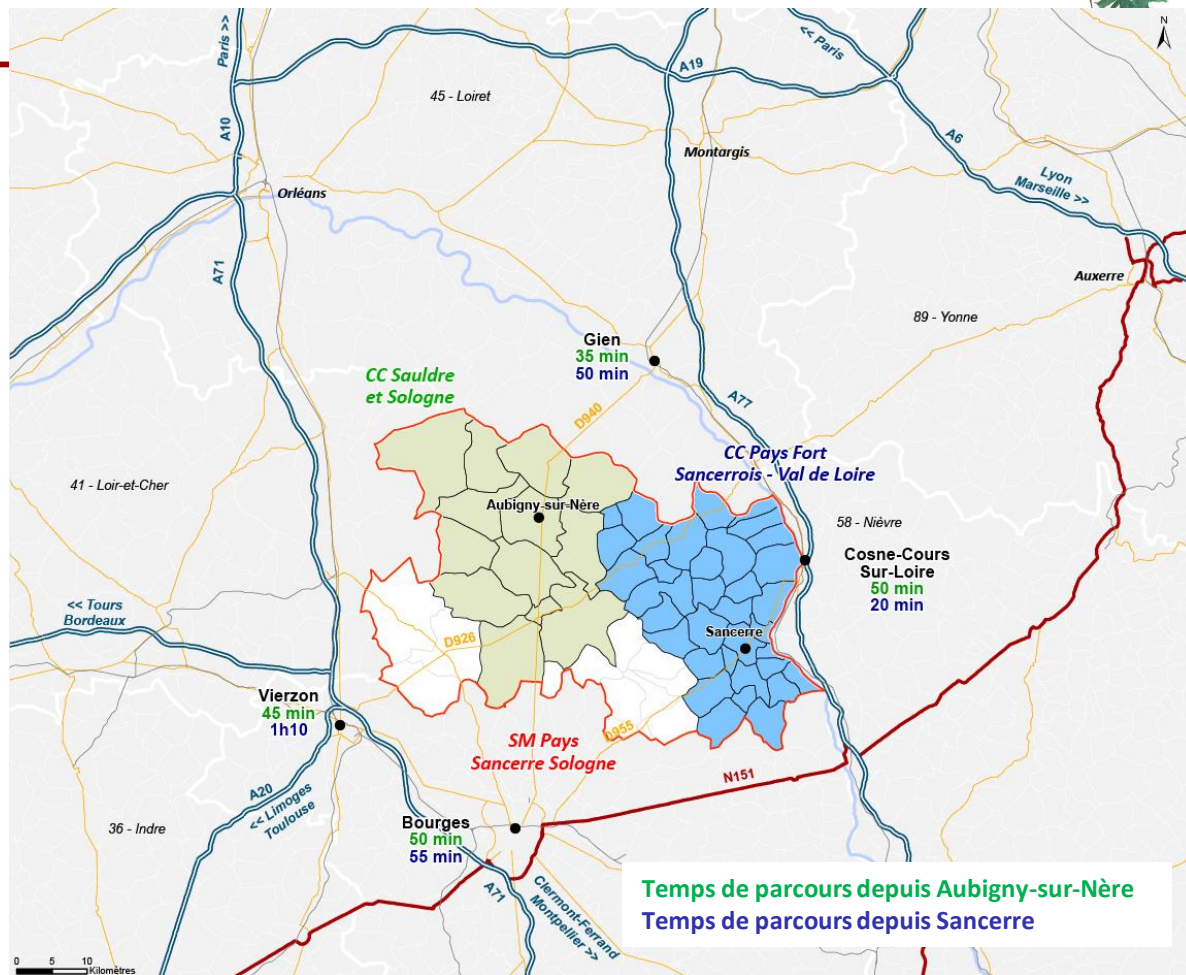
## ✓ Des pôles urbains géographiquement proches, à moins de 50 km

Deux pôles « locaux » : Cosne-sur-Loire et Gien  
Deux pôles « départementaux » voire « régionaux » : Vierzon et Bourges

## ✓ Mais éloignés en termes de temps de parcours

Aucune infrastructure viaire structurante (autoroute ou route nationale) ne traverse le territoire

Ce qui alourdit le temps de parcours en particulier vers les pôles structurants de Vierzon et Bourges pour certains déplacements (santé, démarches administratives...)



Le caractère « frontalier » du territoire et la répartition des compétences toutes thématiques confondues (déplacements, social...) peut complexifier les besoins de déplacements interdépartementaux et interrégionaux

Temps de parcours vers les polarités externes	Bourges 65 000 hab. 50 km	Cosne-sur-Loire 10 000 hab. 25 km	Gien 14 000 hab. 35 km	Vierzon 26 000 hab. 45 km
Aubigny-sur-Nère	50 min.	50 min.	35 min.	45 min.
Sancerre	55 min.	20 min.	50 min.	1h10

# Avec 33 000 habitants : un territoire peu dense, en recul démographique

✓ 32 838 habitants (INSEE, 2015) répartis sur 49 communes

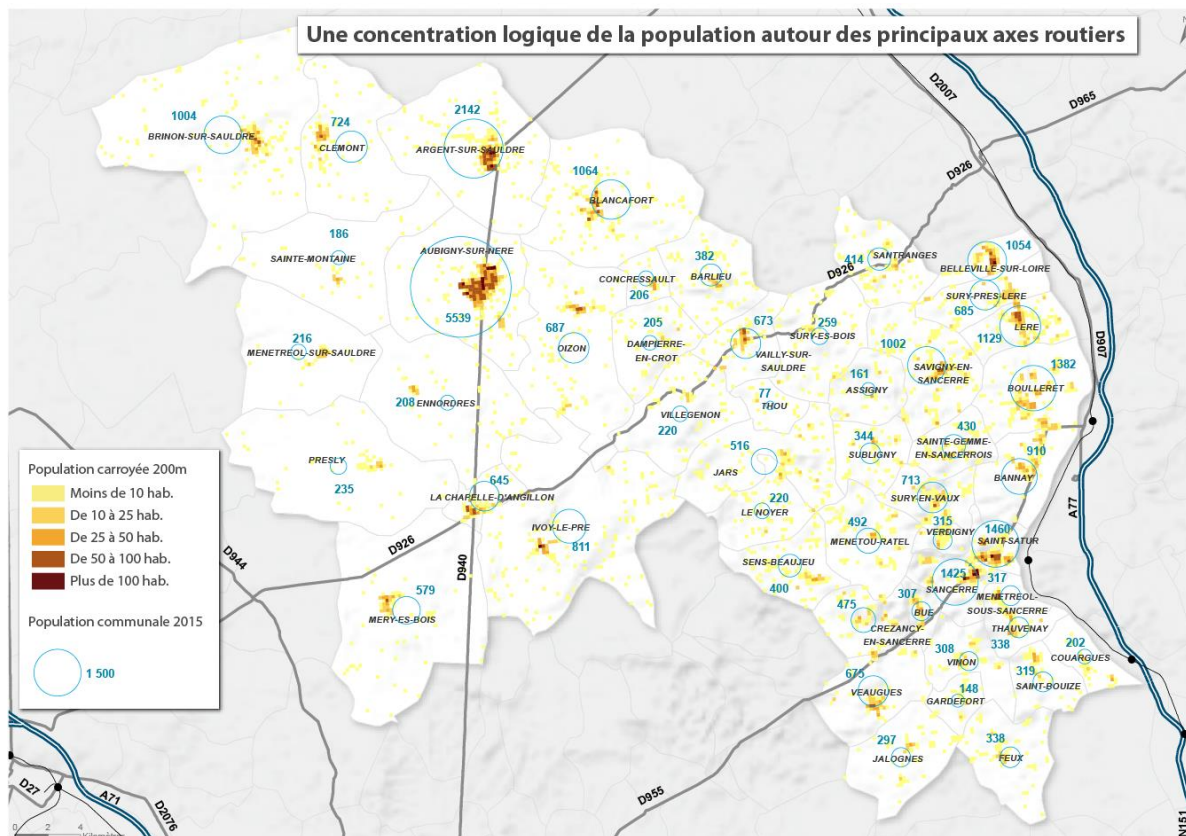
✓ Une faible densité de population  
21,2 habitants par km<sup>2</sup>

✓ Une seule commune à plus de 5 000 habitants  
Aubigny-sur-Nère

✓ 28 des 49 communes ont moins de 500 habitants  
Seulement 10 communes ont plus de 1 000 habitants

✓ Un territoire rural qui subit un recul démographique notable et constant  
-0,6 % / an entre 2010 et 2015, soit 1 046 habitants de moins  
-2,4 % sur la commune de Sancerre

✓ Un constat plus contrasté à l'échelle des communes : des communes gagnent des habitants à l'Est et au Sud du territoire le long d'un axe Loire / Bourges via Sancerre  
Exemple : Bannay +3,37% (139 habitants de plus)



Communes ou EPCI	Population (Habitants)	Densité (Habitants par km <sup>2</sup> )	Taux de croissance annuel moyen (Taux de variation %)
<b>Pays Sancerre-Sologne</b>	<b>32 838</b>	<b>21,2</b>	<b>-0,63%</b>
CCPFSVL	18 798	27,3	-0,47%
Sancerre	1 425	87,6	-2,38%
CCSS	14 040	16,2	-0,84%
Aubigny-sur-Nère	5 539	90	-0,81%



# Un territoire autosuffisant en termes d'emplois, limitant théoriquement les flux d'actifs vers l'extérieur



✓ Le territoire compte 12 619 actifs occupés, pour 12 389 emplois, soit un ratio de 0,98 (ratio équivalent à l'échelle des EPCI)

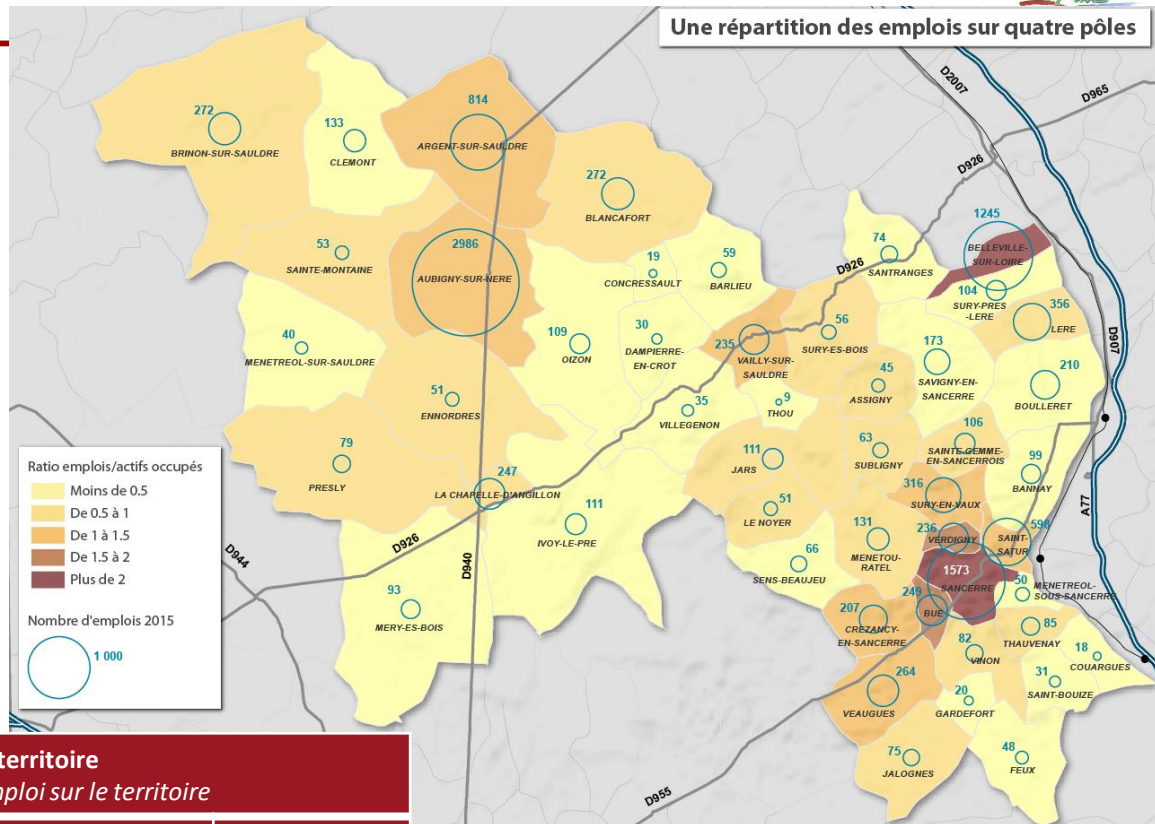
✓ Plus de la moitié des emplois répartis sur 4 pôles :

✓ **Aubigny-sur-Nère** (Près de 3 000 emplois soit 25 % du volume d'emplois proposé sur le Pays) dont 900 réparties sur deux entreprises voisines : Mecachrome et Wilo Intec

✓ **Sancerre / Satur** (près de 2 150 emplois – Sur Sancerre 20 % dans le secteur agricole)

- **Belleville-sur-Loire** (1250 emplois dont 800 employés sur la Centrale Nucléaire – Le grand Carénage va attirer de nouveaux emplois)

- **Argent-sur-Sauldre** (800 emplois)



## 10 entreprises privées de plus 50 salariés sur le territoire

Ces entreprises représentent seulement 20 % de l'offre d'emploi sur le territoire

Entreprise	Commune	Volume d'emploi	Vocation
EDF - Centrale nucléaire	Belleville-sur-Loire	800	Industrie
Mecachrome	Aubigny-sur-Nère	600	Industrie
Wilo Intec	Aubigny-sur-Nère	400	Industrie
Paragon ID	Argent-sur-Sauldre	200	Industrie
Les Volailles de Blancafort	Blancafort	150	Industrie
Aequs Aerospace	Aubigny-sur-Nère	100	Industrie
3C France	La Chapelle d'Angillon	80	Industrie
Triganon Remorques	Brinon-sur-Sauldre	60	Industrie
Carrefour	Sancerre	50	Commerce

Un tissu industriel et agricole fort pour lequel les réponses classiques en matière de transport collectif sont peu pertinentes

Des réponses à apporter qui doivent être mutualisées lorsque les entreprises sont regroupées en ZA

# 7 actifs occupés sur 10 résident et travaillent sur le territoire

✓ **8 692 actifs résident et travaillent sur le territoire** soit 69 % des actifs du territoire

✓ **4 actifs sur 10 résident et travaillent dans leur commune de résidence (5 250 actifs), induisant des déplacements de courte distance**

*Un potentiel d'usagers des modes actifs notable*

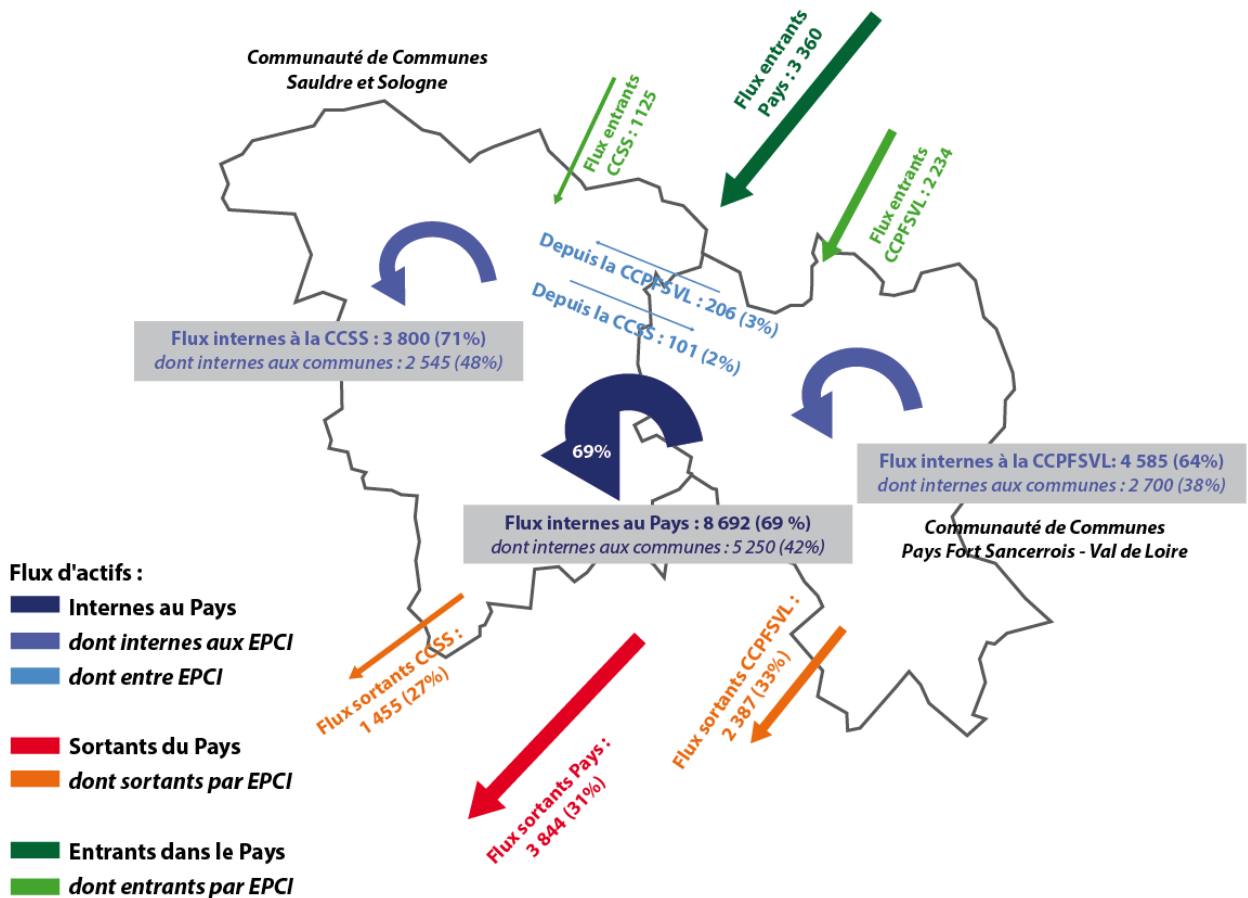
✓ **Les aires d'influence des deux EPCI ne se chevauchent pas**

*Seuls 300 actifs effectuent des déplacements entre les deux EPCI (2,4 % des actifs du territoire)*

✓ **3 844 actifs quittent le territoire pour aller travailler**

*Dont près des 2/3 depuis la CCPFSVL*

✓ **3360 actifs qui viennent travailler sur le territoire dont les 2/3 vers la CCPFSVL**



*L'importance de la population et du nombre d'emplois proposée sur la CCPFSVL justifie des échanges plus importants avec l'extérieur...*

*Mais les flux internes (et donc de courte distance) sont proportionnellement plus importants sur la CCSS*

# Les flux internes structurés par bassins et des volumes importants sur des courtes distances

Pour rappel : 8 692 actifs résident et travaillent sur le territoire soit 69 % des actifs du territoire

✓ **Aubigny-sur-Nère est le pôle récepteur le plus important du territoire**

2 202 actifs, dont 1 417 flux intra-communaux

✓ **Les autres pôles récepteurs structurants sont logiquement ceux concentrant le plus d'emplois**

✓ **Sancerre / Saint-Satur (1 230 actifs dont 460 flux intra-communaux)**

✓ **Argent-sur-Sauldre (681 / 510)**

✓ **Belleville-sur-Loire (500 actifs / 230)**

✓ **La CCPSVL génère 52,7% des flux internes avec deux fonctionnements logiques émergent :**

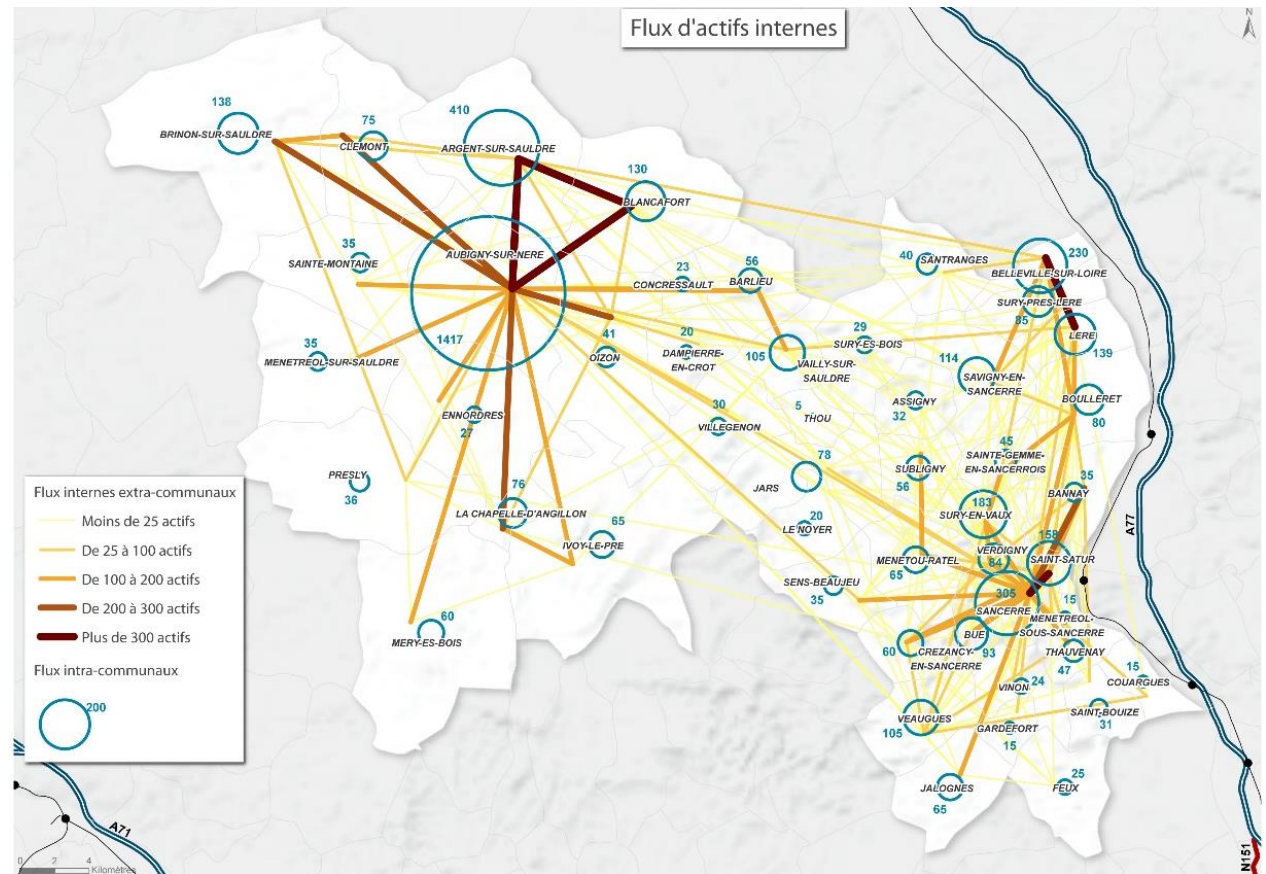
✓ **En étoile autour du bipôle Sancerre / Saint-Satur**  
✓ **De manière linéaire sur l'axe Ligérien depuis Belleville-sur-Loire vers Sancerre / Saint-Satur**

✓ **Sur La CCSS les flux sont essentiellement structurés :**

✓ **En étoile autour d'Aubigny-sur-Nère (qui réceptionne 20% des flux de l'EPCI)**

✓ **Sur un triangle Aubigny-sur-Sauldre / Argent-sur-Sauldre / Blancafort (plus de 500 actifs entre ces trois communes)**

✓ **Peu de flux Est-Ouest liés notamment à un réseau viaire peu efficient sur cet axe.**



# Une multipolarisation des flux sortants, logiquement distinctes entre les deux EPCI

Pour rappel : 3 844 actifs sortent du territoire pour aller travailler, soit 31 % du total des actifs

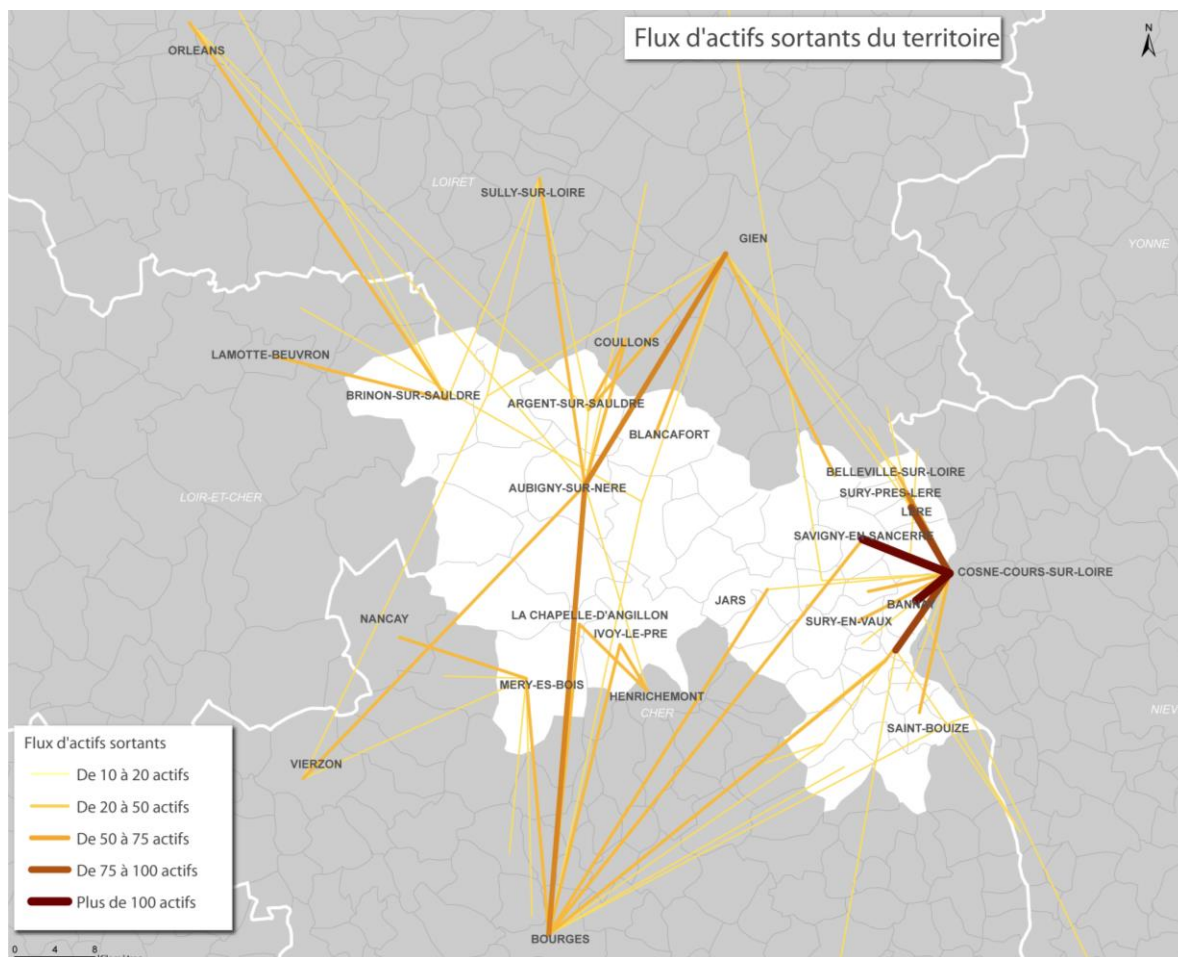
## ✓ 3 pôles majeurs de réception des flux d'actifs sortants du territoire :

- ✓ Cosne-sur-Loire : 928 actifs, soit 24% des flux sortants (95 % des ces flux proviennent de la CCPFSVL)
- ✓ Bourges : 428 actifs, soit 11%
- ✓ Gien : 277 actifs, soit 7%

## ✓ Trois pôles secondaires d'attraction : Orléans, Vierzon et Sully-sur-Loire (Entre 70 et 80 actifs travaillent sur chacune de ces 3 communes)

## ✓ Sur les 15 principales Origine-Destination recensés à l'échelle du Pays, 8 sont en direction destination de Cosne-sur-Loire, dont les cinq premières :

- ✓ Boulleret (165 actifs)
- ✓ Bannay (116)
- ✓ Savigny-en-Sancerre (104)
- ✓ Léré (80)
- ✓ Saint-Satur (76)



L'éclatement des flux conjuguée à la forte polarisation de pôles extérieurs au département (ex : Gien, Orléans...) voire à la Région (Cosne-sur-Loire) complexifie la mise en place d'une offre classique de transport collectif

# Un éclatement des flux entrants

Pour rappel : 3 360 actifs viennent travailler sur le territoire

## ✓ 20% des flux d'actifs entrants, sont issus de 4 pôles émetteurs :

- ✓ Cosne-sur-Loire 356 actifs soit 10,6% des entrants
- ✓ Bourges, 170 actifs (soit 5%)
- ✓ Gien, 116 actifs (soit 3%)
- ✓ Coullons, 116 actifs (soit 3%)

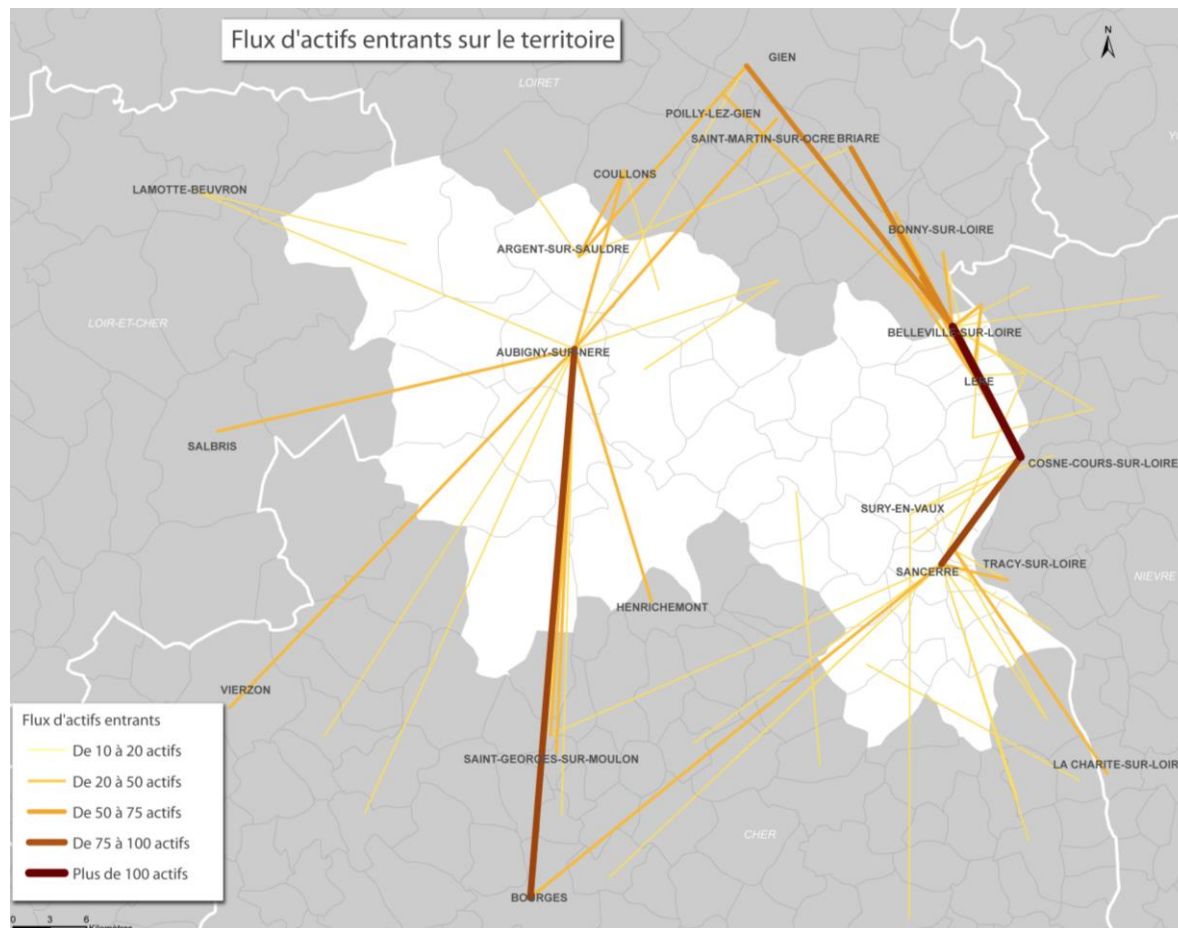
## ✓ Cela signifie que 80% des flux entrants proviennent d'autres communes périphériques, dont aucune ne se détache particulièrement des autres

## ✓ 20% des flux entrants à destination de Belleville-sur-Loire (soit 689 actifs)

## ✓ 3 autres pôles récepteurs majeurs : Aubigny-sur-Nère (640 actifs) et Sancerre / Saint-Satur (690)

## ✓ Ces trois pôles reçoivent 60% des flux entrants

## ✓ L'OD Cosne-sur-Loire → Belleville-sur-Loire est la plus significative. 137 actifs par jour soit 4% des entrants



L'addition des flux entrants et sortants met logiquement en valeur des OD d'échanges (Gien, Bourges, Cosne-sur-Loire) intéressantes !

# Près de 9 actifs sur 10 utilisent leur voiture sur leur lieu de travail

## Pour l'ensemble des actifs :

✓ A l'échelle du territoire près de **9 déplacements sur 10 sont effectués en voiture (86%)**

✓ Environ **10 % des déplacements réalisés à pied ou à vélo, et 2 % en Transports collectifs**

✓ Dans le détail, la part de la marche est supérieure à la Région (6%) ou au département (7%).

## Lorsque les actifs travaillent dans leur commune de résidence :

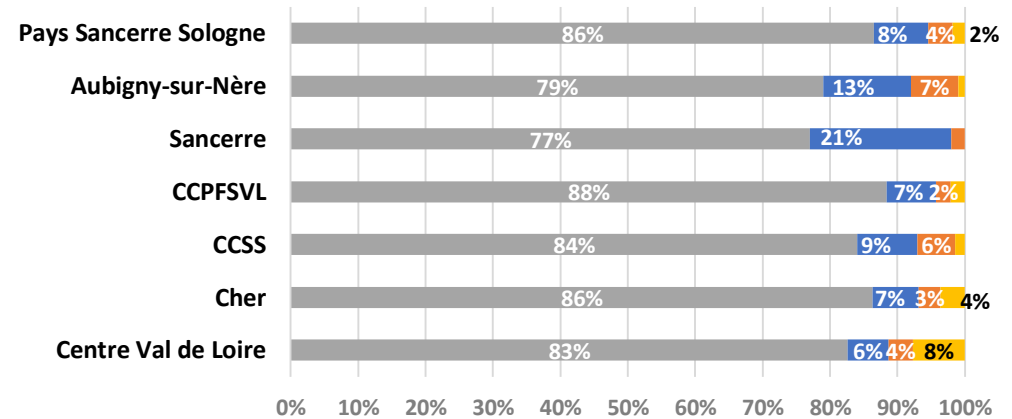
✓ La voiture reste prédominante (**70%**) mais la part des piétons est plus importante : **22 %** à l'échelle du Pays

✓ 1 déplacement interne sur 4 effectué à pied au sein de la CCPFSVL. 20% de déplacements internes effectués à pied sur la CCSS.

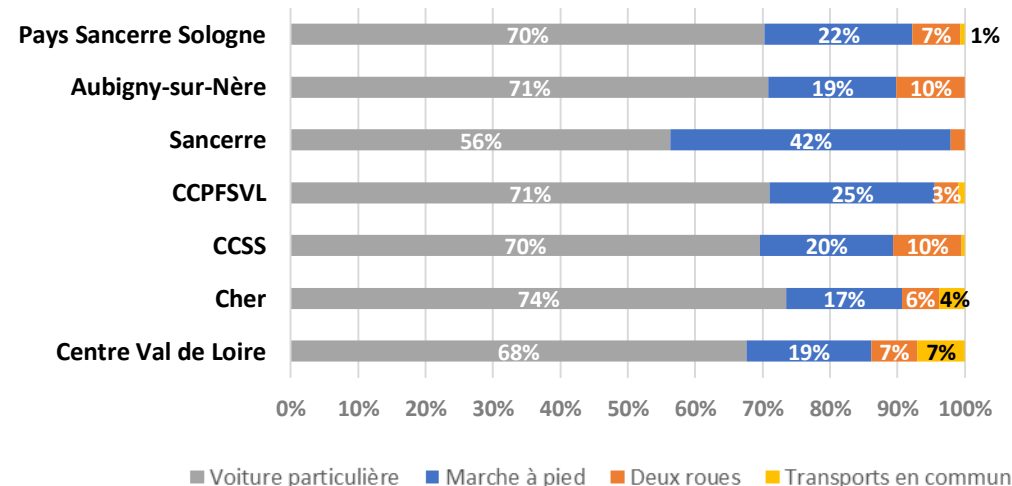
✓ Jusqu'à 42% de déplacements internes sont effectués à pied à Sancerre.

✓ Environ **3 % des déplacements sont réalisés en vélo**

## Répartition modale de l'ensemble des actifs du territoire



## Répartition modale des actifs qui travaillent dans leur commune de résidence



# Un recours à la multimotorisation pour subvenir aux besoins de déplacements



Le taux de motorisation désigne le nombre moyen de voitures par ménages

✓ **A l'échelle du Pays le taux de motorisation est de 1,37 voiture par ménage.**

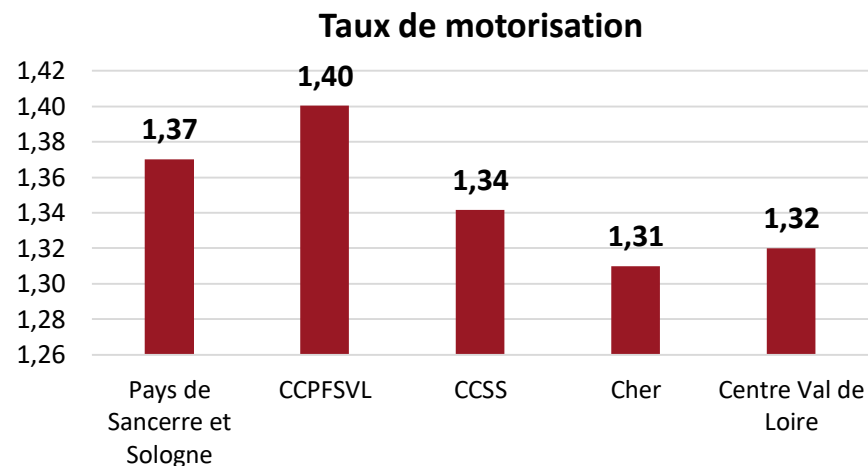
- ✓ Plus élevé qu'aux échelles départementales (1,31) ou régionales (1,32)
- ✓ Le taux notablement plus fort sur la CCPFSVL (1,4 contre 1,34 sur la CCSS) peut se justifier par le caractère plus rural de l'EPCI

✓ **Le cas de ménages ne possédant qu'une seule voiture est le plus représenté sur le Pays** avec 47% de ménages équipés d'une voiture

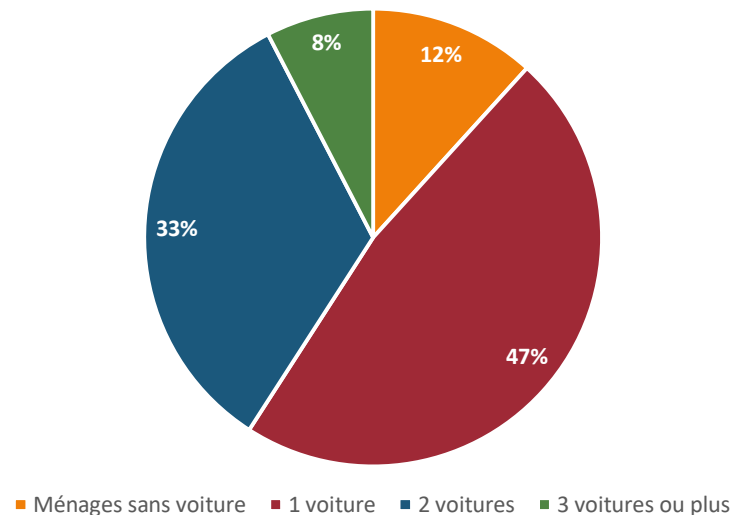
✓ **Mais 41% des ménages sont « multimotorisés »**, et sont matérialisés par un couple d'actifs, pouvant comprendre des enfants étudiants ou en activités

✓ **Cette forte motorisation pose la question des ménages qui ne sont pas équipés et de leurs conditions de mobilité**

✓ **Ainsi le territoire compte 12% de ménages sans voiture** (1128 ménages soit près de 3 850 habitants)



### Nombre de voitures par ménages



# Quels publics peuvent rencontrer des difficultés de déplacements ?



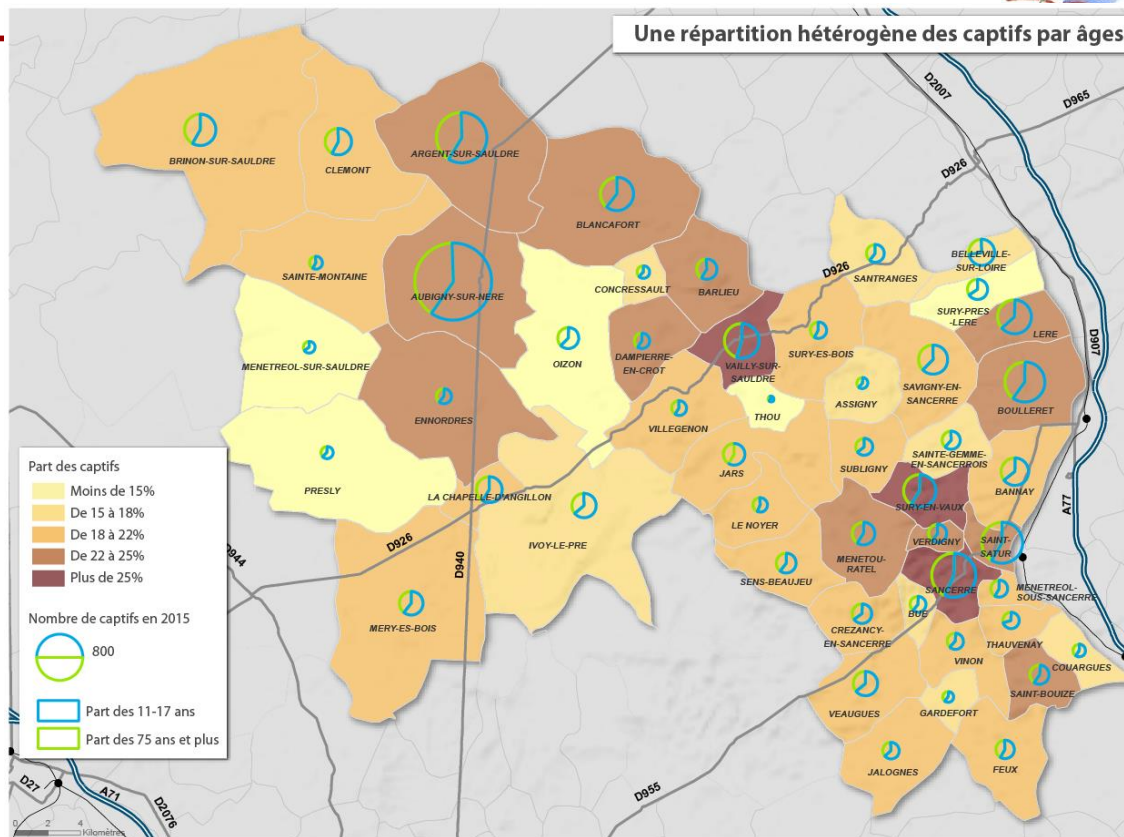
On distingue par captifs, les personnes qui rencontreront des difficultés de déplacements dans leur quotidien, et qui ne disposant de voitures, sont tributaires des alternatives à l'automobile

## 2 grandes catégories peuvent être citées

1) Les captifs par âge (7 108 habitants en 2015 soit 22 % de la population), dont :

- ✓ Les jeunes de 11 à 17 ans (2 420 habitants – soit 7,4 % de la population) pour des déplacements de loisirs
- ✓ Les personnes âgées de plus de 75 ans (4 670 habitants – soit 12,7 %) pour tout types de besoins

2) Les personnes en insertion professionnelle, par exemple les chômeurs (qui représentent en 2015, 1 770 habitants) et les jeunes dans leur formation et leur premier accès à l'emploi



	11-17 ans	75 ans et +	Volume de captifs par âge	Part des captifs par âge	Estimation du nombre d'habitants ne disposant pas de voitures	Nombre de chômeurs en 2015
<b>Pays Sancerre-Sologne</b>	<b>2 419</b>	<b>4 689</b>	<b>7 108</b>	<b>22%</b>	<b>3 850</b>	<b>1 770</b>
CCPFSVL	1 408	2 667	4 075	22%	1 960	970
Sancerre	87	185	272	19%	175	115
CCSS	1 011	2 022	3 033	22%	1 890	800
Aubigny-sur-Nère	428	747	1 175	21%	870	280

La pluralité des publics et donc des besoins qui en découlent, sur un territoire comme celui du Pays de Sancerre-Sologne nécessitent des réponses adaptées (destination, périodicité...) selon les communes

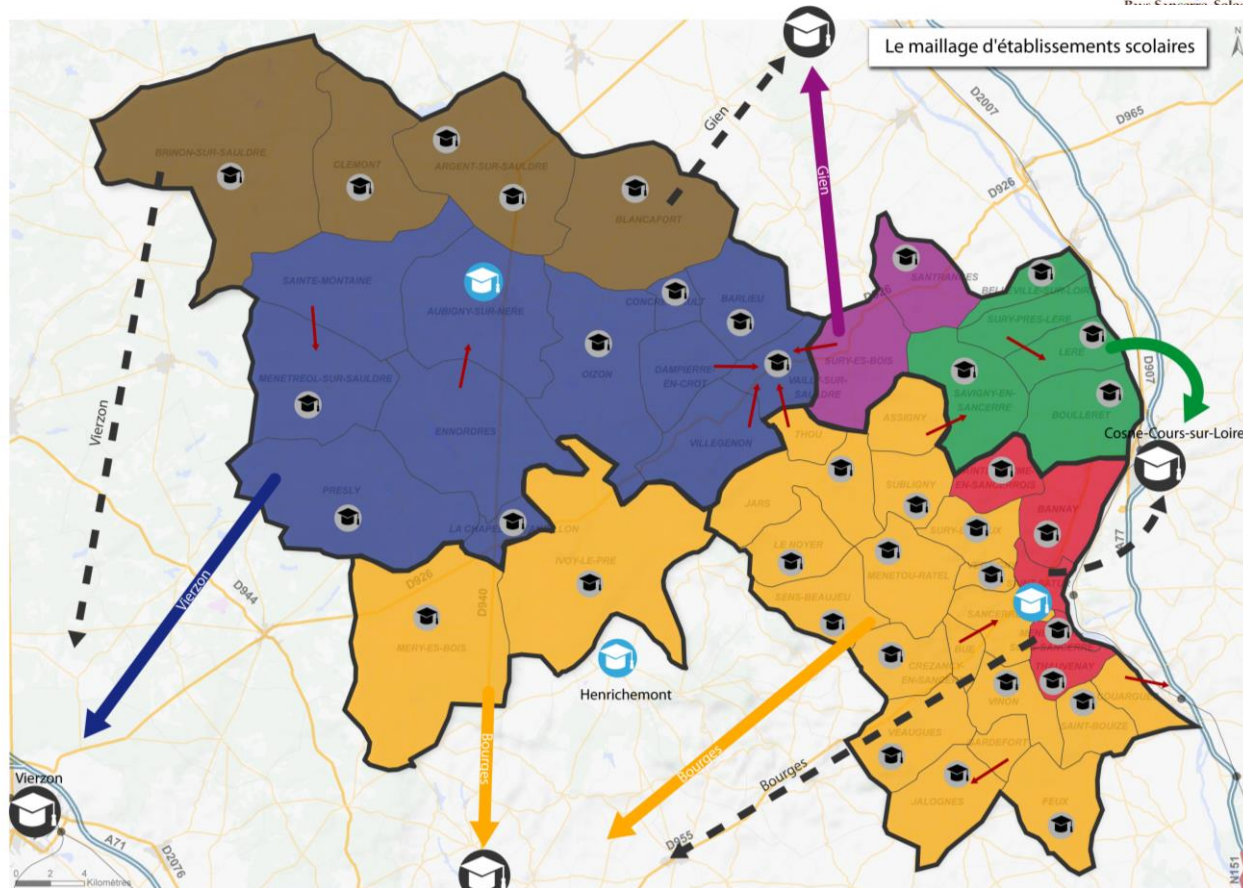


# Un maillage d'établissements scolaires obligeant les élèves à sortir du territoire pour suivre leur parcours



En termes de maillage scolaire :

- ✓ CCPSVL : 32 établissements primaires pour 36 communes
- ✓ CCSS : 13 établissements primaires pour 13 communes
- ✓ 11 communes du territoire ne disposent pas d'établissement scolaire
  
- ✓ 2 collèges positionnés sur le territoire :
  - ✓ Sancerre (polarisant 23 communes)
  - ✓ Aubigny-sur-Nère (polarisant 15 communes)
  
- ✓ Auquel s'ajoute des collèges externes :
  - Cosne-sur-Loire (7 communes) et
  - Henrichemont (2 communes)
  
- ✓ Aucun lycée sur le territoire, les lycéens sont répartis sur 4 pôles  
(Bourges / Vierzon / Cosne-sur-Loire / Gien)
  
- ✓ Beaucoup de lycéens prennent des options et vont hors de leurs lycées de secteurs (mais transport reste gratuit)



**L'OFFRE SCOLAIRE**

- Communes disposant d'un panel complet d'établissements primaires et secondaires
- Communes disposant d'établissements scolaires primaires et d'au moins un collège
- Communes disposant d'établissements scolaires primaires

**LYCEES DE SECTEUR DES COMMUNES**

- Bourges
- Vierzon
- Gien ou Vierzon
- Gien
- Bourges ou Cosne-Cours-sur-Loire
- Cosne-Cours-sur-Loire
- Sectorisation des collèges
- Flux à destination des lycées
- Flux à destination des écoles de rabattement

# Des flux d'élèves qui vont conditionner l'offre de lignes de transport scolaires



- ✓ **5 642 scolaires résident sur le territoire dont :**
  - ✓ 1 856 étudient dans le commune de résidence (33 % du total des scolaires) laissant envisager des déplacements de courte distance
  - ✓ 2 348 étudient à l'extérieur (42 %)
  
- ✓ **De la même manière que pour les flux d'actifs, les déplacements entre les deux EPCI sont minoritaires (1 % du total des flux)**
  
- ✓ **La part des flux internes aux EPCI est plus importante sur la CCSS (63 % contre 53 % sur la CCPFSVL) et peut se justifier par la carte scolaire**
  - ✓ *Seules deux communes sur la CCSS Ivoy-le-Pré et Méry-ès-Bois sont sur le secteur d'Henrichemont*
  - ✓ *7 communes sur la CCPFSVL sont sur le secteur de collège de Cosne-sur-Loire*

Détail des flux scolaires	Nombre de scolaires	Flux internes à l'EPCI (total)	Dont flux internes aux communes	Flux vers l'autre EPCI	Flux sortants	Flux entrants
CCPFSVL	3 195	1 682 (53 %)	800 (25%)	66 (2%)	1 447 (45 %)	136
CCSS	2 447	1 541 (63 %)	1 056 (43 %)	5 (0 %)	901 (37 %)	167
<b>TOTAL</b>	<b>5 642</b>	<b>3 223 (57 %)</b>	<b>1 856 (33 %)</b>	<b>71 (1%)</b>	<b>2 348 (42 %)</b>	<b>303</b>

**Les lignes de transport scolaires permettent de mailler finement le territoire et d'offrir des liaisons vers les pôles externes...  
... Pour autant ces lignes ne sont pas ouvertes au grand public...**













# Un recensement des pôles générateurs du quotidien sur l'ensemble du territoire pour catégoriser les pôles

Afin de mieux comprendre et anticiper les besoins de déplacements des habitants pour la suite de l'étude, un recensement de l'ensemble des pôles générateurs a été réalisé sur le territoire et à Cosne-sur-Loire et Henrichemont

Cinq grandes vocation de pôles ont été analysées :

- ✓ Les commerces
- ✓ La santé
- ✓ Les services publics
- ✓ Les équipements culturels
- ✓ Les équipements sportifs

Selon les catégories deux à trois niveaux d'offres sont proposés en fonction de la diversité de l'existant

COMMERCES	SANTE	SERVICES PUBLICS	EQUIPEMENTS CULTURELS	EQUIPEMENTS SPORTIFS
 <p>Offre commerciale de proximité variée Grandes surfaces / Hypermarché Enseignes spécialisées</p>	 <p>Hôpital de jour Maison de santé</p>	 <p>Offre diversifiée (pôle emploi, maison des services publics...)</p>	 <p>Offre diversifiée (Cinéma, bibliothèque...)</p>	 <p>Offre diversifiée (piscine, salle de sports thématiques...)</p>
 <p>Superette / Supermarché Offre commerciale de proximité variée</p>	 <p>Offre diversifiée (Maison de Santé, spécialistes...)</p>	 <p>Offre limitée (antenne...)</p>	 <p>Offre limitée Bibliothèque</p>	 <p>Offre limitée (1 terrain de football, une salle multisport...)</p>
 <p>Quelques commerces de proximité</p>	 <p>1 médecin voire 1 spécialiste</p>			

Logiquement, moins l'offre sera variée, plus les habitants chercheront à se rendre sur l'offre supérieure la plus proche, pour leurs besoins

# L'émergence d'une hiérarchisation urbaine à partir des fonctions proposées sur les polarités urbaines

De manière pragmatique la hiérarchisation doit inclure les pôles limitrophes

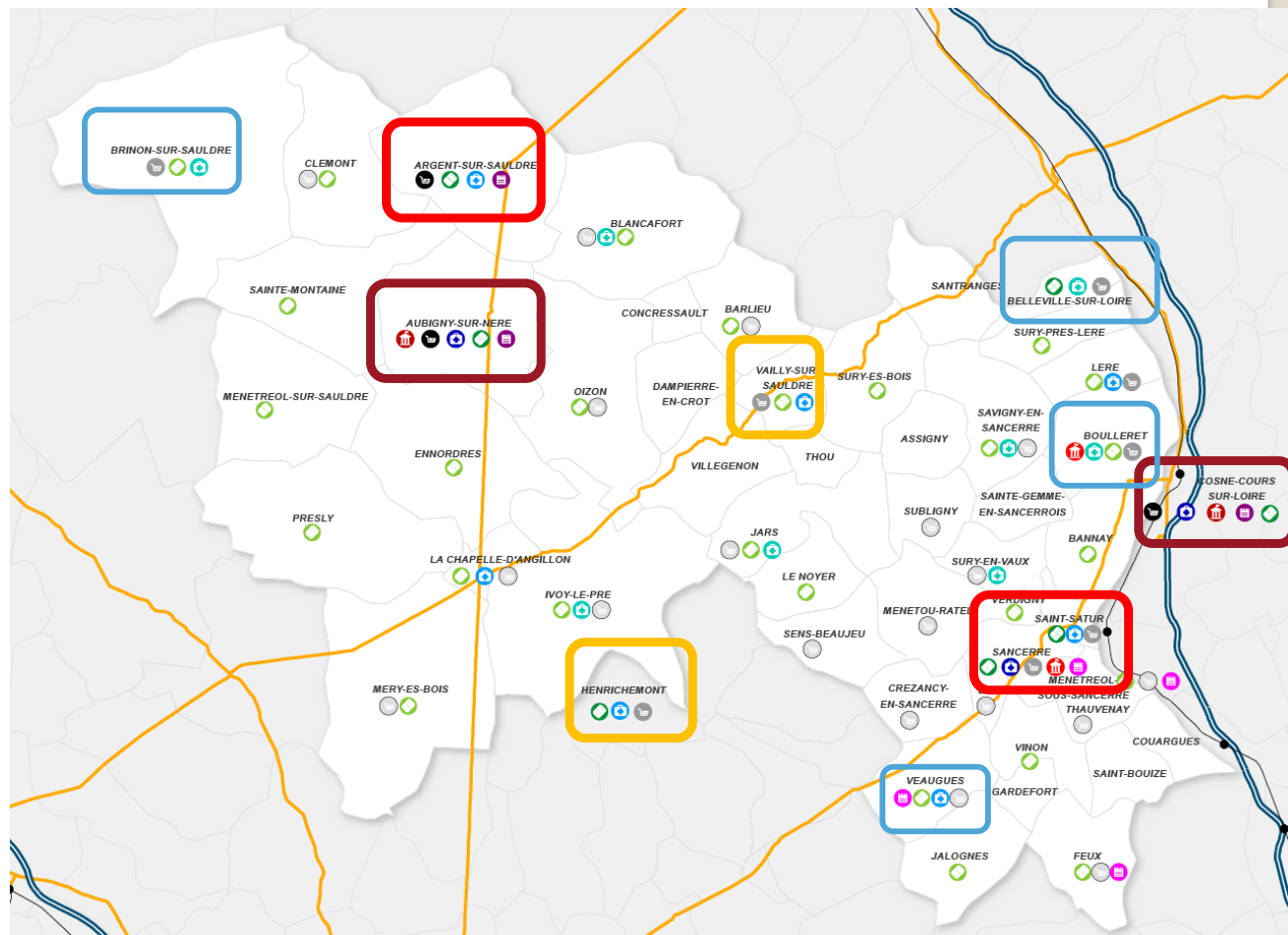
Il peut être distingué pour le territoire :

**Deux pôles structurants (Aubigny-sur-Nère / Cosne-sur-Loire)** proposant des niveaux forts sur l'ensemble des thématiques (à l'exception de la Santé pour Aubigny-sur-Nère, Cosne-sur-Loire disposant d'un centre hospitalier)

**Deux pôles intermédiaires (Sancerre / St-Satur et Argent-sur-Sauldre)** leur influence est limitée puisque ces pôles sont trop proches et finalement dans l'aire d'influence des pôles structurants

**Deux pôles relais (Vailly-sur-Sauldre et Henrichemont)** qui émergent au regard des fonctions proposées, de leur distance au pôle structurant et surtout de la faiblesse de l'offre sur les communes avoisinantes

**Des pôles de proximité (Brinon-sur-Sauldre, Belleville-sur-Loire, Boulleret...)** qui peuvent attirer des habitants pour des besoins limités (commerces de proximité...) mais qui restent dans l'influence des pôles supérieurs



**Une couverture spatiale inégale !  
Quelles logiques en termes de pratiques dans la réalité ?**

# Des bassins de vie autour des polarités construites autour des temps de parcours

2 grands types de bassins de vie peuvent émerger à partir de la hiérarchisation urbaine et des temps de parcours de communes à communes

Deux bassins de vie structurants construits autour :

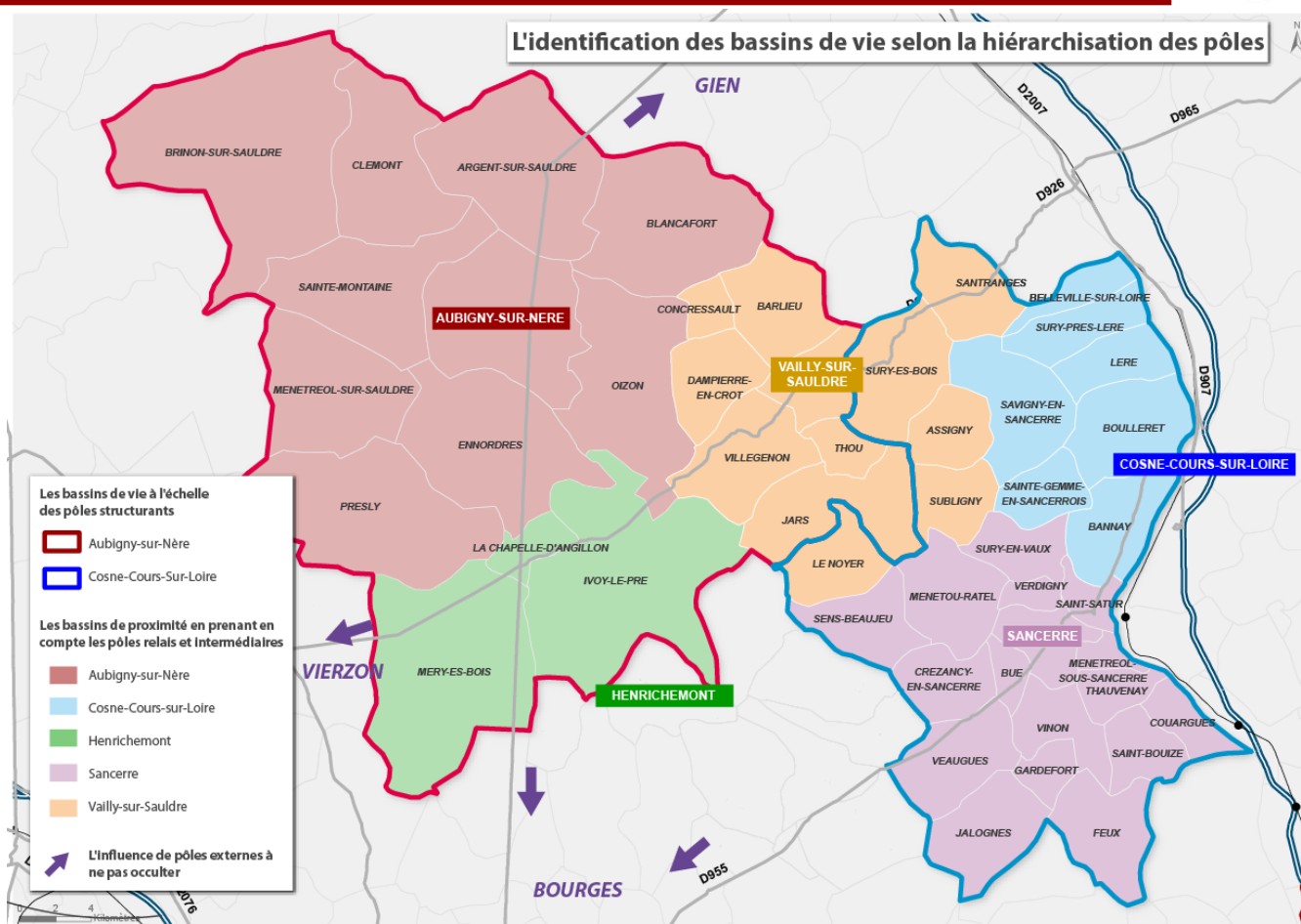
- ✓ Aubigny-sur-Nère (20 communes)
- ✓ Cosne-sur-Loire (29 communes)

Auquel s'ajoutent des bassins de vie de proximité en prenant en compte les pôles relais et intermédiaires, avec

- ✓ Aubigny-sur-Nère (10)
- ✓ Cosne-sur-Loire (7)
- ✓ Henrichemont (3)
- ✓ Sancerre (17)
- ✓ Vailly-sur-Sauldre (12)

Plus les besoins seront spécifiques (commerces spécialisés, santé) plus les habitants privilégieront des déplacements au sein des bassins structurants

Des bassins théoriques mais qui semblent bien traduire la réalité !



A ces pôles « locaux », trois pôles externes structurants mais distincts s'ajoutent :

- ✓ Gien : vocation commerciale
- ✓ Vierzon : vocation scolaire
- ✓ Bourges : vocation administrative, scolaire, économique et commerciale

## Les quatre pôles émergents en matière d'intensité des déplacements

Selon les élus interrogés dans le cadre des questionnaires (41 retours)

Les quatre principales destinations sont logiquement :

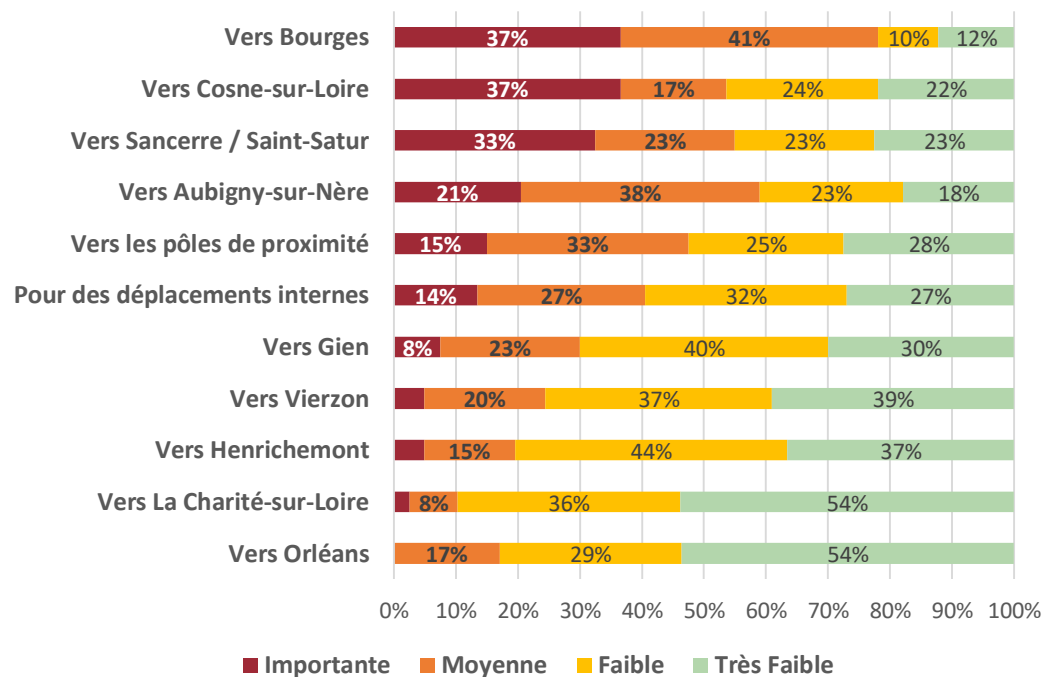
- ✓ **Bourges** (37 % estiment la demande importante / 41 % la jugent moyenne)
- ✓ **Cosne-sur-Loire** (37 % / 17 %)
- ✓ **Le pôle Sancerre-St-Satur** (33 / 23 %)
- ✓ **Aubigny-sur-Nère** (21 % / 38 %)

*Le fait que le pôle de Sancerre-St-Satur soit positionné devant Aubigny-sur-Nère se justifie par le maillage plus dense de communes sur la CCPFSVL que sur la CCSS*

**L'intensité des déplacements internes ou vers des déplacements de proximité est notable, mais la majorité des élus les jugent faibles voire très faibles**

**D'autres destinations sont jugées comme importantes (vers Gien, Vierzon ou Henrichemont) mais de manière localisée (aux franges de territoire)**

### L'intensité des déplacements des habitants



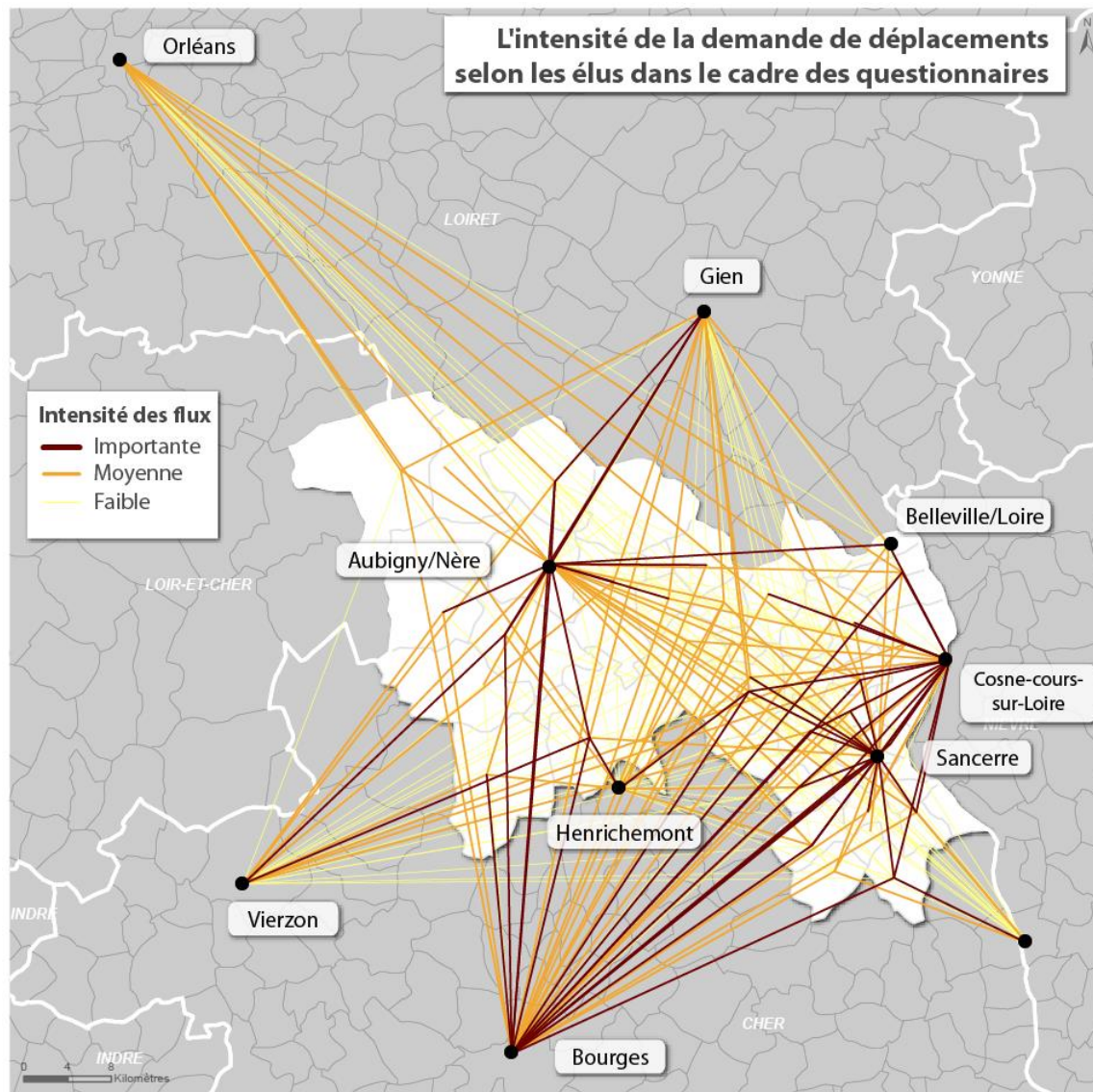
## Une intensité des déplacements corrélée au réseau viaire

La question de l'intensité des déplacements fournit une **vision géographique « indicative »** des flux tous motifs confondus

A noter plusieurs enseignements :

L'intensité « importante » de déplacements fait émerger :

- ✓ Un fonctionnement en étoile autour des pôles d'Aubigny-sur-Nère et Sancerre / Saint-Satur
- ✓ L'axe **Gien / Bourges** via Aubigny-sur-Nère (s'appuyant sur la D940)
- ✓ L'axe **Cosne-sur-Loire / Bourges** via Sancerre / Saint-Satur (s'appuyant la D955)
- ✓ Une intensité « importante » de déplacements vers Gien s'observe uniquement depuis la CCSS ; Aucun depuis la CCPFSVL (Gien est à 50 min de Sancerre, contre 35 depuis Aubigny-sur-Nère)
- ✓ Une seule liaison est jugée comme importante entre les deux EPCI : depuis Belleville-sur-Loire vers Aubigny-sur-Nère
- ➔ Une confirmation (tous motifs confondus) des interactions très limitées actuellement entre les deux EPCI



# Un territoire générant des déplacements touristiques variés

- ✓ **Identité territoriale et patrimoniale plurielle qui multiplie les besoins** dans le temps et dans l'espace
- ✓ **Parmi les visiteurs les enquêtes montrent environ 30 % d'étrangers**
  
- ✓ **D'un point de vue géographique, une demande touristique à la fois :**
  - **Concentrée le long de la Loire**
  - **Diffusée autour des Vignobles du Sancerrois** (ex : route des vignobles)
  - **Ponctuelle sur la partie nord et ouest du territoire**, en lien avec le patrimoine (granges pyramidales, château de Blancafort, de Boucard, la Sologne, Aubigny-sur-Nère...)
  
- ✓ **D'un point de vue temporel, une demande :**
  - **Étalée des ponts du mois de Mai jusqu'à octobre** (en lien avec les vendanges)
  - **D'une durée variable** : de quelques heures à quelques jours
  
- ✓ **D'un point de vue modal :**
  - **L'accessibilité routière est logiquement aisée** et les conditions d'accueil des Camping-cars sont attractives (une dizaine d'aires réparties sur le territoire)
  - **Outre la Loire à vélo, plusieurs portes d'entrée sont situées sur l'axe Ligérien :**
    - ✓ Cosne-sur-Loire / Tracy-Sancerre en tant que porte **d'entrée ferroviaire**
    - ✓ 6 haltes nautiques



*Malgré des efforts louables en matière d'accueil et d'informations (ex : Maison de Loire du Cher), des difficultés pour accompagner ceux qui ne sont pas motorisés et qui rencontrent des difficultés pour rayonner sur le territoire depuis les portes d'entrées*





## *PARTIE 2*

# *Les offres de mobilité proposées sur le territoire*



# ***RESEAU VIAIRE ET STATIONNEMENT***

# Une hiérarchisation du réseau viaire orientée logiquement pour des échanges routiers vers l'extérieur

La hiérarchisation du réseau viaire décrit les fonctions allouées aux axes et les logiques de trafic qui en découlent

Quatre niveaux se distinguent sur le territoire

1) Des axes structurants desservant les pôles externes (Bourges, Vierzon, Cosne-Cours-Loire, Gien) et rabattant sur les axes majeurs proches (A71 et A77)

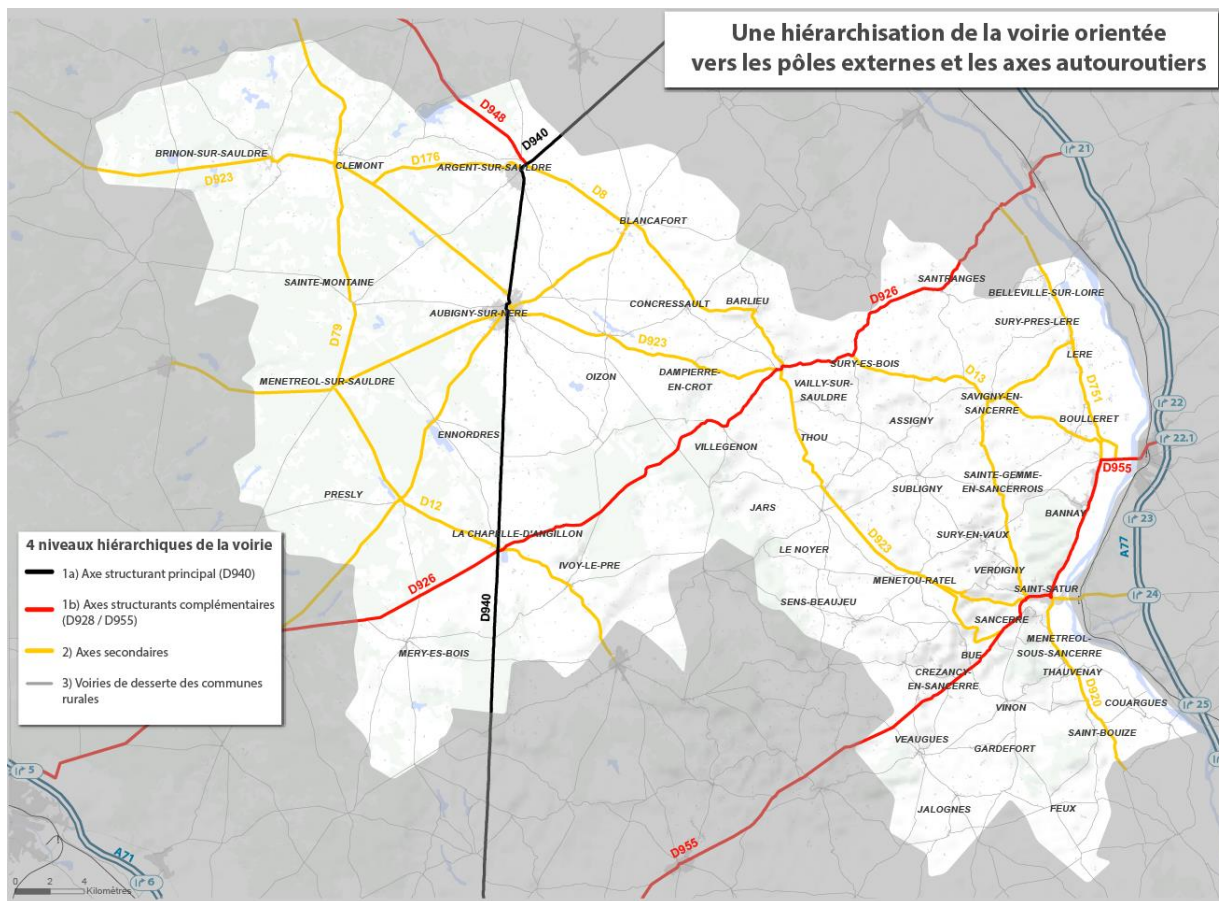
Ce niveau peut être distingué entre :

✓ 1a) Un axe structurant principal : La D940 (Bourges – Gien via Aubigny-sur-Nère) identifiée en tant que voirie d'intérêt régional et alternative gratuite aux autoroutes à péage entre Bourges et Paris (Prolongement de cet axe via la D948 depuis Argent-sur-Sauldre vers le nord-ouest)

✓ 1b) Des axes structurants complémentaires : La D955 (Bourges – Cosne-sur-Loire via Sancerre), et la D926 entre Vierzon et Belleville-sur-Loire (identifiée en tant qu'alternative gratuite pour des déplacements entre les Pays de Loire et le Grand Est)

2) Un réseau de départementales secondaires reliant les pôles du territoire et rabattant sur les axes supérieurs (D923 entre Aubigny-sur-Nère et Sancerre via Vailly-sur-Sauldre / D751 entre Boulleret et Belleville-sur-Loire / D8 entre Argent-sur-Sauldre et Vailly-sur-Sauldre via Blancafort)

3) Un réseau capillaire de voiries de desserte locale assurant des liaisons vers les communes rurales



Une absence de liaison est-ouest ! (en lien avec la faiblesse des échanges ?)

# Des niveaux de trafics polarisés vers les pôles externes et les échangeurs autoroutiers



Logiquement, le trafic est concentré sur les axes structurants

## 1) La D940 (Bourges-Gien)

- ✓ 6 618 véhicules / jour entre Aubigny-sur-Nère et Argent-sur-Sauldre
- ✓ Une pointe à 10 050 véh./j. sur Aubigny-sur-Nère

## 2) La D955 (Cosne-sur-Loire-Bourges)

- ✓ 8 060 véh./j. sur la traversée de la Loire
- ✓ 4 174 véh./j. entre Sancerre et Veauges

Les deux autres axes connaissant le plus de trafic sont :

- ✓ La traversée de la Loire à hauteur de Saint-Satur en direction de l'A77 (D2 – 5874 véh./j.)
- ✓ La D751 entre Boulleret et Belleville-sur-Loire (2 614 véh./j.)

Sur les autres axes le trafic est inférieur à 2 500 véh./j., notamment sur la D926

Le trafic PL est jugé comme fort sur :

- ✓ La D940 : 24 % du trafic au sud d'Aubigny-sur-Nère (env. 1 150 PL) / 21 % du trafic au nord (1 080 PL en direction de Gien)
- ✓ La D926 : 30 % du trafic (env. 640 PL) en direction de Vierzon

Imputable à l'activité économique interne et surtout au trafic de transit en évitement des axes autoroutiers payants, ces niveaux nuisent à la qualité des espaces publics et à la sécurité des autres modes, en particulier des modes doux.

**Si le trafic reste globalement modérée (à l'exception de la traversée d'Aubigny-sur-Nère) le sentiment des élus penche vers un trafic important même lorsque les niveaux sont inférieurs à 2 500 véh./j.**



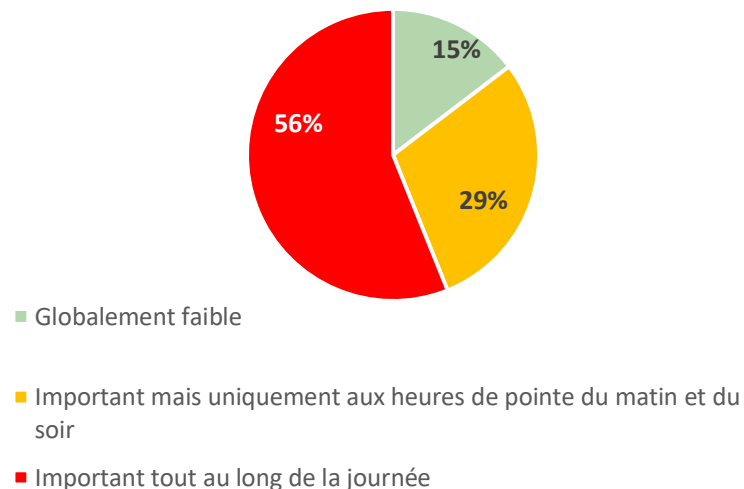
# Des niveaux de trafics et des vitesses jugés comme importants

Sur les 41 questionnaires retournés :

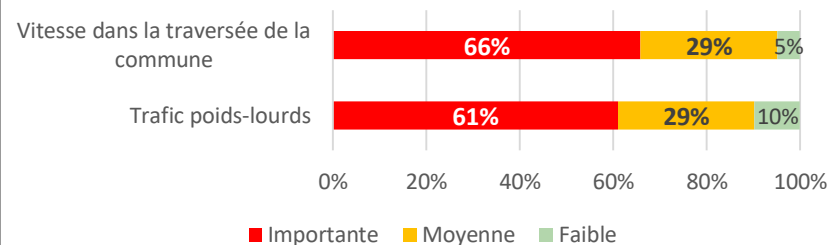
- ✓ Plus de **85 %** des répondants jugent les niveaux de trafics **importants**, dont 56 % tout au long de la journée
- ✓ En matière de difficultés :
  - ✓ **66 %** jugent que la vitesse est importante et 29 % estiment qu'elle est moyenne
  - ✓ La question du trafic des PL est également pointée avec plus de **60 %** des répondants qui l'estiment important



## Comment jugez-vous le niveau de trafic sur la commune ?



## Quelles difficultés en matière de circulation ?



Un certain décalage entre la perception des élus et la réalité en matière de trafic...  
Mais la question de la vitesse n'est pas à minorer...

# Quels moyens mis en œuvre pour diminuer les vitesses automobiles ?

La moitié des élus interrogés déclare disposer d'aménagements de pacification et d'apaisement des vitesses, dans les traversées urbaines, et aux abords des établissements.

D'une manière générale un recours ponctuel aux aménagements permettant de limiter les vitesses et souvent sur les principaux pôles

- ✓ Des zones 30 et zones de rencontre (ex : Aubigny-sur-Nère, Belleville-sur-Loire)
- ✓ Des aménagements ponctuels (coussins, dos d'âne...)
- ✓ Des radars pédagogiques pour sensibiliser à l'apaisement des vitesses

Disposez-vous d'aménagements de pacification :	Oui	Non
Dans la traversée des zones urbaines ?	54%	46%
Dans les zones résidentielles ?	31%	69%
Aux abords des établissements scolaires et équipements ?	51%	49%

Des aménagements de voirie et des restrictions de vitesses insuffisants qui confèrent aux espaces publics et au cadre urbain un caractère trop routier

Limiter l'impact de l'automobile doit permettre le sentiment de sécurité et le recours progressif aux modes doux pour des déplacements courts



# Une tendance à la baisse de l'accidentologie, localisée logiquement sur les secteurs concentrant les déplacements



✓ Une concentration logiques des accidents au niveau des routes D940 et D955 et plus particulièrement aux sein des pôles (Sancerre et d'Aubigny-sur-Nère)

✓ Une accidentologie globalement en baisse entre 2006 et 2016.

✓ Aucun décès en 2016,

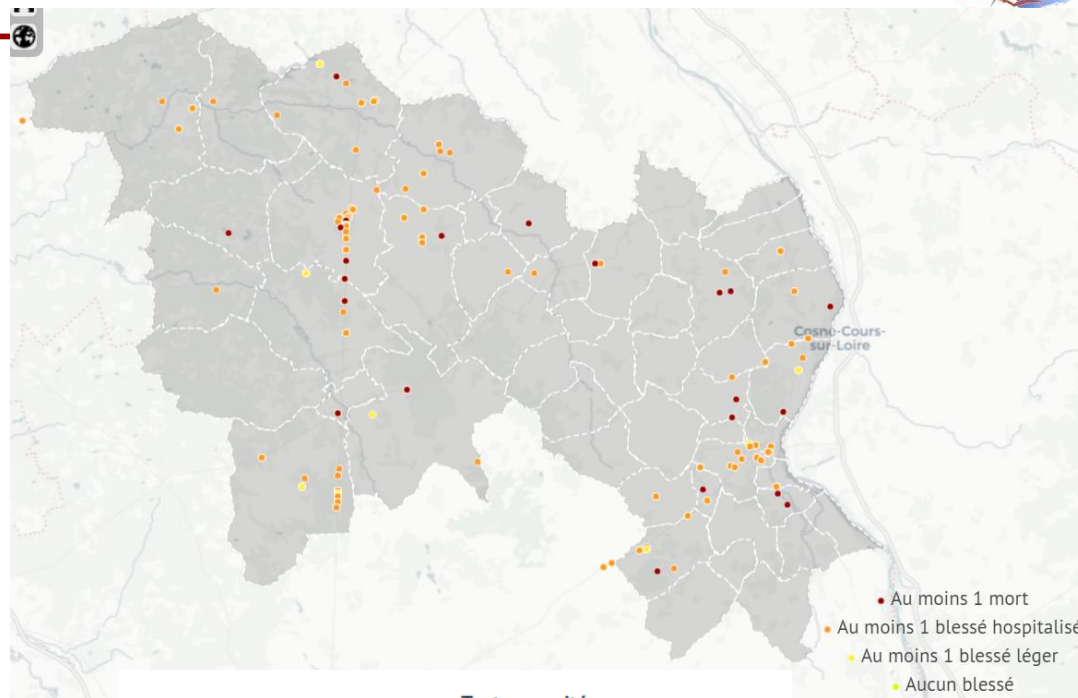
✓ 34 accidents en 2006, et seulement 12 en 2016

✓ 71,5% des accidents concernent des voitures.

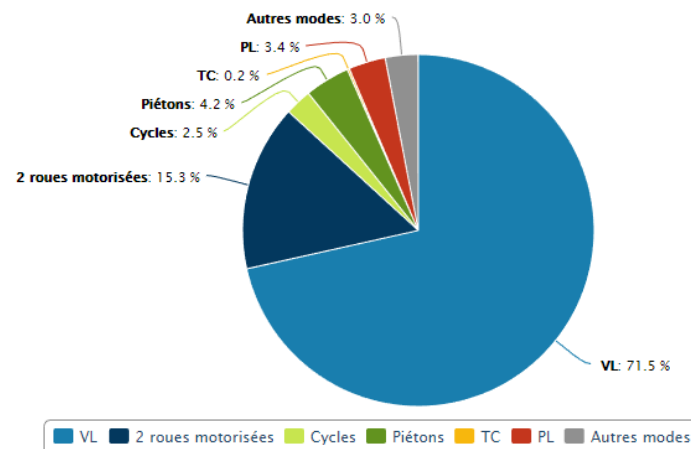
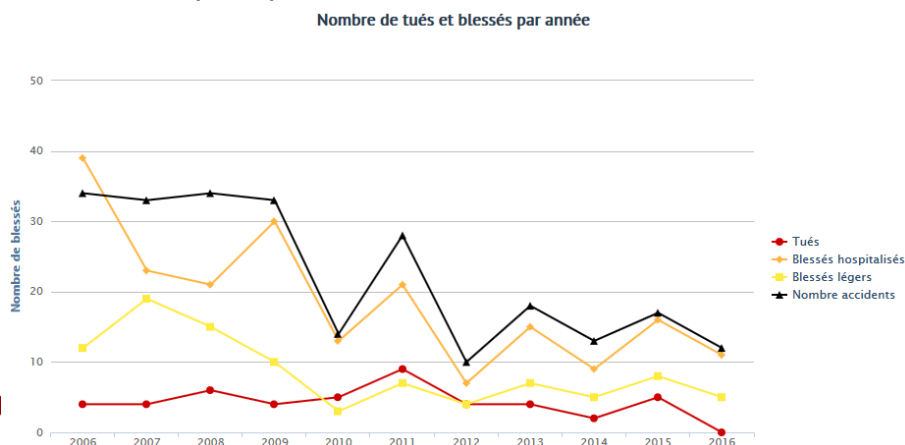
✓ 15% des deux roues motorisés

✓ Les cycles et piétons représentent 6,7% des accidents mais 21,3% des tués

✓ La voiture reste le mode à l'origine de la majorité des décès (61%)



Toutes gravités



## Peu ou prou de difficultés de stationnement sur les communes

D'une manière générale **95 %** des élus interrogés déclarent ne pas rencontrer de difficultés de stationnement

Dans le détail, **les quelques difficultés recensées** concernent essentiellement :

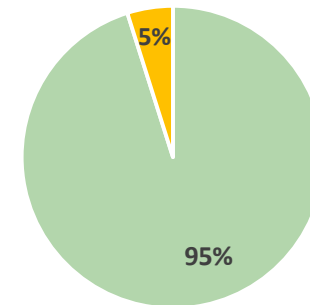
- ✓ **Les conditions de stationnement dans le centre-bourg** (difficultés moyennes pour 25 % des répondants) pour y répondre des **arrêts minute** ont été positionnés aux abords de certains commerces (ex : Vailly-sur-Sauldre, Argent-sur-Sauldre...)
- ✓ **Les conditions de stationnement aux abords des établissements scolaires** (difficultés moyennes à importantes pour 19 % des répondants)

Les communes sont soumises à des **difficultés « classiques »** en milieu rural :

- ✓ **Des pratiques anarchiques**
- ✓ **Une volonté de se stationner « au plus près »** (domicile, entrée / sorties des écoles...)
- ✓ **Mauvaise interprétation de l'offre publique** qui n'est pas un prolongement de l'espace privé...

**Un enjeu indispensable de sensibilisation aux bonnes pratiques pour éviter le stationnement anarchique sur trottoir, constaté sur la plupart des communes, qui peut nuire à la sécurité des autres usagers**

Comment jugez-vous les difficultés de stationnement sur votre communes ?



■ Faible ■ Moyenne





## Quelles problématiques de stationnement sur Sancerre ?

Sur Sancerre des enjeux de stationnement liés :

- ✓ A l'accessibilité aux commerces et services
- ✓ A la valorisation du patrimoine historique et à l'accessibilité des touristes

Une politique ambitieuse mise en place pour y répondre :

1) Dans la zone dense : des zones bleues adaptées au secteur pour accroître la rotation des véhicules aux abords des pôles

- ✓ 4 places limitées à 15 min devant la poste
- ✓ 1 heure sur la nouvelle place ou devant Notre-Dame de Sancerre (environ

2) Dans le péri-centre, sur les anciens remparts de la ville situés à une distance raisonnable (moins de 10 min à pied)

- ✓ Des espaces gratuits et de qualité (requalification récente des remparts des Dames et des Abreuvoirs)
- ✓ Un jalonement piéton / voiture pour valoriser ces espaces de stationnement
- ✓ Un jalonement dynamique des places pour inciter à utiliser ces parkings lors des pics de fréquentation touristique
- ✓ Un marquage au sol distinguant la vocation des places (VL, camping-cars, poids-lourd)



# Une politique de stationnement efficace sur Sancerre

Un relevé de la demande de stationnement avec un recensement du nombre de places (440) et de voitures stationnées

## Utilisation du taux de congestion pour illustrer la demande de stationnement :

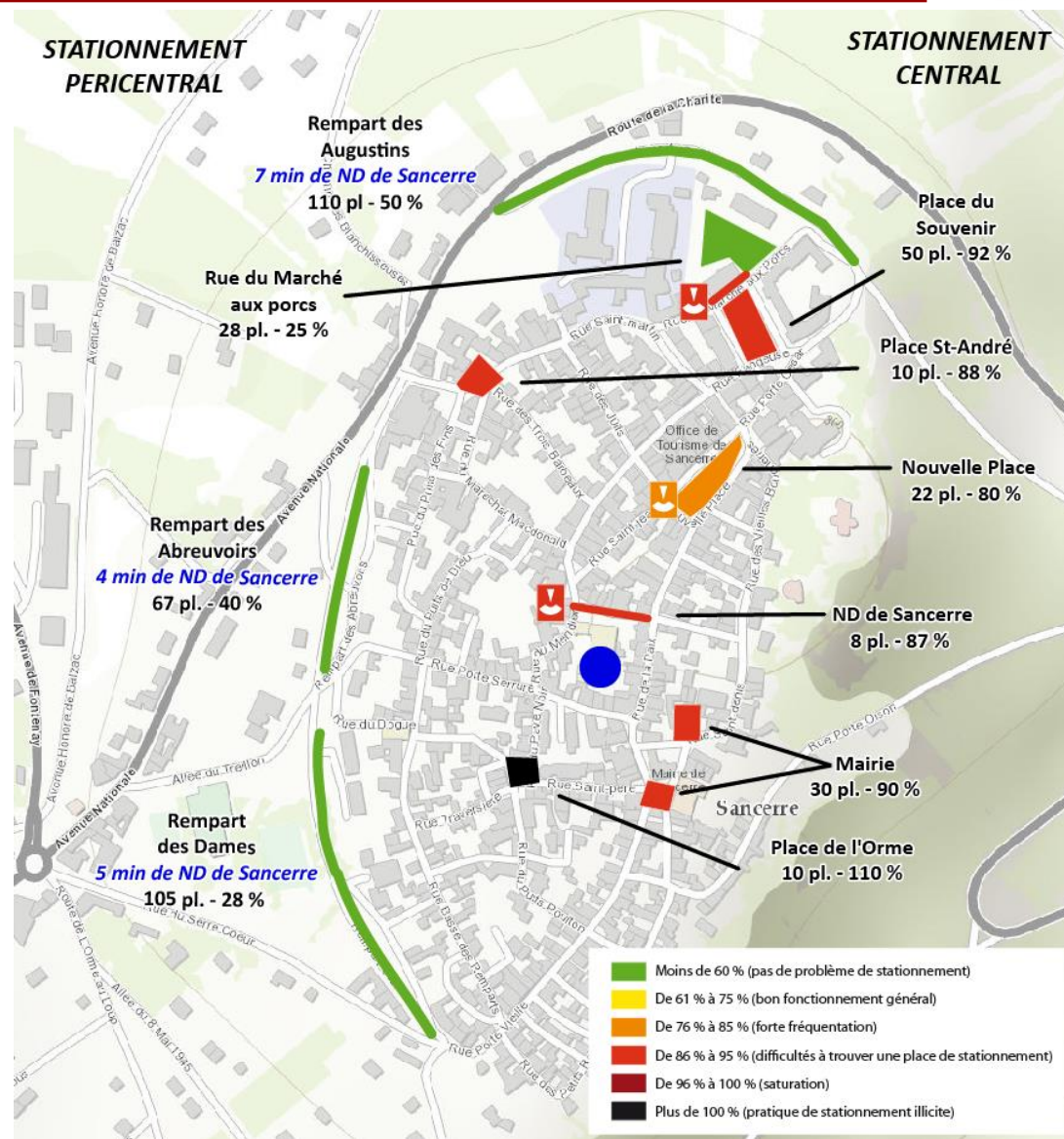
$$\frac{\text{Nombre de voitures stationnées de manière licite ou illicite}}{\text{Nombre total de places}}$$

## L'enquête menée met clairement en lumière la distinction entre :

- ✓ La forte fréquentation voire les difficultés à trouver des places sur le secteur central (de 80 à 110 % de congestion sur les espaces enquêtés)
- ✓ Des réserves de places sur les secteurs péricentraux avec des espaces occupés à moins de 40 % (à l'exception des places proches de l'Hôpital Local)

## Une politique globale cohérente et efficace

Cette politique ambitieuse et efficace n'exclut pas des pratiques anarchiques à annihiler



# Quelles problématiques de stationnement sur Aubigny-sur-Nère ?

Sur Aubigny-sur-Nère des enjeux de stationnement liés :

- A l'accessibilité aux commerces et services
- A l'accessibilité des actifs aux emplois

Un politique lisible mise en place pour y répondre :

1) Dès l'entrée dans le centre-ville, un affichage clair quant l'application d'une zone bleue de 1h30 (environ 70 places), avec :

- Un rappel régulier de la réglementation
- Des panneaux lisibles d'entrées et de sorties de zones bleue
- Un marquage au sol des places

2) Dans le péricentre, des parkings jalonnés et de capacités notables (140 places sur les parkings de la Nère ou du Pré qui Danse

Des logiques d'occupation comparables à Sancerre avec :

- Une zone bleue centrale proche de la saturation (98 % de congestion)
- Des parkings péricentraux peu occupés : de 25 % (parking du Pré qui Danse) à 70 % (Place de la Résistance) de congestion selon les espaces de stationnement



# Des problématiques de mouvements de marchandises dans les centralités des pôles

Sur Aubigny-sur-Nère l'absence d'aires de livraisons oblige les livreurs à se stationner sur en double-file sur la voirie

(3 véhicules en double-file sur moins de 80 mètres - photo ci-contre)

Lors de pics de fréquentation cette situation engendrera une désorganisation des flux et des situations de dangerosité, en particulier pour les modes doux

Sur Sancerre, les mouvements de livraisons / de retrait des marchandises en lien avec l'activité des cavistes, se fait via des véhicules de gabarits importants sur des voiries non adaptées





# ***TRANSPORTS COLLECTIFS ET INTERMODALITE***

# Une desserte hiérarchisée, et organisée en rabattement vers les pôles externes



## ✓ L'axe Bourges / Aubigny-sur-Nère / Gien :

1 ligne TER et 1 ligne Rémi (100)

(4 communes desservies dont Aubigny-sur-Nère et Argent-sur-Sauldre)

## ✓ L'axe Bourges / Sancerre / Cosne-sur-Loire :

1 ligne TER et 1 ligne Rémi (110)

(5 communes desservies dont Sancerre et Saint-Satur)

En complément la ligne 105 Ivoy-le-Pré - Bourges

## ✓ 2 services de transport à la demande

Un service de rabattement vers les points d'arrêt Rémi et TER et un service vers les centre-bourg

(L'ensemble des communes sont desservies par ces services)

## ✓ Les transports scolaires

(41 circuits scolaires. Pour relier les pôles d'habitat aux établissements d'enseignement, qu'ils soient internes ou externes au territoire)



### Lignes régulières

- TER - 6 : Nevers - Cosne - Gien - Montargis
- Rémi - 100 : Argent-sur-Sauldre - Bourges
- Rémi - 105 : Ivoy-le-Pré - Henrichemont - Bourges
- Rémi - 110 : Cosne-Cours-Sur-Loire - Sancerre - Bourges

### Services TAD

- Pôles de rabattement des services TAD de rabattement
- Pôles de rabattement des TAD de proximité

### Desserte des communes

- Communes desservies par au moins une ligne régulière
- Communes desservies uniquement par des services TAD

**Toutes les communes ont une offre hors scolaires !**

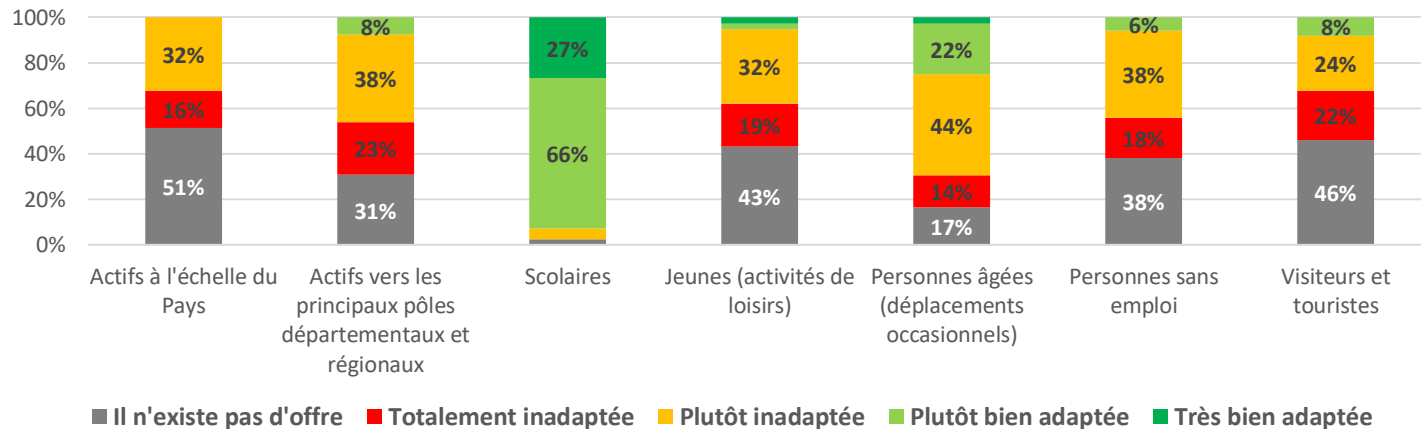
## Un niveau de demande qui pourrait être relié au niveau d'offre

41 % des personnes interrogées estiment que la demande est faible (voire très faible) et 37 % la jugent moyenne

A l'exception des scolaires (logiquement 93 % la jugent adaptée), l'offre proposée est globalement jugée négativement :

- ✓ Quasi 100 % des interrogés estiment que l'offre est inadaptée pour les actifs à l'échelle du Pays ou vers les principaux pôles externes (en intégrant les déclarants estimant l'absence d'offre)
- ✓ Hors scolaire, seule l'offre à destination des personnes âgées est légèrement satisfaisante (25 % des répondants la jugent adaptée)

Comment jugez-vous l'offre de Transports Collectifs ?



Les services TAD proposés sur l'ensemble des communes constituent une offre minimale et contredisent, pour certains publics (jeunes, personnes âgées), l'affirmation qu'il n'existe pas d'offre...

... Mais cela peut aussi relever d'un manque d'informations et de connaissances de l'offre

Le niveau d'offre jugé comme inadapté peut justifier un niveau de demande moyen à faible, les habitants cherchant par réflexe d'autres modes de déplacements...

## Les lignes TER pour se connecter aux gares (routière et ferroviaire)

Les lignes TER ont le mérite d'exister :

- ✓ Des services le matin et le soir permettent une **réponse très minimale à des actifs non motorisés**
- ✓ Les **correspondances avec le train sur les gares externes** facilitent les déplacements ponctuels vers Paris
- ✓ Un aller-retour l'après-midi permet de **rester 2/3 heures sur les pôles externes...**
- ✓ Mais ce niveau d'offre aura peu d'intérêt pour des captifs de communes qui disposent déjà d'une offre d'équipements et de services déjà importante, en particulier sur Aubigny-sur-Nère



Lignes assurées via des véhicules de 15 places

Ligne	Fonctionnement	Amplitude horaire	Niveau de desserte	Communes desservies
<b>Cosne-sur-Loire &lt;&gt; Sancerre</b>	Du Lun. Au Dim et JF toute l'année	5h51 - 20h53	4,5 AR en semaine 1 AR supplémentaire le vendredi 2 AR le samedi 2 AR DF	<b>3 communes</b> Sancerre, Saint-Satur, Bannay
<b>Intérêt et réponse aux besoins</b>		<b>Actifs : Faible</b> ✓ Amplitude horaire compatible avec des horaires de travail ✓ 1 AR possible pour répondre aux actifs ✓ Une desserte concentrée sur le centre-ville de Cosne-sur-Loire et pas sur les ZA périphériques		<b>Captifs : Moyen</b> ✓ Bon niveau de service avec plus de 4 AR par jour en semaine ✓ Mais un seul aller-retour possible sur 2/3 heures l'après-midi
<b>Aubigny-sur-Nère &lt;&gt; Gien</b>	Du Lun au dim et JF toute l'année	5h58 - 20h34	3 AR du Lun au dim et JF 1 AR supplémentaire le vendredi	<b>2 communes</b> Aubigny-sur-Nère, Argent-sur-Sauldre
<b>Intérêt et réponse aux besoins</b>		<b>Actifs : Faible</b> ✓ Amplitude horaire pouvant convenir à des horaires de travail ✓ Mais une fréquence faible (1 seul aller-retour pouvant convenir à des actifs avec des horaires peu attractifs)		<b>Captifs : Moyen</b> ✓ Des services du lundi au dimanche ✓ Mais un seul aller-retour possible sur 2/3 heures l'après-midi

Fréquentation jugée comme limitée par la Région

Une volonté de valoriser ces lignes dans une optique de rabattement vers l'offre ferroviaire



## Le réseau Rémi organisé en rabattement vers Bourges

- ✓ La ligne 100 est construite pour du rabattement depuis Méry-es-Bois vers le lycée Fournier mais elle est prolongée vers Aubigny-sur-Nère dans une logique de désenclavement
- ✓ La ligne 110 pour du rabattement vers le lycée J. Cœur à Bourges avec une offre prolongée durant les vacances

Pour ces deux lignes : une **desserte des axes structurant** (La 100 sur la D940 et la D110 sur la D955), mais **des volumes d'offres** :

- ✓ **Insuffisants pour répondre aux besoins des actifs**
- ✓ **Moyenne pour les captifs** avec à minima 2 AR du lun au sam toute l'année et permettant de rester 3 à 4 heures sur Bourges

La ligne 105 depuis Ivoy-le-Pré vers Bourges propose un volume d'offre équivalent, mais **1 seul AR est assuré automatiquement** (du lun au ven en période scolaire – desserte du lycée de secteur), les autres services sont à la demande

Ligne	Fonctionnement	Amplitude horaire	Niveau de desserte	Communes desservies
100 Bourges <> Argent-sur-Sauldre	LMMJVS Toute l'année	6h03 – 18h20	3 AR / jour 2 AR le samedi et pendant les vacances (Pas de desserte sur la communes de Méry-es-Bois)	<b>4 communes</b> Argent-sur-Sauldre, Aubigny-sur-Nère, La Chapelle d'Angillon, Méry-ès-bois (lycée de secteur à Bourges)
Intérêt et réponse aux besoins		<b>Actifs : Faible</b> ✓ Nombre de services trop limité pour attirer des actifs ✓ Bonne amplitude horaire		<b>Captifs : Moyen</b> ✓ A minima 2 AR / jour, permettant de rester 3h sur les 2 demi-journées à Bourges ✓ Offre lissée sur l'année du lundi au samedi ✓ Des services en correspondance avec l'offre ferroviaire à Bourges
110 Bourges <> Saint-Satur (ou Cosne-sur-Loire sur réservation)	LMMJVS Toute l'année	6h – 18h26	3 AR / jour 2 AR le samedi et pendant les vacances (pas de desserte de Veaugues)	<b>5 communes (lycées de secteur à Bourges)</b> Saint-Satur, Sancerre, Ménétréol-sous-Sancerre, Bué, Veaugues
Intérêt et réponse aux besoins		<b>Actifs : Faible</b> ✓ Bonne amplitude horaire ✓ 1 AR peut correspondre aux besoins des actifs ✓ Temps de parcours trop élevé (30 min de plus qu'en voiture)		<b>Captifs : Moyen</b> ✓ 1 AR par demi-journée permettant de 3/4 heures sur Bourges ✓ Offre lissée sur l'année du lundi au samedi ✓ Des services en correspondance avec l'offre ferroviaire à Bourges

# Une fréquentation notable des lignes desservant le territoire au regard du réseau départemental

La ligne 185 reliant Bourges à Vierzon est logiquement la plus structurante pour le département avec plus de 60 000 voyageurs par an, dont 92 % d'usagers commerciaux

Viennent ensuite les lignes desservant le Pays :

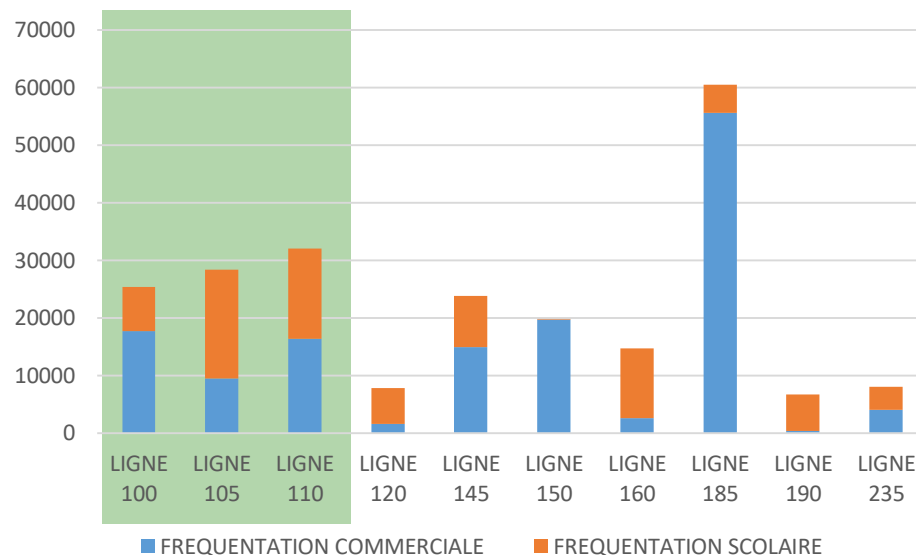
- ✓ La 110 (Bourges – Sancerre) avec 32 000 voyageurs / an dont 50 % de scolaires
- ✓ La 105 (Henrichemont – Bourges avec 28 300 usagers / an dont 66 % de scolaires
- ✓ La 100 (Argent-sur-Sauldre – Bourges) avec 25 400 usagers / an dont 30 % de scolaires
- ✓ Pour ces lignes, la part d'usagers quotidiens (*utilisateurs de la carte mensuelle*) est limité de 3 à 5 %

La vocation mixte des lignes qui ne sont pas exclusivement tournées sur les scolaires se confirment dans la répartition mensuelle de leur fréquentation :

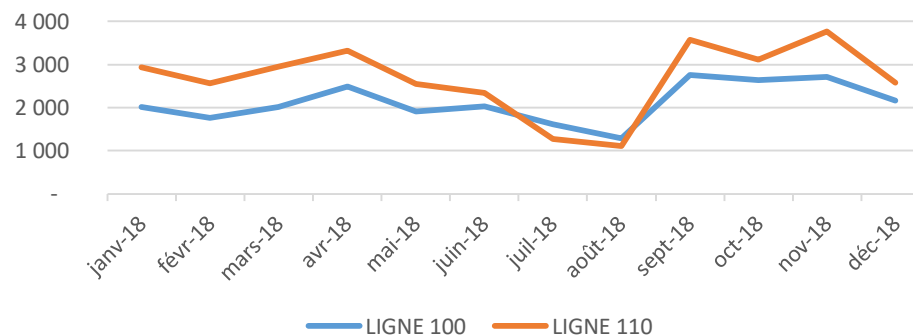
- ✓ En moyenne 1 300 usagers par mois sont comptabilisés sur juillet / août ce qui représente env. 54 usagers par jour ou 13 usagers par services

La demande existe et ne traduit pas un sentiment souvent exprimé de « véhicule qui roulent à vide »

Fréquentation des lignes REMI-18



Répartition mensuelle de la fréquentation des lignes 100 et 110



# Une offre Rémi attractive en termes de coûts mais notablement déficitaire en temps de parcours



## Une tarification avantageuse pour les usagers réguliers

- ✓ La tarification est dégressive, plus on voyage et moins un trajet est coûteux, autant pour les occasionnels que pour les abonnés.
- ✓ *Tous les titres sont en vente dans l'autocar, ce qui représente une facilité pour les usagers occasionnels*
- ✓ *Des tarifs réduits (-50%) accessibles : aux les familles nombreuses, étudiants ou apprentis, les demandeurs d'emploi (ou bénéficiaires du RSA)*

Titre		Prix	Coût pour 1 voyage
Titres occasionnels	Ticket unitaire	2 €	2 €
	Carte 10 voyages	14 €	1,40 €
Abonnement	Abonnement mensuel	40 €	0,91 €

## Des temps de parcours plus compétitifs en voiture mais un coût plus de 4 fois supérieur aux TC

- ✓ L'offre Rémi est compétitive en termes de prix. Pour un usager occasionnel le voyage en TC revient 2 fois moins cher qu'en voiture. Sur 1 mois l'abonnement Rémi est 4 fois moins cher que la voiture.
- ✓ La voiture est plus compétitive en termes de temps de parcours :
  - ✓ Sancerre > Bourges : 14 minutes plus rapide
  - ✓ Aubigny-sur-Nère > Bourges : 17minutes plus rapide

Origine/Destination	Ligne	Temps de parcours		coût d'un trajet simple		coût mensuel	
		VP	TC	VP	TC	VP	TC
Aubigny-sur-Nère > Bourges	Rémi - 100	50 minutes	1h07	4,08 €	2 €	179,52 €	40 €
Sancerre > Bourges	Rémi - 110	55 minutes	1h09	4,55 €	2 €	200,20 €	40 €

## L'analyse affinée de la fréquentation à l'échelle du territoire



Analyse effectuée sur les trajets ALLER	Ligne 100 – Argent-sur-Sauldre <> Bourges	Ligne 110 – Saint-Satur<> Bourges
<b>Sur une semaine type en période scolaire (du 8/10/2018 au 13/10/2018)</b>		
Fréquentation de la ligne	<b>454 voyageurs</b>	<b>506 voyageurs</b>
Nombre d'usagers résidant sur le Pays	340 voyageurs <i>(soit 75 % de la fréquentation)</i>	71 voyageurs <i>(soit 14 % de la fréquentation)</i>
Profil des usagers du Pays	<b>61 % d'usagers commerciaux / 39 % de scolaires</b>	<b>86 % d'usagers commerciaux / 14 % de scolaires</b>
Nombre d'usagers par commune	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Aubigny-sur-Nère : 210 (62% des usagers du Pays)</li> <li>▪ Argent-Sur-Sauldre : 60 (18%)</li> <li>▪ La Chapelle d'Angillon : 40 (12 %)</li> <li>▪ Méry-ès-Bois : 30 (9 %)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Saint-Satur : 34 (48 % des usagers du Pays)</li> <li>▪ Sancerre : 19 (26 %)</li> <li>▪ Bué : 9 (13 %)</li> </ul>
Volume et part des usagers sur les services du matin du lundi au vendredi	265 - 78 %	43 – 60 %
Part des usagers sur les services du midi et du samedi	75 - 22 %	28 – 40 %
<b>Sur une semaine type en période de vacances (du 22/10/2018 au 27/10/2018)</b>		
Nombre d'usagers résidant sur le Pays	132 voyageurs <i>(soit 75 % de la fréquentation)</i>	49 voyageurs <i>(soit 6 % de la fréquentation)</i>
Nombre d'usagers par commune	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Aubigny-sur-Nère : 93 (70% des usagers du Pays)</li> <li>▪ Argent-Sur-Sauldre : 36 (27%)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Saint-Satur : 22 (45 % des usagers du Pays)</li> <li>▪ Sancerre : 13 (26%)</li> <li>▪ Bué : 11 (22 %)</li> </ul>

**Malgré des niveaux d'offres équivalents la ligne 100 est jugée comme beaucoup plus attractive pour la CCSS que ne l'est la 105 pour le secteur de Sancerre**

# Des navettes TAD REMI pour assurer un rabattement vers les lignes régulières depuis l'ensemble des communes

## Principe de desserte

Relie du lundi au samedi 43 communes du territoire non desservies par les lignes régulières vers 6 points de rabattement, en correspondance avec les réseaux Rémi et / ou TER

Le TAD zonal fonctionne selon un schéma du domicile <> arrêt

## 2 points de rabattement internes :

- ✓ Aubigny-sur-Nère
- ✓ Saint-Satur

## 4 points de rabattement externes :

- ✓ Cosne-sur-Loire (certaines communes en doublon avec Saint-Satur)
- ✓ Henrichemont
- ✓ Les Aix-d'Angillon
- ✓ Saint-Martin d'Auxigny

## En termes de niveau de desserte > 3 services quotidiens :

- ✓ 1 Aller le matin (vers 7/8h)
- ✓ 1 Aller le midi (vers 12/13h)
- ✓ 1 Retour le soir (vers 19h)

Soit un rabattement possible sur l'après-midi ou la journée entière

Pour les communes en doublon entre Saint-Satur et Cosne-sur-Loire, le niveau d'offre est doublé

Le coût du trajet est de 2€ soit autant qu'un titre unitaire de transport.

**4 952 déplacements par an en AR (soit en moyenne 8 déplacements par jour en AR)**

Répartition des lignes et des services de rabattement



# Une répartition équitable de la demande de rabattement vers les lignes 100 / 110 et TER



Pour rappel, 4 952 déplacements par an

Les 3 points de rabattement les plus fréquentés sont :

- ✓ **Cosne-sur-Loire : 1 211 déplacements annuels** (soit 24 % des usagers du TAD sur le Pays)
- ✓ **Aubigny-sur-Nère : 1 135 déplacements** (23 %)
- ✓ **Les Aix-D'angillon : 1 102 déplacements** (22 %)

La forte attraction des Aix-d'Angillon contraste finalement avec le faible attrait de la partie interne de la ligne 110 vers Bourges mise en valeur précédemment

Communes de rabattement et lignes	Nombre de communes en rabattement	Volume et part de la population du Pays	Volume d'usagers des navettes et part sur le total du territoire	Principales Communes d'origine
Aubigny-sur-Nère 100 vers Bourges	6	3 880 12 %	<b>1 135</b> 23 %	✓ Brinon-sur-Sauldre (685 usagers) ✓ Oizon (287)
Saint-Satur 110 vers Bourges	15	9 550 29 %	252 5 %	✓ Couargues (141) ✓ Belleville-sur-Loire (43)
Cosne-sur-Loire TER			<b>1 211</b> 24 %	✓ Léré (480) ✓ Boulleret (352)
Les Aix d'Angillons 110 vers Bourges	9	3 440 10 %	<b>1 102</b> 22 %	✓ Feux (524) ✓ Veaugues (306)
Henrichemont 105 vers Bourges	10	2 920 9 %	583 12 %	✓ Thou (443) ✓ Sury-ès-Bois (74)
Saint-Martin d'Auxigny 100 vers Bourges	3	1 020 3 %	669 14 %	✓ Méry-ès-Bois (511) ✓ Presly (109)

Les principales OD concernent :

- ✓ *Brinon-sur-Sauldre - Aubigny-sur-Nère* avec 685 déplacements annuels soit 14 % du total des déplacements
- ✓ *Feux - Les Aix-d'Angillon* (524 – 11%)
- ✓ *Méry-ès-Bois - Saint-Martin-d'Auxigny* (511 – 10 %)

} Soit 35 % des flux totaux

Cette concentration des flux induit des OD limitées voire nulles :

10 communes n'émettent aucun flux et 9 moins de 20 – 19 communes qui représentent 6 500 habitants

**Une faible fréquentation au regard de l'offre !**

# Une offre de rabattement vers les polarités urbaines du territoire pour assurer une desserte minimale aux plus captifs

## Principe de desserte

TAD zonal fonctionne selon un schéma du domicile <> polarités (supermarché, commerces de proximité...)

## 4 points de rabattement internes :

- ✓ Aubigny-sur-Nère
- ✓ Saint-Satur
- ✓ Sancerre
- ✓ Vailly-sur-Sauldre

## 2 points de rabattement externes :

- ✓ Cosne-sur-Loire
- ✓ Henrichemont

## Le territoire du Pays est découpé en 6 zones et ces zones peuvent cumuler plusieurs points de rabattement

Ex : la zone sud de Sancerre profite d'un rabattement vers 4 pôles dont Aubigny-sur-Nère seule liaison transversale entre les deux EPCI proposée par le système TC global

## En termes de niveau de desserte : la règle générale est de proposer un AR sur 2/3h vers la polarité

- ✓ Pour les communes disposant d'un seul pôle de rabattement (ex : secteur d'Aubigny-sur-Nère) ce service est proposé 2 demi-journées par semaine
- ✓ Pour les communes disposant de plusieurs pôles (ex : secteurs de Belleville-sur-Loire / Sancerre) ce service fonctionne de 4 à 5 demi-journée par semaine.

Le coût du trajet est de 2€.

3 685 déplacements par an en AR

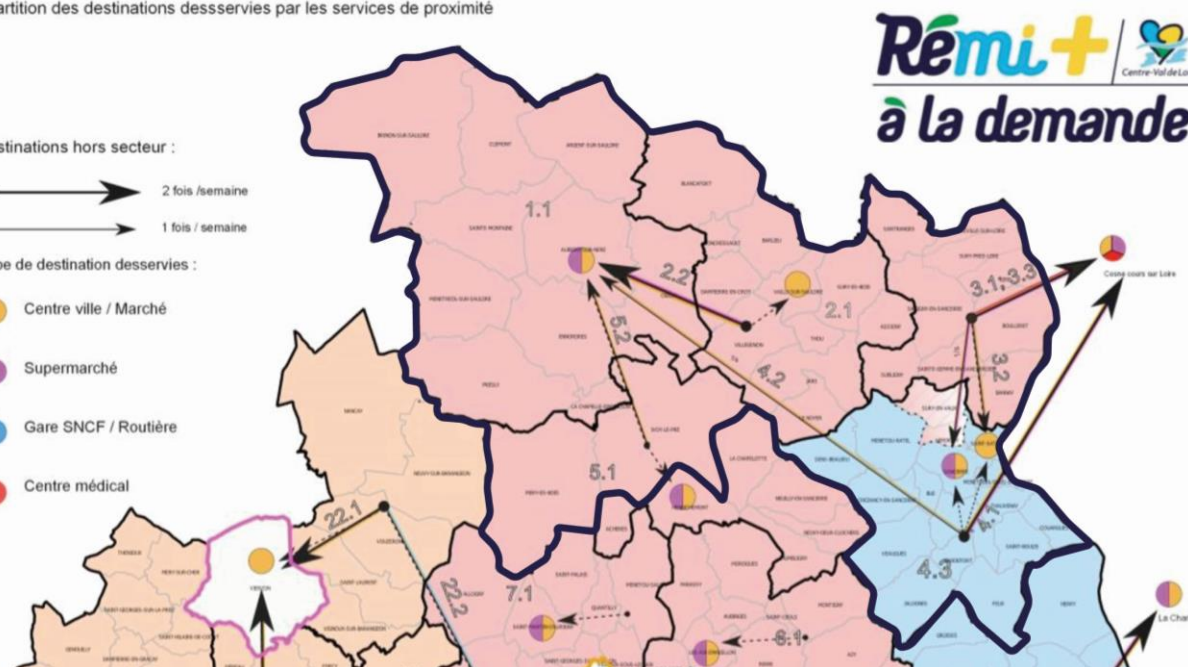
Répartition des destinations desservies par les services de proximité

Destinations hors secteur :

- 2 fois / semaine
- 1 fois / semaine

Type de destination desservies :

- Centre ville / Marché
- Supermarché
- Gare SNCF / Routière
- Centre médical



**Une organisation cohérente au regard des bassins de vie identifiés précédemment, mais une fréquentation faible : la région envisage de réorganiser le TAD en lien avec les usages (ex : ½ journée dédiée au RDV à une maison de santé etc...)**

# Une offre de rabattement vers les polarités urbaines du territoire pour assurer une desserte minimale aux plus captifs



**Pour rappel, 3 685 déplacements par an** – Lorsque les lignes TAD fusionnent deux pôles de rabattement (Sancerre & St-Satur et Sancerre & Cosne-sur-Loire), les données présentées cumulent les deux destinations

Les **deux pôles principaux pôles d'attraction** sont :

- ✓ **Cosne-sur-Loire** (à minima 1 474 usagers par an vers cette seule destination) – Une destination privilégiée quand les usagers ont également la possibilité de se rendre sur Sancerre ou St-Satur (zones 2 et 4)
- ✓ **Aubigny-sur-Nère** (à minima 1 330 usagers) :
  - ✓ Une **destination privilégiée par rapport à Vailly-sur-Sauldre** (zone 6)...
  - ✓ ... Mais négligée par rapport à Henrichemont (zone 3)

Zones du TAD	Nombre de communes desservies	Volume de population et part du Pays	Nombre de pôles de rabattement	Volume d'usagers des navettes par zone	Volume d'usagers des navettes par zone et par destination
1) Aubigny-sur-Nère	10	11 586 35 %	1	<b>620</b> 17 %	✓ Aubigny-sur-Nère - 620
2) Belleville-sur-Loire	9	7 350 22 %	3	<b>1 358</b> 37 %	✓ <b>Cosne-sur-Loire – 1309</b> ✓ Sancerre & St-Satur - 49
3) Henrichemont	2	1 390 4 %	2	241 6 %	✓ Aubigny-sur-Nère – 16 ✓ <b>Henrichemont - 225</b>
4) Sury-en-Vaux / Verdigny	2	1 028 3 %	2	177 5 %	✓ <b>Cosne-sur-Loire – 165</b> ✓ Sancerre & Cosne-sur-Loire - 6
5) Sancerre	15	7 501 23 %	3	475 13 %	✓ Sancerre & St-Satur – 93 ✓ <b>Sancerre &amp; Cosne-sur-Loire - 382</b>
6) Vailly-sur-Sauldre	11	3 983 12 %	2	<b>814</b> 22 %	✓ <b>Aubigny-sur-Nère – 694</b> ✓ Vailly-Sur-Sauldre - 120

**Les OD les plus importantes :**

- ✓ Léré vers Cosne-sur-Loire : 515 déplacements (14 % des services de proximité)
- ✓ Blancafort vers Aubigny-sur-Nère : 481 déplacements

**En 2018, 17 communes (représentant 6 250 habitants) n'ont pas émis de flux TAD, et 9 communes (10 200 habitants) moins de 10 flux**



# L'offre scolaire un maillage interne dense assurant aux heures de pointe un rabattement depuis les communes rurales vers les polarités

Recensement des circuits scolaires dans le sens aller (partant du principe que pour chaque aller un retour existe)

## 41 circuits scolaires parcourent le territoire quotidiennement.

- ✓ 17 circuits desservent uniquement des établissements secondaire
- ✓ 17 circuits desservent un ou plusieurs établissements primaires et secondaires
- ✓ 7 circuits desservent uniquement des établissements primaires

## 23 circuits scolaires internes, desservent des collèges de secteur :

- ✓ 5 circuits desservent le collège Gérard Philipe d'Aubigny-sur-Nère
- ✓ 9 circuits desservent le collège Francine LECA de Sancerre

## 17 circuits scolaires sortants du territoire. A destination des lycées de secteur :

- ✓ Vierzon (3)
- ✓ Gien (3)
- ✓ Cosne-sur-Loire (4)
- ✓ Bourges (6)
- ✓ 1 circuit à destination du collège d'Henrichemont

## 31 bus circulent sur le territoire entre 8h et 9h un mardi en période scolaire.

- ✓ C'est l'offre de transport en commun la plus conséquente du territoire, autant en termes de maillage que de volume d'offre globale.



A l'exception des bénéficiaires de la Garantie Jeunes, l'offre scolaire est exclusivement réservée aux élèves...  
... Sur d'autres territoires, lorsque des places sont disponibles l'offre scolaire est ouverte à tous et constitue une réponse certes minimale (puisqu'elles ne fonctionnent pas pendant les vacances) mais pertinente pour des captifs

# Une navette expérimentale sur la commune de Sancerre

Navette gratuite fonctionnant le vendredi (matin et après-midi) uniquement sur la commune

Objectif de desserte des pôles Sancerrois (hôpital, zone commerciale le Petit Morice, maison de santé...)

Une première phase expérimentale d'octobre 2018 à février 2019, prolongée depuis

Dans un premier temps, la navette était régulière avec une fréquence à la demi-heure mais le service est passé à la demande, du fait :

- ✓ D'une fréquentation trop limitée (de 4 à 6 jours / jour)
- ✓ De difficultés à tenir le niveau de fréquence : aider les personnes âgées à monter dans le véhicule (minibus classique de 9 places) augmente le temps de parcours



**Navette gratuite**  
Du 5 octobre 18 au 1<sup>er</sup> février 19

La Ville de Sancerre teste une offre de service pour faciliter l'accès aux commerces...

Départ	9 h devant l'hôpital
Passage	Toutes les 30 minutes* (environ)
Jour	Le vendredi
Horaires	de 9 h à 12 h 30 et de 14 h à 16 h
Liste des arrêts	Hôpital Esplanade Porte-César Nouvelle Place Rue St-Jean – Place du Beffroi Place du Connétable Place de la Panneterie (mairie) Rue Porte-Vieille Rue Basse-des-Remparts Place Saint-André Avenue Nationale Avenue de Verdun – Jean de Léry - HLM Maison de santé  Amigny : Rue du Tour-d'Amigny  Chavignol : Place de l'Orme et Eglise  Petit-Morice et zone commerciale

Le Petit Morice  
Zone commerciale

Amigny  
Rue du Tour-d'Amigny

Chavignol  
Place de l'Orme  
Eglise

HLM  
Maison de santé

La navette vous prend en charge dans les 2 sens.  
Dernier départ de l'hôpital à 12 h et à 15h30.  
Dernier retour à l'hôpital à 13h et à 16h30  
\* En fonction des aires de la circulation

Une offre qui a le mérite d'exister mais qui doit être requalifiée pour être pleinement attractive (véhicule adapté, chauffeur affilié, communication accrue)

# Une intermodalité physique trop peu développée sur le territoire

L'intermodalité désigne les conditions de transition (confort, sécurité, lisibilité) entre les différents modes de déplacements (voiture, transports collectifs, modes doux)  
Les Pôles d'Echanges Multimodaux (PEM) désigne les lieux physiques de ces transitions  
Même si l'offre TC est globalement limitée, faciliter son usage via des conditions optimales de rabattement multimodaux participe à l'augmentation de son usage



Sur le territoire, **seul le Parking du Pré qui Danse à Aubigny-sur-Nère peut être considéré comme un PEM ou point de connexion**, avec :

- ✓ Des **arrêts TC lisibles** (desserte lignes TER et 100)
- ✓ Un **espace de stationnement suffisant** (env. 140 places)
- ✓ Une **aire de covoiturage** (à mieux valoriser) et des **Infrastructures de Recharge des Véhicules Electriques**
- ✓ L'installation de **points de stationnement vélo** peut permettre de compléter l'offre proposée sur le site et d'en faire un pôle structurant.



L'arrêt Rempart Sancerre constitue le deuxième point où se cumule offre TER et Rémi-18 (ligne 110) mais son aménagement est **jugé peu qualitatif** (manque de confort, de valorisation et de sécurité, malgré sa proximité avec les aménagements récents des secteurs des anciens remparts)

D'autres points de connexions existent et seront à valoriser pour la suite de l'étude (Argent-sur-Sauldre, Boulleret, etc...)

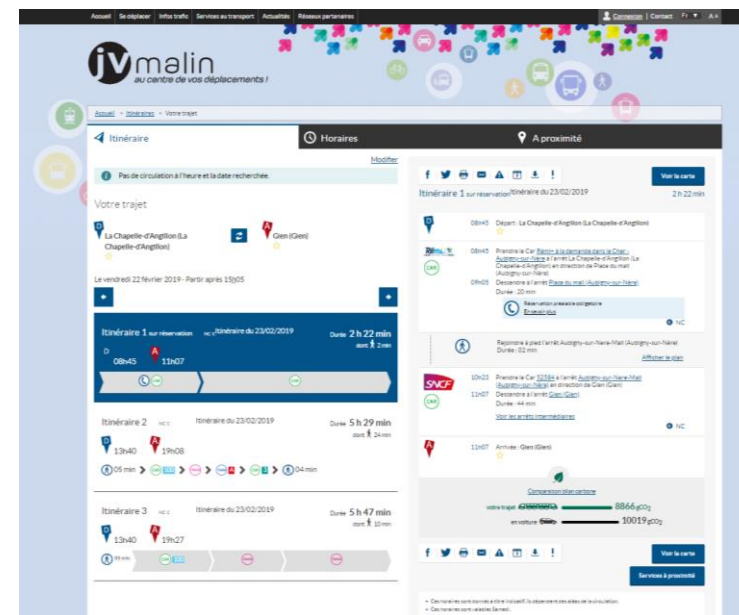


# Une ambition de la Région de développer l'intermodalité dite « virtuelle »

En ce qui concerne l'information, la mobilité n'est pas innée et un manque d'informations ou des difficultés liées à la lecture de fiches horaires peuvent être un frein à l'usage des modes alternatifs

En plus des fiches horaires classiques, le site **jymalin.fr** est un **calculateur d'itinéraires** permettant de cumuler les différents modes de déplacements. L'ambition de la Région est de revoir ce site en profondeur mais aucune échéance n'est fixée...

A l'échelle du Pays un guide de la mobilité a été édité en 2014 par la Maison de l'Emploi du Pays de Sancerre Sologne mais celui-ci est jugé comme désuet et peu détaillé pour inciter à l'usage des offres alternatives



En ce qui concerne la tarification : en plus du coût, cumuler plusieurs titres de transport peut venir complexifier l'organisation d'un déplacement en transport collectif - Sur un trajet cumulant offres Rémi-18 et TER, l'utilisateur doit disposer de deux titres de transport

L'objectif de la Région est de proposer une **tarification unique**

- Au 1er mai 2019 pour ceux qui relèvent de déplacements occasionnels
- Au 1er septembre 2019 pour les abonnés

Deux types de tarifications sont projetées :

- 1 tarif pour les petites lignes
- 3 niveaux de tarifs pour les lignes structurantes

Ces solutions doivent permettre d'améliorer les conditions d'usages des transports collectifs

# Quelles pistes d'amélioration quant à l'offre TC ?

2/3 des répondants estiment qu'il faut améliorer l'offre de transports collectifs

Trois cibles sont particulièrement mis en avant pour cette amélioration :

- ✓ Les personnes âgées (prioritaire pour 87 % des interrogés)
- ✓ Les personnes sans emploi (64 %)
- ✓ Les jeunes (57 %)

Aucun des interrogés n'a identifié ces cibles comme non prioritaires

Pour les 2/3 des répondants les actifs et les visiteurs peuvent éventuellement être ciblés

→ Un niveau de priorité moindre mais des publics qui pourront être ciblés via d'autres solutions de mobilité

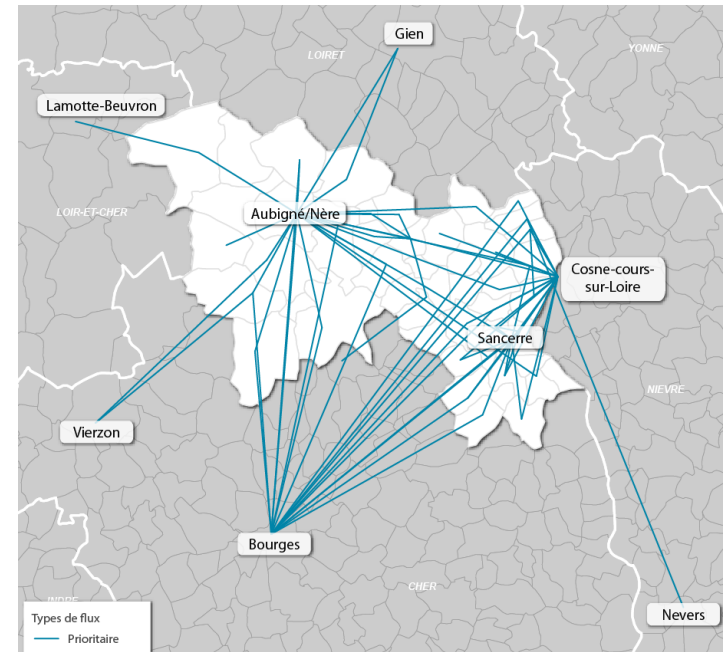
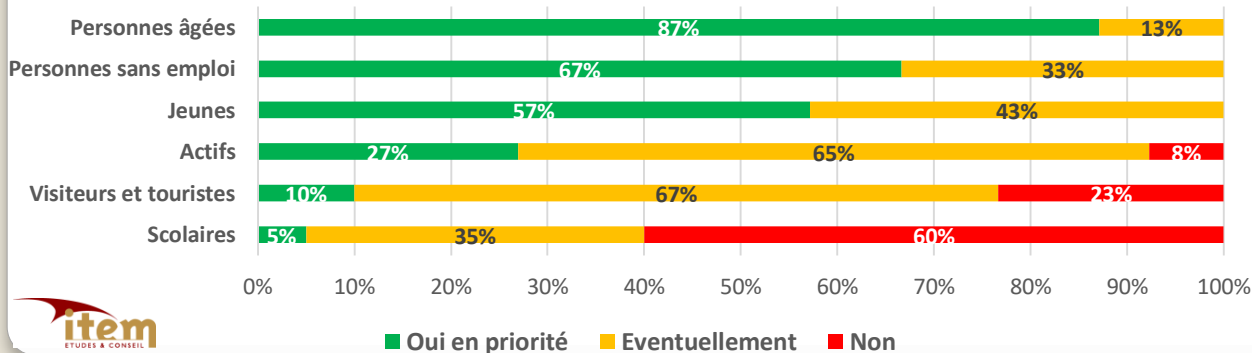
Les personnes interrogées font émerger les pôles de destination de Aubigny-sur-Nère, Bourges Cosne-sur-Loire

Des demandes émergent également quant à des liaisons transversales entre les deux EPCI, en particulier depuis le Sancerrois vers Aubigny-sur-Nère

## Faut-il améliorer l'offre de transport de collectif sur votre commune ?

Oui, il faudrait améliorer l'offre de transport collectif	65%
Non, je pense que les TC ne sont pas la réponse adaptée et qu'il faut trouver d'autres solutions	28%
Non, elle est suffisante	7%

Les cibles prioritaires en matière d'amélioration de l'offre ?





# ***MODES ACTIFS ET MANAGEMENT DE LA MOBILITE***

# Une pratique des modes doux essentiellement tournée vers les loisirs selon les élus



**La pratique de la marche** surtout orientée vers les loisirs, 25% des élus la juge importante et 63% moyenne.

Une pratique notable également chez les scolaires, puisqu'elle est jugée moyenne à importante par 31% des élus.

La marche serait très peu répandue chez les actifs. 100% des interrogés l'estime faible, très faible ou inexistante.

→ Pourtant 5 249 actifs travaillent dans leur commune de résidence (soit 41,5% des actifs occupé du territoire), et **22 % de ces actifs se rendent sur leur lieu de travail à pied**

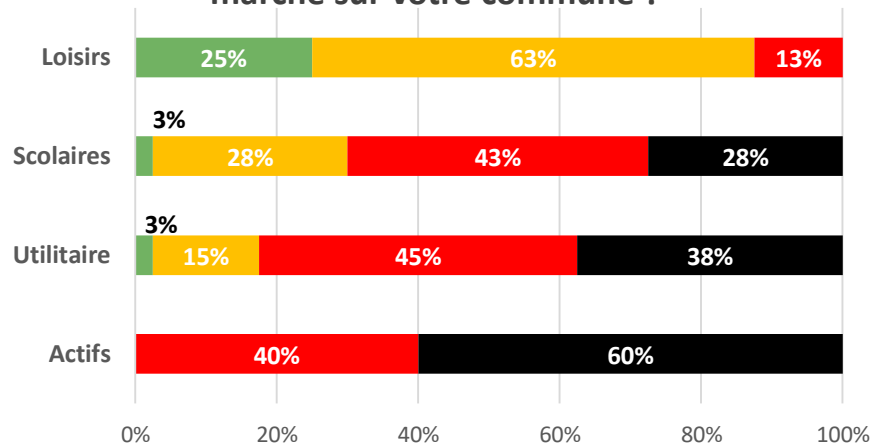
Pour le mode cyclable, selon **plus de 98 % des élus**, la pratique des actifs, des scolaires ou pour des déplacements utilitaires, **est faible voire inexistante**

Seuls les déplacements cyclables de loisirs sont jugés comme moyens (50 %) voire importants (10 %)

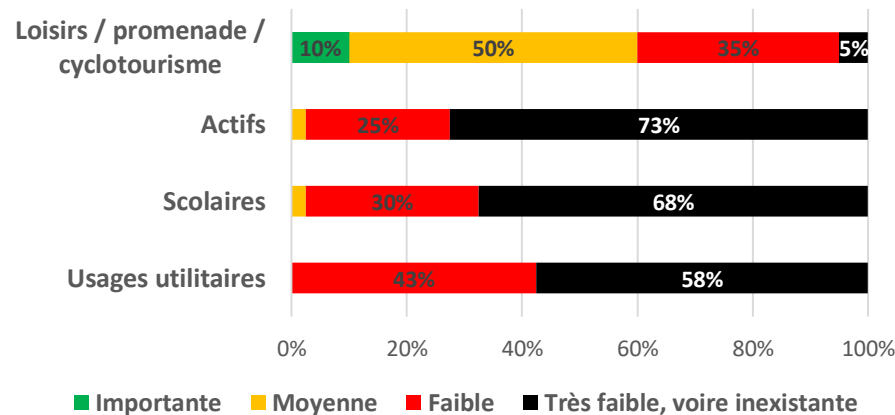
Les raisons peuvent être multiples :

- ✓ **L'absence d'aménagements** (seules 2 communes déclarent disposer d'aménagements cyclables, qui plus est en quantité insuffisante)
- ✓ **La potentielle sensation de dangerosité en lien avec le trafic automobile** (par exemple sur la D940)
- ✓ **Le relief** (par exemple sur le Sancerrois).

## Comment jugez-vous la pratique de la marche sur votre commune ?



## Comment jugez-vous la pratique du vélo sur la commune ?



# Des aménagements piétons inégaux sur le territoire et fonction de l'urbanité des communes

- ✓ **15% des élus déclarent ne pas avoir de cheminements piétons sur leur commune.**

*Pour rappel 28 communes possèdent moins de 500 habitants, l'absence de cheminements est peu problématique du fait d'une faible intensité de piétons dans les petites communes, le recours à un apaisement des vitesses automobiles peut être une solution adéquate*

- ✓ **Des cheminements piétons de qualité dans l'ensemble.**

*Pour 60% des élus les cheminements piétons sont jugés moyens à plutôt bons*

- ✓ **Les cheminements vers le cœur de bourg jugés de meilleure qualité qu'à l'intérieur du cœur de bourg.**

- *34% estime les cheminements vers le bourg de plutôt bonne qualité, cette proportion baisse à 22% pour les cheminements à l'intérieur du cœur de bourg*
- *Le maillage viaire, la densité et l'âge plutôt ancien du bâti peuvent expliquer ce ressenti*



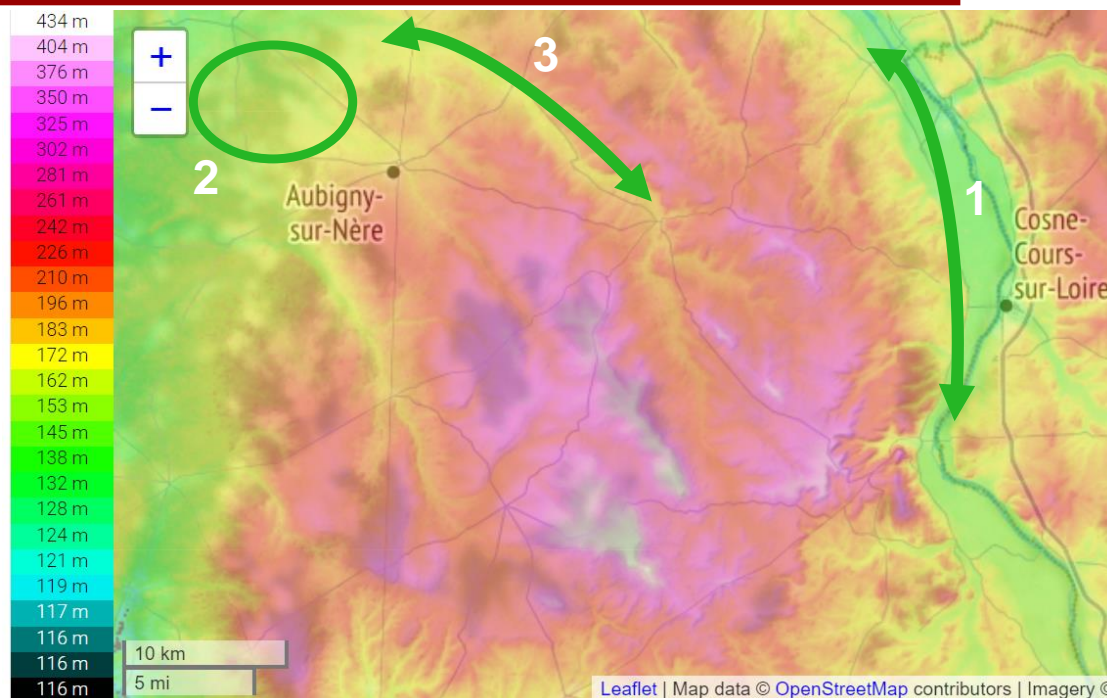
## Comment jugez-vous la qualité des cheminement piétons sur votre commune ?

	Vers le cœur de bourg	Dans le cœur de bourg
Pas de cheminement	15%	15%
Médiocre	24%	27%
Moyenne	27%	37%
Plutôt bonne	34%	22%



# Les modes actifs : un territoire contraint peu propice au vélo classique

- ✓ Le relief accidenté sur une grande partie du territoire, ne favorise pas la pratique des modes actifs
- ✓ 318 mètre de dénivelé entre le point le plus haut et le point le plus bas
- ✓ Hors de la partie centrale du territoire, plusieurs zones bénéficient d'un relief peu contraint :
  - 1) Le long de la Loire de Couargues à Belleville-sur-Loire
  - 2) Une zone de plaine au Nord-Ouest d'Aubigny-sur-Nère, en direction de Brinon-sur-Sauldre
  - 3) La vallée de la Sauldre d'Argent-sur-Sauldre à Vailly-sur-Sauldre



Néanmoins le Vélo à Assistance Electrique est :  
 Une solution pouvant s'affranchir du relief  
 Une solution alternative à l'achat d'une seconde voiture  
 Attractif pour des déplacements de moins de 8 km depuis les communes rurales vers les polarités

Polarités des bassins de vie	Nombre de communes à moins de 8 km	Volume de population (dont la polarité)
Aubigny-sur-Nère	2 communes	6 500
Sancerre	6 communes	5 500
Vailly-sur-Sauldre	6 communes	2 200
<b>TOTAL</b>	<b>14 communes</b> <i>soit 1 commune du Pays sur 3</i>	<b>14 200 habitants</b> <i>soit 43 % des habitants du Pays</i>

Plus de 14 200 des habitants résident dans ou à proximité d'une polarité et pourraient effectuer certains de leurs déplacements en VAE - A titre d'exemple : une part modale du vélo de 3 % représenteraient près de 430 usagers

## Peu ou pro d'aménagements cyclables sur le territoire à vocation utilitaire

- ✓ A **Belleville-sur-Loire** un marquage au sol présent depuis la Centrale vers le centre-bourg  
*L'objectif est de matérialiser un itinéraire partagé permettant de rappeler régulièrement la présence de cyclistes*
- ✓ Sur **Aubigny-sur-Nère** des aménagements de qualité et ambitieux (piste cyclable bidirectionnelle, bande cyclable, chaucidou) sont présents pour constituer un **maillage de rabattement vers le collège Gérard Philippe**
- ✓ Les **aménagements de pacification et d'apaisement des vitesses** (pour rappel présents dans plus de la moitié des communes) peuvent également faciliter la pratique cyclable

En complément :

- ✓ Des **espaces de stationnement de qualité variables** recensés dans les communes
- ✓ Des **itinéraires jalonnés** mais essentiellement à vocation touristique

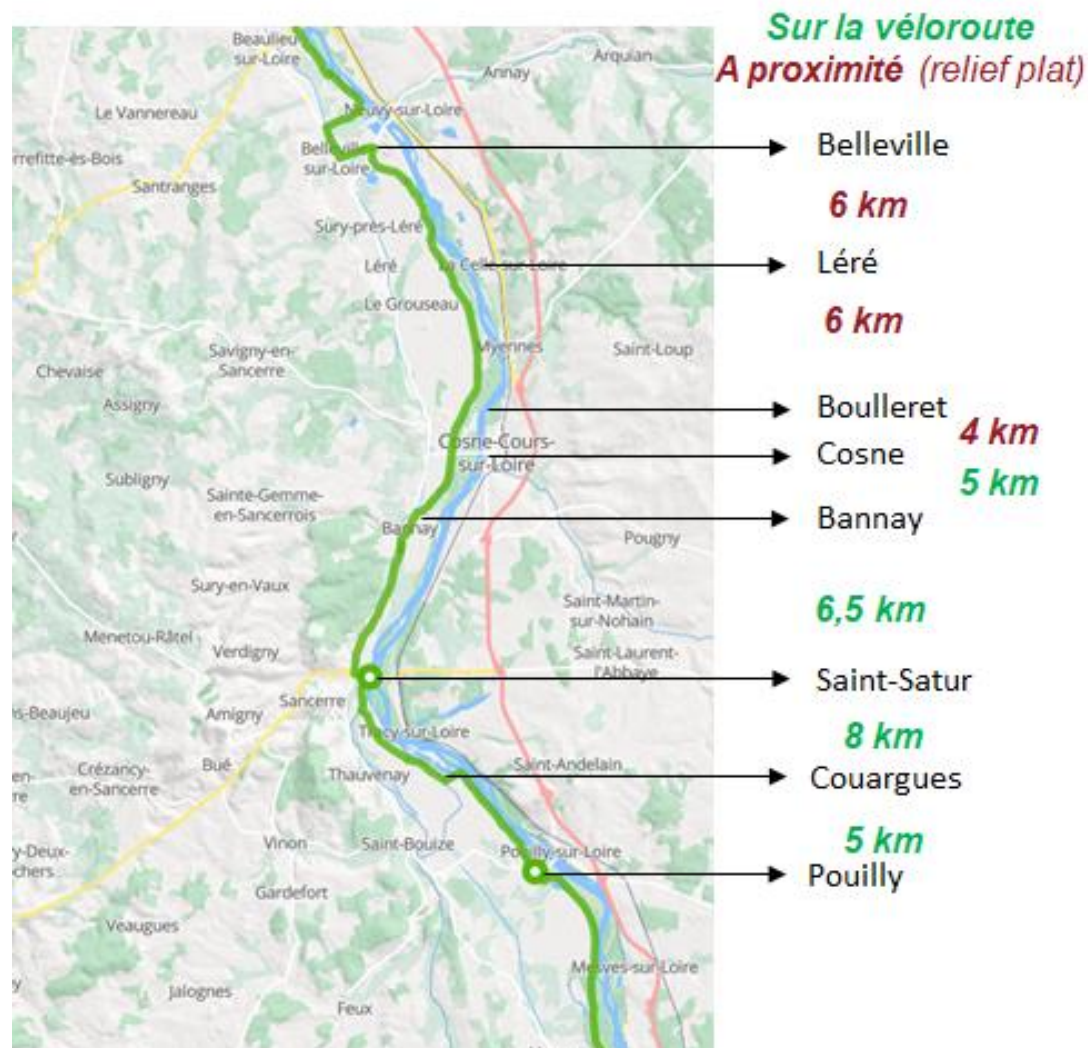


Des réflexions autour de projets structurants qui permettraient d'améliorer les déplacements intercommunaux :

- ✓ Depuis Bourges vers l'Etang du Puits suivant le fuseau nord-ouest de la D940
- ✓ Depuis Bourges vers Sancerre (intégré dans le cadre du schéma touristique du CD18)

# La Loire à vélo, une infrastructure à vocation touristique sur laquelle s'appuyer pour des déplacements quotidiens

- ✓ Le territoire est longé par l'**axe cyclable structurant Nord / Sud** qui constitue une **partie de la véloroute européenne «Eurovélo 6»**
- ✓ **42 km entre Pouilly-sur-Loire et Beaulieu-sur-Loire**
- ✓ **Itinéraire à vocation touristique**, mais plusieurs potentialités exploitables pour la pratique utilitaire :
- ✓ **Liaison vers des polarités du secteurs :**  
*Sancerre, Saint-Satur, Cosne-sur-Loire, Belleville-sur-Loire...*
- ✓ **Un faible dénivelé**  
*(1% de pente moyenne entre Couargues et Saint-Satur)*
- ✓ **Axe connu, lisible et documenté**
- ✓ **Des distances intercommunales dans le rayon de pertinence du vélo**
  - *Belleville-sur-Loire > Léré 4,5 km*
  - *Saint-Satur > Bannay 6 km...*



## Une manne autour de la pratique cyclotouristique à valoriser

Les aménagements et services sont importantes sur la partie Ligérienne du territoire et **apportent une réelle plus-value en matière d'attractivité**

Outre les aménagements, **différents services facilitent la pratique touristique** :

- ✓ **Loueur de vélo** (ex : Saint-Satur...)
- ✓ **Label accueil vélo** (ex : Sancerre)
- ✓ **Un jalonnement efficace de la véloroute**
- ✓ **Des boucles locales, de découverte du territoire, jalonnées**  
(pas uniquement sur centrée sur la véloroute)



**Le budget moyen d'un cyclotouriste est d'environ 75 € / jour et profite logiquement à l'économie locale**

Les conditions topographique **justifient une concentration de cette pratique sur la partie Ligérienne** du territoire

Mais le développement des Vélos à Assistance électrique **laisse envisager une facilité d'accès aux autres polarités touristiques et patrimoniales**, en particulier les vignobles...



**Mobilité durable et déplacements touristiques ne peuvent être pensés séparément**  
**Dans un contexte de concurrence touristique entre territoires, les conditions de mobilité douce sont un critère à part entière de plus en plus plébiscité par les visiteurs**

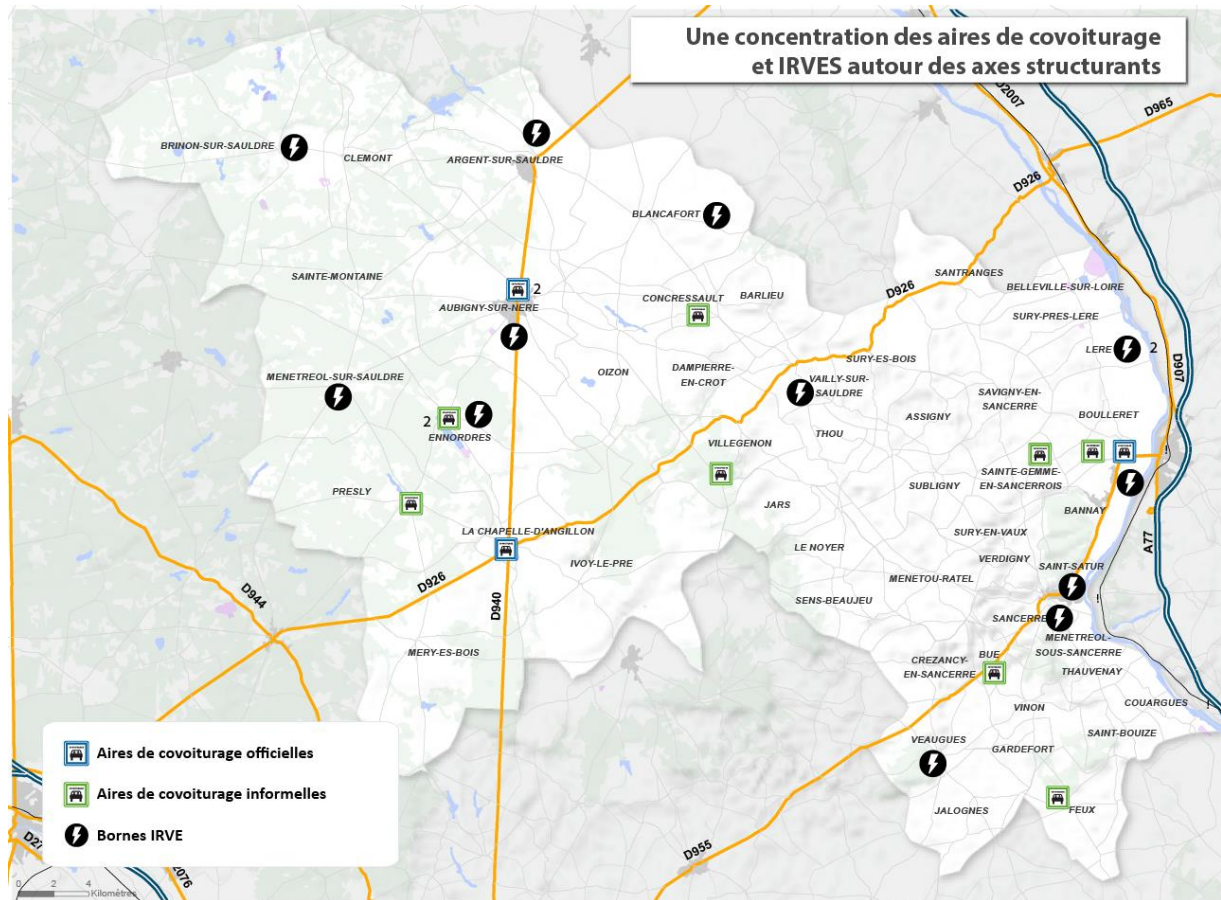
# Le covoiturage et l'électromobilité, en phase de développement :

## En ce qui concerne le covoiturage

- ✓ **3 aires officielles publiques**  
Aubigny-sur-Nère / Boulleret / La Chapelle-d'Angillon
- ✓ **+ 1 aire privée dans l'entreprise Wilo Intec**
- ✓ **10 aires informelles réparties sur le territoire**
- ✓ **Blablacar est le seul site de mise en relation applicable sur le territoire et est peu adapté pour des déplacements de courte distance quotidiens ou ponctuels**

## En ce qui concerne les Infrastructures de Recharge des Véhicules Electriques

- ✓ **20 bornes de recharges positionnées sur le territoire dont 11 bornes accélérée**
- ✓ **La majorité sont intégrées au projet E.Car'18 porté par le SDE du Cher – 1 borne est proposée par un grande surface pour ses clients**



La voiture est et restera le mode privilégié du Plan de Mobilité Rurale, mais un usage plus raisonné et adapté aux enjeux urbains et environnementaux doit être anticipé

## Couverture numérique et très haut débit

*Améliorer les conditions de mobilité s'est aussi se demander comment limiter les mobilités contraintes*

Le développement de la couverture numérique et du très haut débit y participent

- ✓ Dans le cadre du Schéma Directeur Territorial d'Aménagement Numérique du Cher il est prévu un développement de la **couverture numérique** en partenariat avec Berry Numérique avec un objectif de couverture de **80 % du territoire**
- ✓ L'organisation urbaine rend difficile la couverture de l'ensemble du territoire en particulier sur certains hameaux et Zones d'activités (ex : ZA des Pointards à Brinon-sur-Sauldre)
- ✓ Mais l'arrivée du très haut débit peut permettre de répondre à certains besoins :
  - Développement de la télémédecine
  - Développement du télétravail et du coworking (ex : espace de coworking à Aubigny-sur-Nère, porté notamment par « coworkeur Bourges » - 21 adhérents (personnes en création d'activités, parisiens...))



*Un panel de solution à renforcer pour limiter le réflexe autosolisme*

# Une forte problématique autour de la mobilité sociale et de nombreuses initiatives déjà en cours :



## Des entretiens particuliers menés avec des structures à vocation sociale

- ✓ Maison des Solidarités Est
- ✓ Mission Locale
- ✓ Centre Communal d'Action Social d'Aubigny-sur-Nère
- ✓ ISA Groupe
- ✓ Plateforme GAS Mobilités 18 de Baugy (les solutions actuellement proposées ne s'appliquent pas sur le territoire du PMR, mais des réflexions sont en cours avec ISA Groupe pour étendre géographiquement les mesures)

## Des structures s'adressant à des publics différents mais confrontées à des problématiques similaires :

- ✓ Une absence de véhicules individuels pour des raisons financières (financement du permis de conduire, achat et entretien régulier d'un véhicule)
- ✓ Une demande trop diffuse dans le temps et dans l'espace pour construire une solution pérenne
- ✓ Des solutions de transports collectifs trop orientées vers Bourges
- ✓ Des difficultés liées aux horaires des entreprises
- ✓ Une absence de liaison transversale
- ✓ Des liaisons peu adaptées vers les lieux de formation situés sur Vierzon, Orléans...
- ✓ Des carences en matière d'information, de communication et de mise en relation...

Ces carences sont une partie des causes justifiant le déclin démographique du territoire et le choix de se rapprocher des grands pôles urbains... Il en va de l'attractivité du territoire...

*En toile de fond de ces questions de mobilité, la question des moyens financiers est indubitable... De même pour la répartition des compétences, souvent scindé entre Département et Région, qui plus est complexifié sur la partie est du Pays, orientée vers Cosne-Cours-Loire*

## Les solutions mises en œuvre dans une optique mobilité sociale

Une multitude de solutions sont proposées ou projetées sur le territoire :

- ✓ **Location de scooter pour les personnes en recherche d'emploi** (*que se passe-t-il lorsque ces personnes ont retrouvées leur emploi ?*) proposée par ISA GROUPE
- ✓ **Location d'une voiture à tarif réduit** (4€ / jour) – CCAS sur prescription et uniquement pour des déplacements domicile-travail
- ✓ **Location de Bus pour les Personnes à Mobilité Réduite** – CCAS
- ✓ **Service à la demande** – Les personnes d'ISA Groupe viennent chez les gens et les emmènent (*via les véhicules des personnes transportée*) vers leur lieu de destination (*tous motifs confondus*)
- ✓ **Service de micro transport collectif ponctuel** mise en place par la Mission Locale dans le cadre des cohortes de la Garantie Jeunes
- ✓ **Accompagnement personnalisé pour la gestion d'un budget mobilité et de l'organisation d'un déplacement** proposé par la Mission Locale
- ✓ **Aide au financement du Permis...**

Toutes ces solutions ont le mérite d'exister mais les structures sont confrontées à des problèmes récurrents (coûts, pérennité, transversalité, communication destinataire sur prescription...)

Ces solutions ou des similaires (location, service à la demande, aide financière, garage associatif, accompagnement personnalisé...) sont proposées par la Plateforme GAS Mobilité 18...

... Son développement à l'échelle du Pays peut être un formidable atout à condition que celui-ci soit accompagné (techniquement et financièrement)



# Quelles premières pistes d'évolutions selon les élus ?

2 solutions portent un intérêt pour les élus (près de 50 % y portent un intérêt fort) :

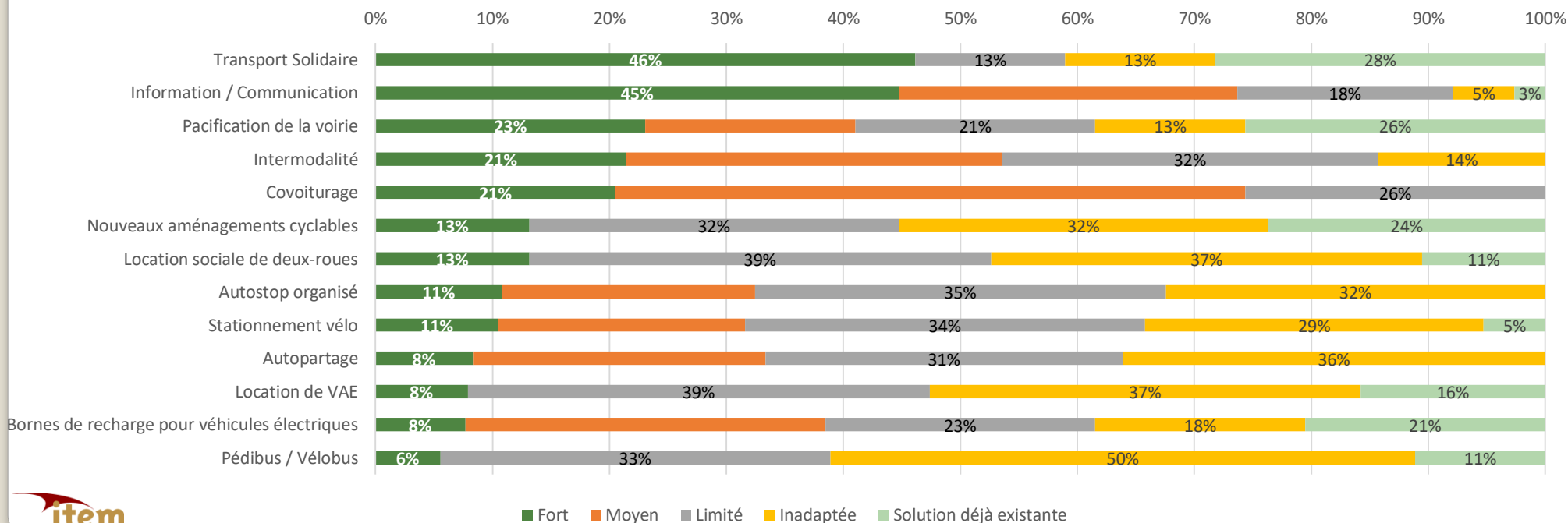
- ✓ Le transport solidaire
- ✓ Le développement de l'information et de la communication sur les offres disponibles

D'autres solutions peuvent également être soulignées (à minima 40 % des élus y voient un intérêt moyen à fort) :

La pacification de la voirie, le développement de l'intermodalité et le covoiturage

Les mesures en faveur du mode cyclable sont jugées comme inadaptées à l'instar du stationnement vélo (29 %), de la création de nouveaux aménagements (32 %), de la location de VAE, ou du développement du Pédibus / Vélobus (50 %)

## Quelles solutions seraient pertinentes pour votre commune ?



# Synthèse du diagnostic



## ATOUTS

- ✓ Des axes nationaux à la fois routiers et ferrés situés aux marges du territoire mais qui permettent un désenclavement du Pays
- ✓ Une offre d'emploi suffisante permettant de limiter les flux vers l'extérieur (69 % des actifs résident et travaillent sur le territoire)
- ✓ En intégrant Cosne-sur-Loire, une offre d'équipements qui permet, à l'échelle du Pays, de limiter les besoins de déplacements vers l'extérieur
- ✓ Des enjeux de stationnement bien pris en compte dans les centralités
- ✓ Une offre TC permettant de relier les polarités externes (Bourges, Cosne, Gien)
- ✓ Des services TAD qui permettent de désenclaver les communes et d'apporter une réponse à minima aux plus captifs
- ✓ Une politique cyclotouristique sur laquelle s'appuyer pour développer les pratiques quotidiennes
- ✓ Une pratique du covoiturage en plein essor : une politique à développer sur le territoire où le réflexe automobile est bien ancré
- ✓ Un réseau de partenaires sociaux au fait des enjeux en matière de mobilité durable et des perspectives positives en lien avec la mise en place d'une plateforme mobilité
- ✓ Plus largement des initiatives publiques (navette communale à Sancerre...) et privées (aires de covoiturage à l'entreprise WILO Intec) illustrant une prise compte collective et une synergie à développer

## FAIBLESSES

- ✓ Une partie du territoire tournée vers Cosne-sur-Loire située hors Région
- ✓ Un maillage de polarités urbaines situées aux franges du territoire et délaissant la partie centrale du Pays
- ✓ Des emplois à vocation industrielle et agricole pour lesquels les réponses classiques de mobilité sont insuffisantes
- ✓ Un taux de motorisation élevée et une forte dépendance à l'automobile
- ✓ Des niveaux de trafic relativement limités mais concentrés sur la traversée des communes d'Aubigny-sur-Nère et Saint-Satur
- ✓ Des aménagements de voirie et des restrictions de vitesses insuffisants qui confèrent aux espaces publics et au cadre urbain un caractère trop routier (l'importance du trafic et la vitesse points délicats jugés par les élus)
- ✓ Un réseau de transport interurbain qui apporte une réponse limitée et essentiellement utilisée par les habitants du secteur d'Aubigny-sur-Nère
- ✓ Aucune liaison transversale entre les deux EPCI mais un consensus sur la nécessité d'y remédier (pourtant des échanges très limités !)
- ✓ Une offre de TC jugée négativement (mais méconnue ?) par les élus et des attentes importantes
- ✓ Des lignes scolaires qui ne sont pas ouvertes au grand public malgré un maillage fin
- ✓ Une pratique limitée des modes actifs hors loisirs, mais s'expliquant par des aménagements peu présents
- ✓ Un déficit d'information sur l'offre de transport tous modes sur le territoire qui nuit au développement de la mobilité durable

**Au regard du contexte national, la question de la mobilité a pris récemment un virage considérable... Les offres de mobilité alternatives vont de plus en plus s'intégrer dans la stratégie de localisation des entreprises et des ménages, accentuant la concurrence entre les territoires.**