

COMMUNAUTÉ DE L'AUXERROIS

Schéma Directeur Cyclable

Document de synthèse (1)

Bureau du 20 janvier 2014





Sommaire

Point traités dans le document

- 1/ Contexte et objectifs de l'étude
- 2/ Analyse de la demande/potentiel de mobilité douce
- 3/ Analyse de l'offre actuelle à destination des modes doux
- 4/ Les objectifs du Schéma directeur cyclable



Schéma Directeur Cyclable de l'Auxerrois

Document de synthèse

1/ Contexte et objectifs de l'étude



1/ Contexte et objectifs de l'étude

Un large panel de pratiques cyclables aujourd'hui

- Une pratique utilitaire concentrée sur le pôle central
 - Un effort d'aménagements limité à des sections et pas « d'effet réseau »
 - Des usages utilitaires concentrés sur Auxerre et ponctuellement vers les ZA de Monéteau
 - Une offre déjà conséquente de places de stationnement sur Auxerre
- Une pratique loisirs s'appuyant sur la coulée verte
 - Une liaison déjà structurante (15 km) et bien ancrée dans le « paysage local »
 - Des continuités à assurer localement (en limite avec Saint-Georges notamment)
- Une pratique touristique, en appui du développement économique
 - Un itinéraire nationalement visible mais pas encore opérationnel
 - > *A l'échelle du Tour de Bourgogne, la véloroute de l'Yonne assure une jonction entre le canal de Bourgogne et le canal du Nivernais*
 - D'autres équipements vélos et services à destination touristiques
 - > *Maison des Randonneurs et de France à Vélo*
 - > *Location vélos à l'office de tourisme*

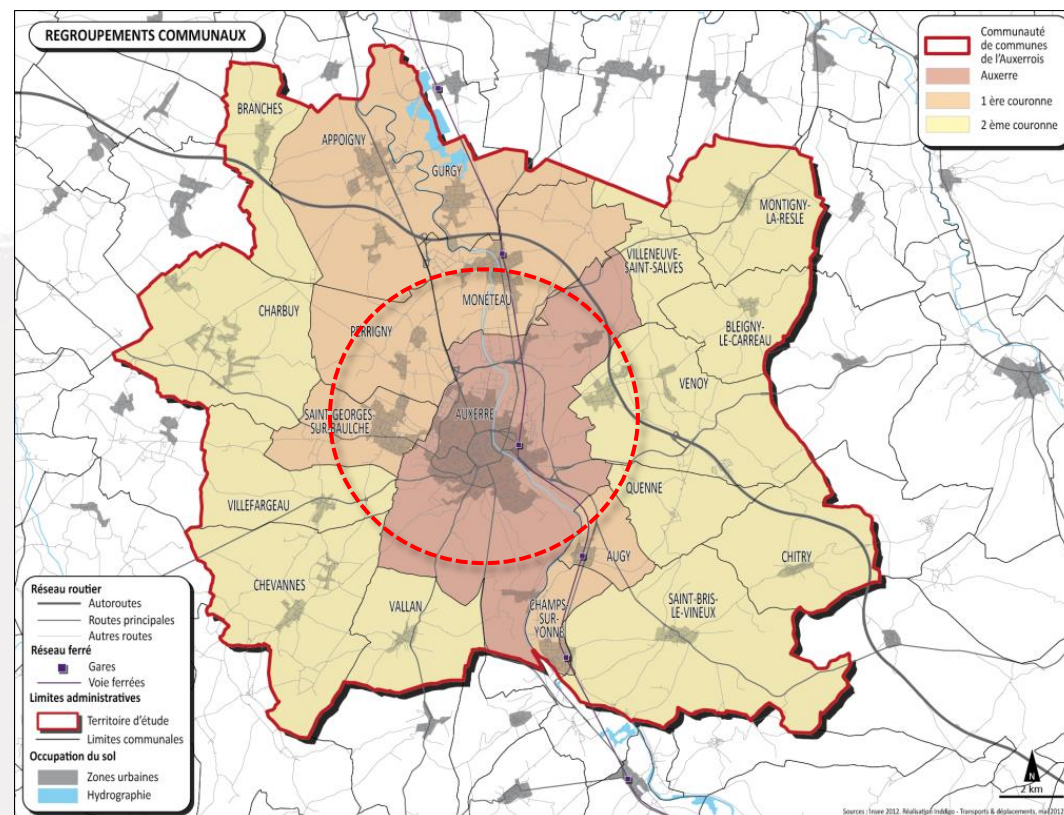
1/ Contexte et objectifs de l'étude

Le périmètre d'étude

- Une démarche d'étude menée à l'échelle de 21 communes
 - Le territoire communautaire (21 communes)

- Un territoire hétérogène

- Auxerre, la ville-centre
- Première couronne (cf. PGDU)
 - > Appoigny, Augy, Champs-sur-Yonne, Gurgy, Monéteau, Perrigny, Saint-Georges
- Seconde couronne (cf. PGDU)
 - > Bleigny-le-Carreau, Branches, Charbuy, Chevannes, Chitry, Lindry, Montigny-la-Resle, Quenne, Saint-Bris-le-Vineux, Vallan, Venoy, Villefargeau, Villeneuve Saint-Salves, Champs-sur-Yonne





1/ Contexte et objectifs de l'étude

Comment impulser une politique cyclable d'agglomération ambitieuse ?

- ...en s'appuyant sur les dynamiques déjà à l'œuvre
 - la démarche de Plan Global de Déplacements Urbains de l'Auxerrois (initiée en 2003),
 - le Plan Climat Energie du Territoire (et son plan d'actions),
 - le Schéma Cyclable d'Auxerre (établi en 2010),
 - les plans de circulation, de stationnement et des cheminements piétons d'Auxerre (à l'étude),
 - Le projet de véloroute du Tour de Bourgogne piloté par le Conseil Général de l'Yonne.
- ...en répondant aux différents besoins des cyclistes
 - les utilitaires > *les liaisons domicile/travail et domicile/étude, soit jusqu'à 5 km.*
 - les loisirs > *les habitants de l'Auxerrois pour des balades le week-end, soit jusqu'à 30 km*
 - les sportifs > *les clubs FFC et FFCT le week-end ou en soirée, soit jusqu'à 100 km*
 - les touristes > *en séjour ou en itinérant, soit jusqu'à 300 km*
- ...en intégrant les trois piliers d'une politique cyclable efficace
 - l'infrastructure > *définition d'un réseau d'itinéraires à l'échelle communautaire*
 - les services > *stationnement sécurisé, location, jalonnement, etc.*
 - la communication / sensibilisation > *quelles cibles? quelles actions concrètes ?*



1/ Contexte et objectifs de l'étude

Les objectifs portés par le PGD et le SDC de l'Auxerrois

- Quatre actions identifiées dans le PGDU et à relayer dans le SDC
 - Structurer un réseau « modes doux » communautaire
 - > déplacements utilitaires, de loisirs et lien avec l'itinéraire touristique du Tour de Bourgogne
 - > importance de proposer une lecture opérationnelle du Schéma Communautaire
 - Augmenter le nombre de places de stationnement vélos sécurisés, notamment devant les pôles générateurs (gares, centres commerciaux, administrations,...)
 - > en lien avec le Schéma Cyclable d'Auxerre
 - Développer l'écomobilité scolaire
 - > en lien avec le Schéma Cyclable d'Auxerre (communication auprès des publics jeunes)
 - Instaurer une charte des aménagements cyclables
 - > intégrer à la présente étude Schéma Directeur Cyclable communautaire
- Un lien fort avec la campagne de communication active sur les transports alternatifs à la voiture particulière.

1/ Contexte et objectifs de l'étude

Les grandes étapes de la démarche

- Analyse des **usages** liés au vélo et confrontation à la **demande**
- Analyse des **caractéristiques** du territoire
- **Recensement** exhaustif des **aménagements** / offre de stationnement / actions déjà réalisées / engagées
- Identification des **points forts et faibles** de la politique vélo du territoire

Diagnostic

- Définition des **enjeux et actions prioritaires** pour la mise en œuvre du schéma directeur

Orientations du schéma

- Relevé terrain et **propositions d'aménagements**
- **Principes d'équipements** en **stationnements** vélos
- Stratégie et schéma de **jalonement**
- Modalité de **suivi et d'évaluation** de la part modale cyclable
- Concertation avec les acteurs locaux

Elaboration du schéma directeur

- **Plan de communication**
- Recommandations pour les **documents d'urbanisme**
- **Référentiel** d'aménagements cyclables

Outils pour le schéma



Schéma Directeur Cyclable de l'Auxerrois

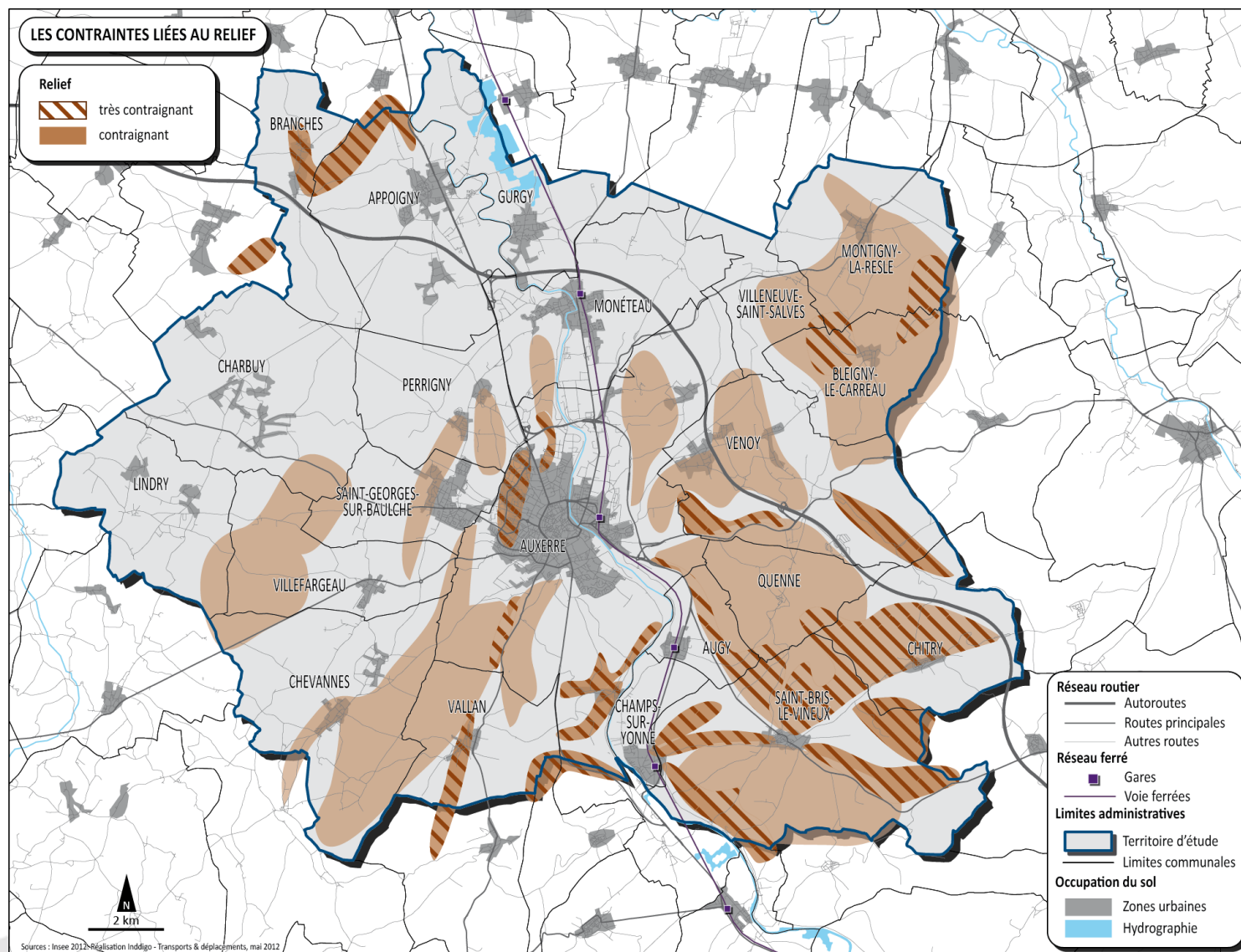
Document de synthèse

2/ Analyse de la demande/potentiel de mobilité douce



2/ Analyse de la demande / potentiel de mobilité douce

Les éléments structurants / le relief, une contrainte à intégrer à la réflexion

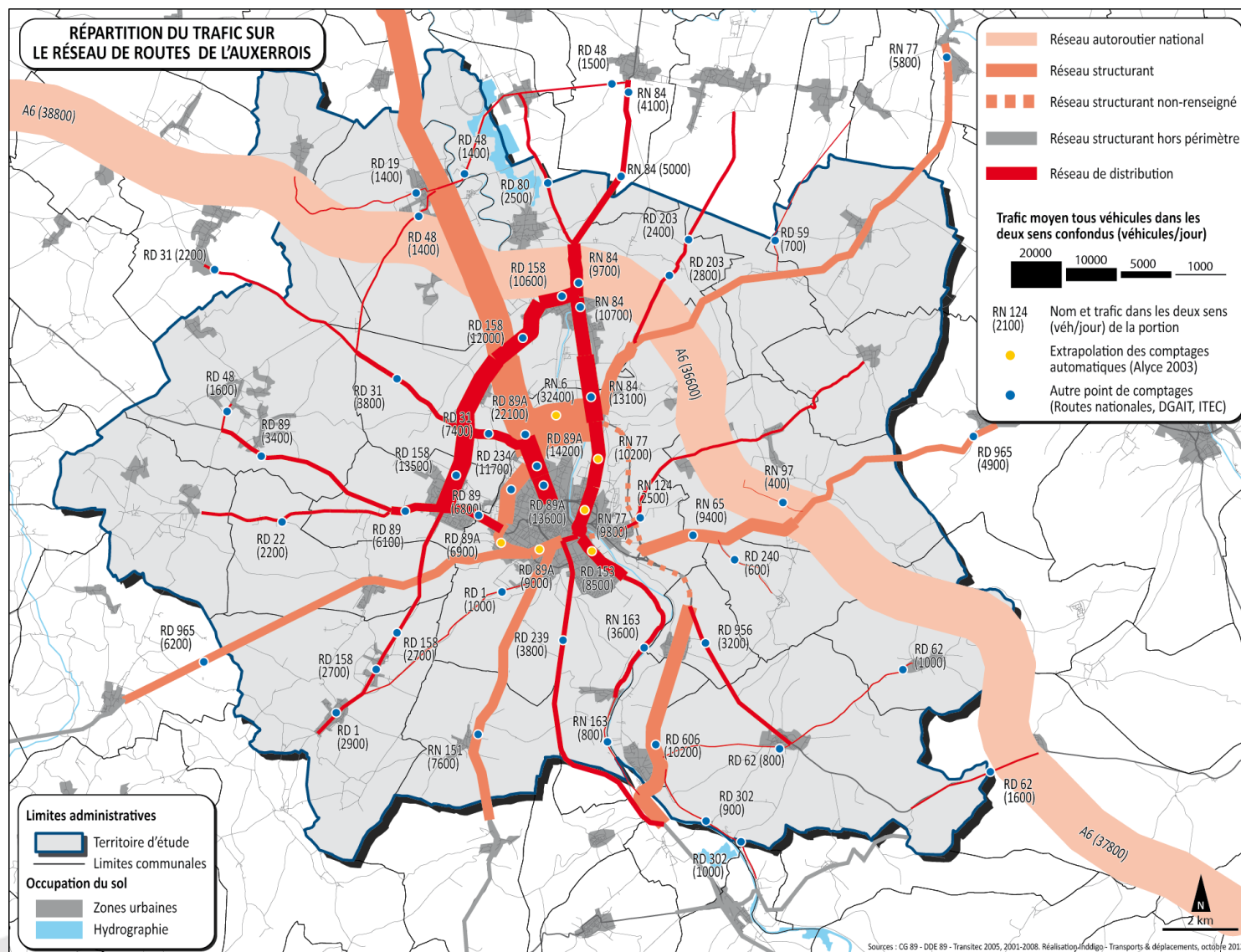


- Un relief non négligeable
 - Un dénivelé de 200m entre la vallée de l'Yonne et le point le plus haut du territoire.
 - Une frange Ouest d'Auxerre marqué par un fort dénivelé.
 - > 70m et pentes proches de 10%
 - > liens vers St-Georges / Perrigny
 - Un relief très marqué dans le secteur des vignobles.
 - > relief de coteaux
 - Un relief de collines sur le reste du territoire.
 - > pentes plus douces
 - Seul la vallée de l'Yonne est plan.
- Une contrainte à intégrer
 - en fonction des liaisons à assurer
 - en fonction des publics



2/ Analyse de la demande / potentiel de mobilité douce

Les éléments structurants / le réseau d'infrastructures

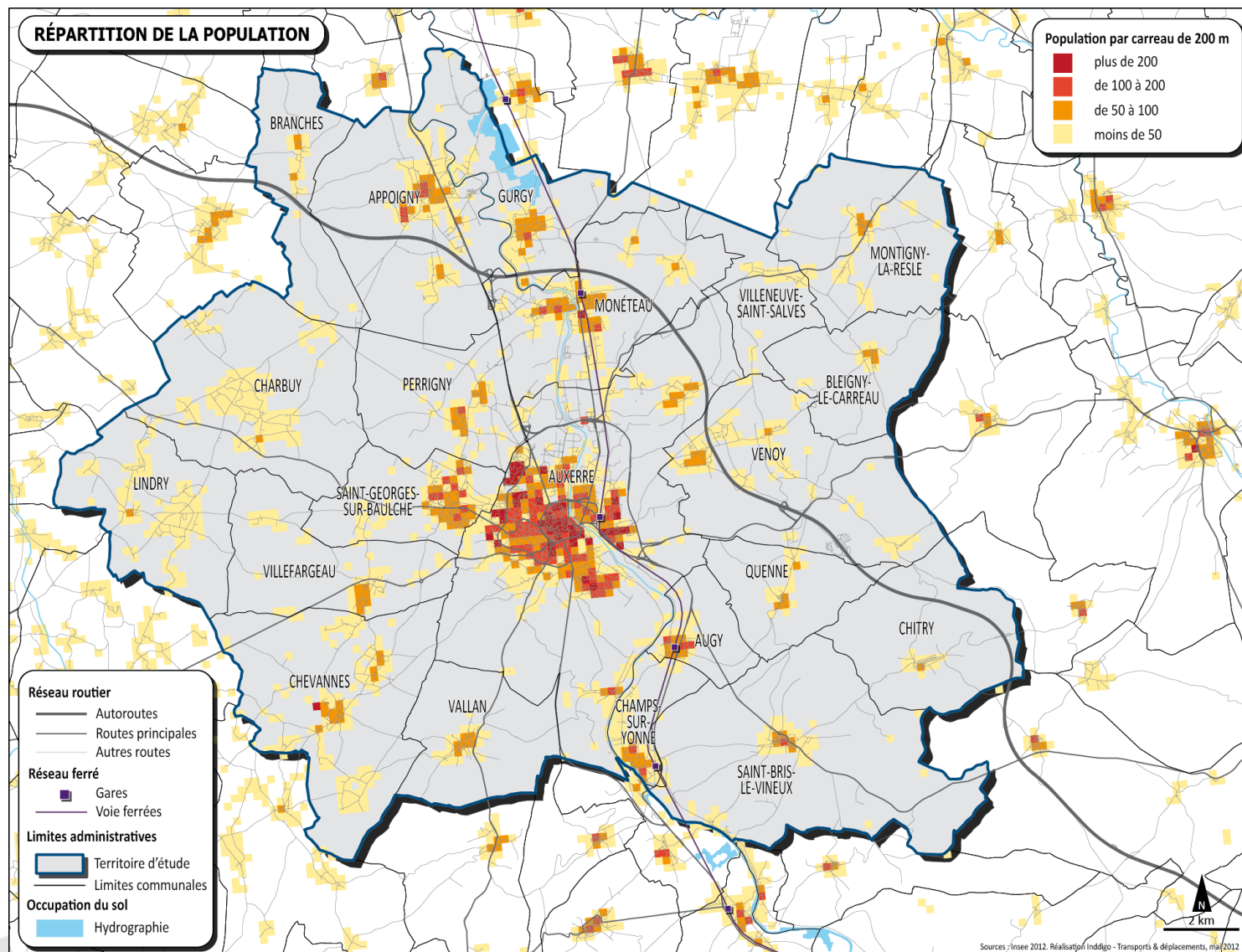


- L'axe ferré, une opportunité et une rupture
 - Le faisceau ferré, parallèle à l'Yonne, constitue une opportunité de déplacement très attractive mais se présente comme une rupture territoriale significative
> 22 points de franchissement
- Une structure viaire s'appuyant sur un nombre restreint d'axes mais fortement circulés
 - Les voies à fort trafic routier constituent des obstacles aux continuités urbaines, notamment pour les modes doux.
 - > RN6-RD606: 17000 à 32500 v/j
 - > RN77-RD84 : ~10000 v/j
 - > RN65/RD965 : 5000 à 9500 v/j
 - > RD606 sud : ~10000 v/j
 - > RD158: 10600 à 13500 v/j
 - > RD234: 11500 v/j
 - La plupart des RD (limitées à 70 km/h ou plus) supportent un trafic supérieur à 1000 v/j
> pas adapté à un usage mixte avec les vélos



2/ Analyse de la demande / potentiel de mobilité douce

Une demande hétérogène à l'échelle de l'Auxerrois

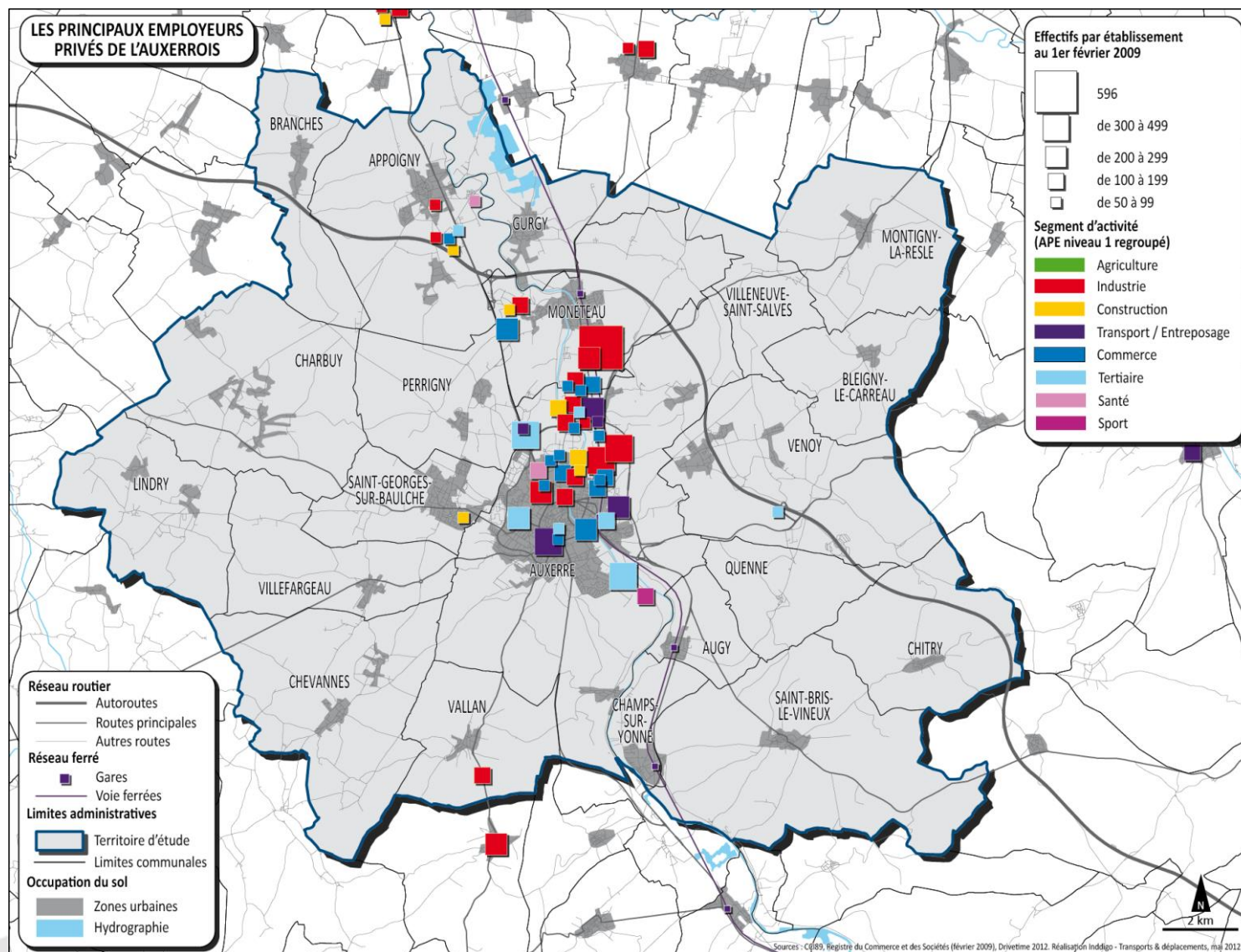


- Auxerre se présente comme le cœur urbain de l'Auxerrois
 - avec 57% de la population
 - avec 73% des emplois
- Trois communes émergent en périphérie
 - Monéteau
avec 3 800 habitants et 11% des emplois
 - Appoigny
avec 3200 habitants et 5% des emplois
 - Saint-Georges-sur-Baulche
avec 3400 habitants
- Les autres communes sont constituées de petits bourgs et hameaux.



2/ Analyse de la demande / potentiel de mobilité douce

Une demande utilitaire ciblée sur des polarités identifiées

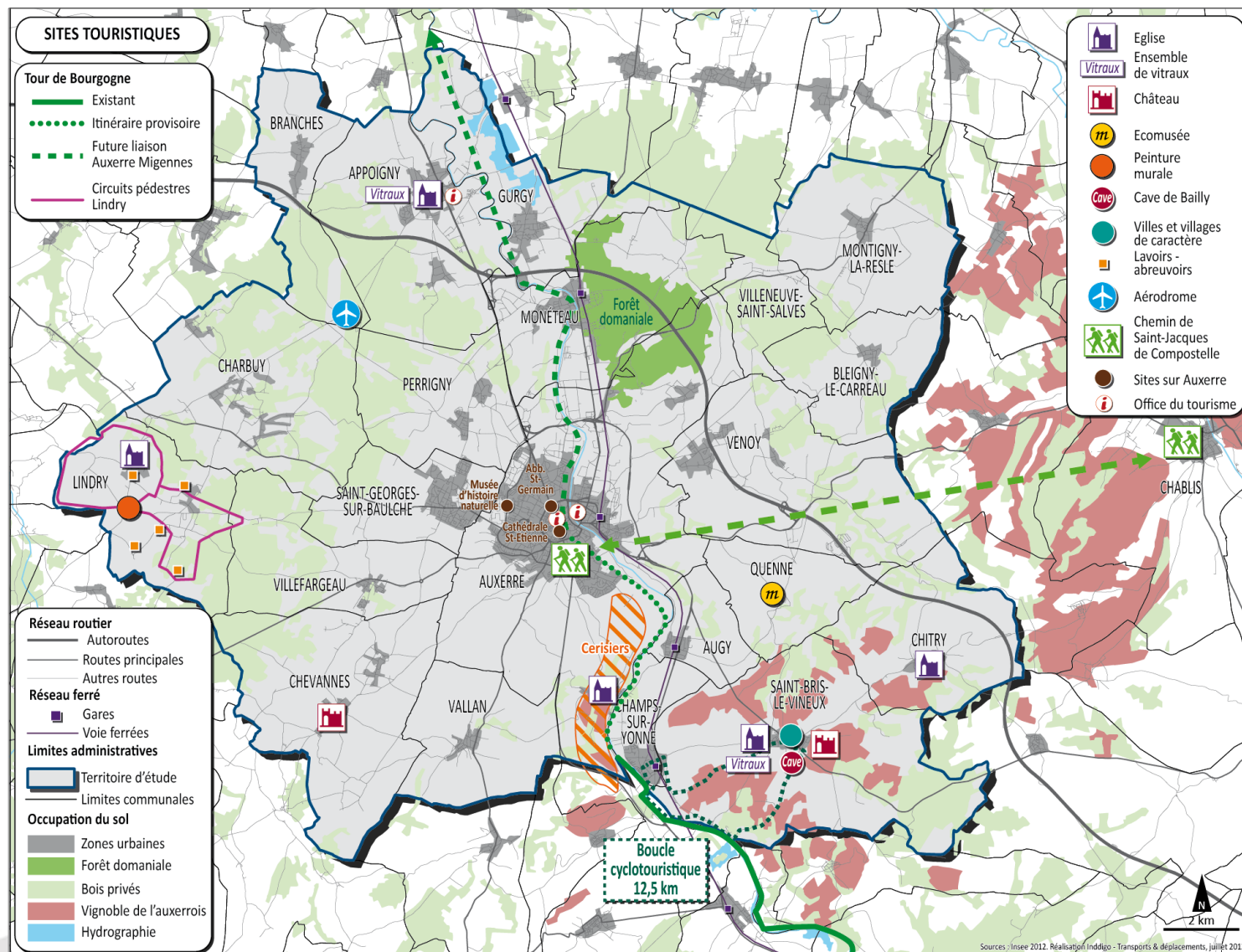


- Un axe économique fort
 - entre Auxerre, Monéteau et Appoigny
 - > avec 89% des emplois de l'Auxerrois sur ces 3 communes
 - > des ratios emplois/actifs élevés
- Une demande de mobilité vers l'emploi importante
 - Saint-Georges, Perrigny, Champs-sur-Yonne, Saint-Bris, Chitry
 - > avec des ratios emplois/actifs compris entre 0,5 et 1
 - Les 13 autres communes présentent un ratio inférieur à 0,5
- Des besoins utilitaires à analyser au regard des distances
 - En milieu urbain, à vélo, un déplacement quotidien « acceptable » jusqu'à 5 km (8 km avec VAE)



2/ Analyse de la demande / potentiel de mobilité douce

Une offre touristique riche et des paysages à mettre en valeur



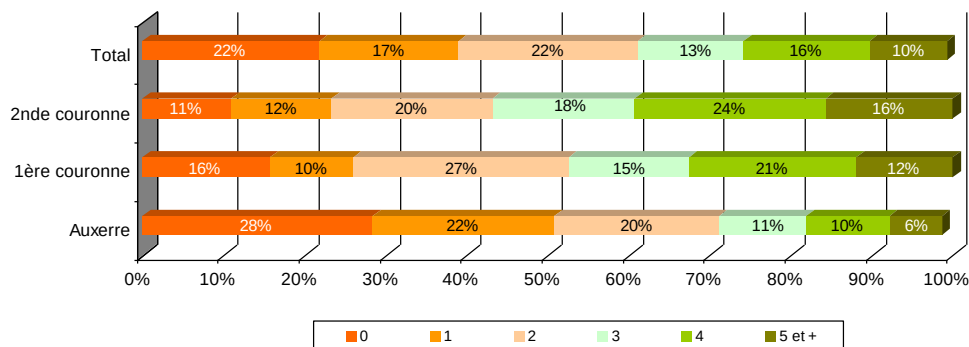
- Une attractivité touristique forte sur les bords de l'Yonne
 - La proximité du cours d'eau confère à l'agglomération un pouvoir d'attraction important
 - > à mettre en valeur au travers du développement de la pratique cyclable (cf. Tour de Bourgogne)
- Le centre-ville historique d'Auxerre, une accroche touristique majeure
 - L'hyper centre constitue un patrimoine historique très riche recherché des touristes.
 - > Edifices religieux, rues piétonnes, petits commerces, les quais réaménagés, etc.
- Une seconde couronne marquée par des espaces ouverts à mettre en valeur
 - Espaces boisés à l'ouest et au nord, vignobles au sud et à l'est
 - > propice à la découverte loisirs



2/ Analyse de la demande / potentiel de mobilité douce

Les pratiques de déplacements (cf. enquête ménages 2008)

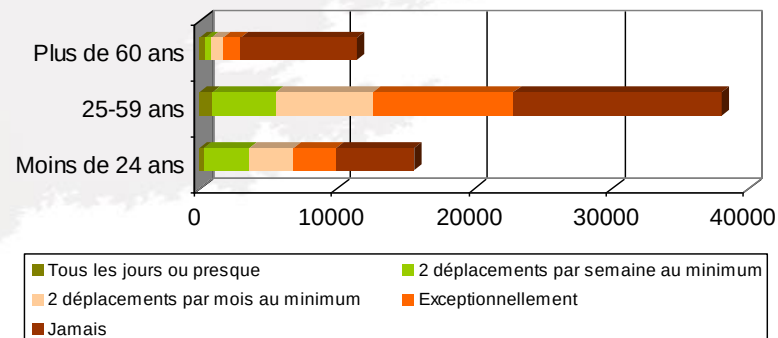
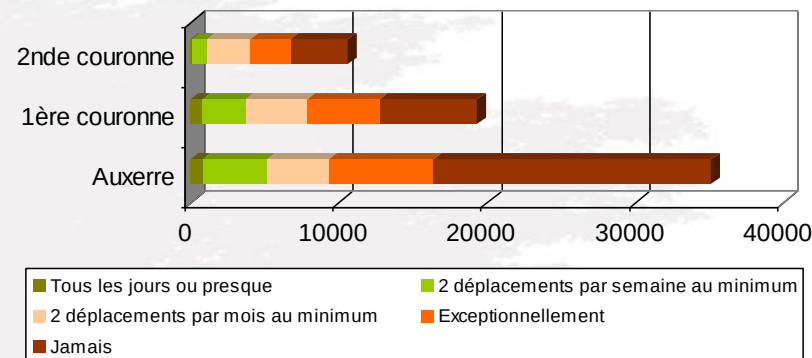
Possession de vélos



- Un usage du vélo plus régulier en 1^{ère} couronne que dans le reste du territoire.
- Au total, 15% des enquêtés utilisent le vélo au moins 2 fois par semaine.
- 3/4 des habitants d'Auxerre ne prennent jamais le vélo, et 2/3 dans le reste de l'Auxerrois.
- La clientèle du vélo est plutôt jeune, notamment pour ce qui est de l'usage régulier.

- 22% des ménages n'ont pas de vélo à l'échelle de la CA.
> ce taux est de 28% à Auxerre.
- Les 1^{ère} et 2^{ème} couronnes sont globalement mieux équipées en vélos.

Fréquence d'usage du vélo



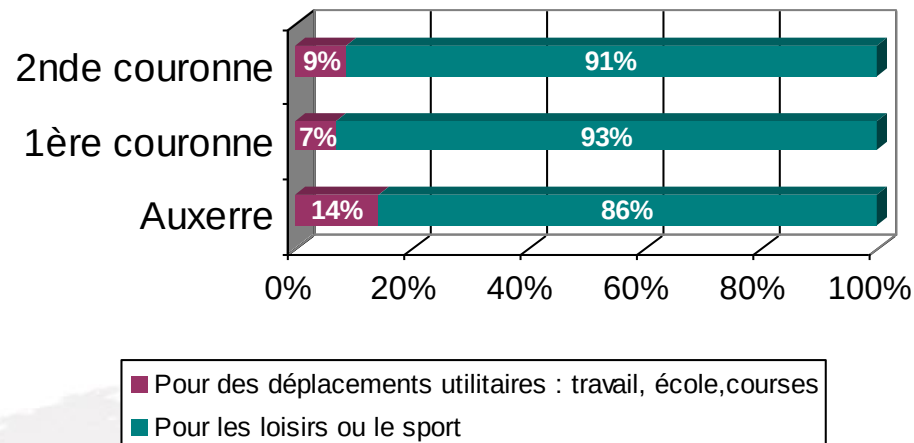


2/ Analyse de la demande / potentiel de mobilité douce

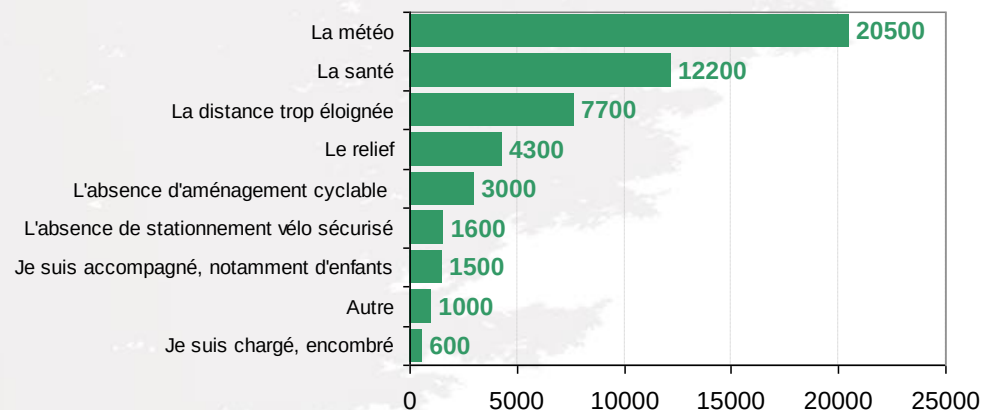
Les pratiques de déplacements (cf. enquête ménages 2008)

- Le vélo est très majoritairement utilisé pour les activités sportives et de loisirs.
- Les principaux freins à l'usage du vélo sont géographiques et climatiques.
 - Distance trop grandes > *frein réel qui limite l'usage du vélo pour la pratique utilitaire à quelques communes*
 - Météo > *frein classique plutôt psychologique car sur des horaires de déplacements domicile-travail, il ne pleut que 5% du temps*
 - Relief > *frein réel. La promotion des VAE peut être un vrai levier pour ce frein, il permet également d'augmenter la portée des déplacements utilitaires à vélo jusqu'à 8 km (5 km pour un vélo classique)*
 - Santé > *frein en majorité psychologique, des ateliers de remises en selle, des sorties associatives peuvent être des leviers*

Motif d'utilisation du vélo



Principaux freins à l'utilisation du vélo





2/ Analyse de la demande / potentiel de mobilité douce

Des demandes éclatées, notamment en périphérie (*cf. enquête ménages 2008*)

- Parts modales du vélo pour selon les motifs de déplacements
 - motif « domicile-travail » > $\sim 1,4\%$
 - motif « domicile-études » > *pas de données représentatives*
 - motif « achat » > $\sim 0,8\%$
 - motif « loisirs » > $\sim 3,3\%$
- Une pratique du vélo plutôt faible sur l'auxerrois
(*pour rappel la moyenne française de la part modale vélo est $\sim 3\%$*)
 - Il apparaît important de faire décoller cette pratique et de s'appuyer sur une politique volontariste en faveur des vélos avec notamment :
 - > *la réalisation d'aménagements favorisant la visibilité et la sécurité des cyclistes*
(entre 0,5 et 1,5ml d'aménagements cyclables par habitant, la pratique augmente proportionnellement au linéaire)
 - > *actions ciblées auprès de certaines population pour faire lever certains freins*
(scolaires, actifs, personnes âgées...)
 - > *communication sur l'axe Tour de Bourgogne et développement de la pratique loisirs et touristique*



2/ Analyse de la demande / potentiel de mobilité douce

Les besoins des cyclistes...

Un itinéraire sécurisé

- Plus le trafic et les vitesses sont importants, plus il faut séparer les aménagements cyclables de la voie

Un itinéraire cohérent

- Continuité du réseau cyclable, pas de maillon manquant sous prétexte que sur une voie un aménagement n'est pas possible

Sans détour inutile

- Le plus court est le mieux sauf en cas de fort dénivelé ou si la route la plus directe comporte trop d'intersections

Un itinéraire attractif

- Accéder à la rue principale, relier les pôles d'animations sportives, culturelles commerciales par un jalonnement performant et compréhensible par tous

Un itinéraire confortable

- Surface plane car les vélos n'ont pas de suspension ; limiter l'exposition au bruit, au vent, la cohabitation avec les poids lourds.



2/ Analyse de la demande / potentiel de mobilité douce

Les besoins des cyclistes... fonction de l'usage

UTILITAIRE



Pratiques

- Domicile-Travail
- 3 à 5 km de trajet
- Rythme rapide, quotidien

Besoins

- Itinéraire sécurisé en urbain
- Stationnement ouvert ou sécurisé, longue durée
- Intermodalité TC

Aménagements

- Bandes et pistes cyclables
- Zones de circulation apaisées
- Voies vertes urbaines

LOISIRS



Pratiques

- Résidents, familles
- 5 à 30 km / sortie
- Rythme lent, en week-end ou soirée

Besoins

- Sécurité, parcours jalonné
- Aménagements, cartes
- Jalonnements et services
- Stationnement courte durée

Aménagements

- Pistes cyclables
- Voies vertes

SPORTIFS



Pratiques

- Club FFC, FFCT
- 50 à 100 km / sortie
- Rythme rapide, en week-end ou soirée

Besoins

- Sécurité des entrées/sorties de ville
- Entretien des aménagements cyclables

Aménagements

- Bandes cyclables en entrée/sortie de ville
- Boucles jalonnées

CYCLOTOURISTES



Pratiques

- En séjour, itinérant
- Environs 300 km / sortie
- Clientèle étrangère

Besoins

- Sécurité des entrées/sorties de ville
- Entretien des aménagements cyclables

Aménagements

- Bandes cyclables en entrée/sortie de ville
- Boucles jalonnées
- Voies vertes



Schéma Directeur Cyclable de l'Auxerrois

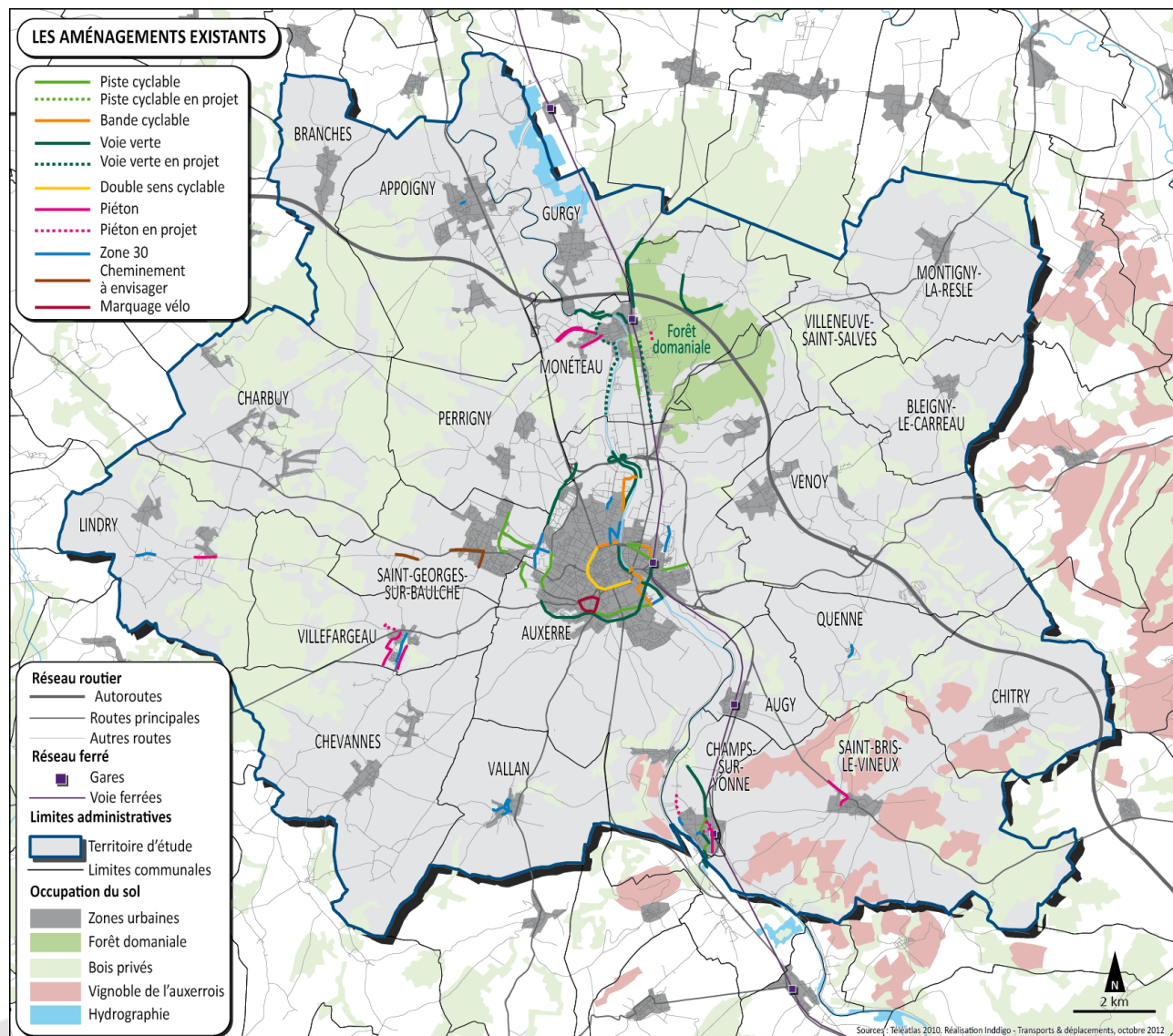
Document de synthèse

3/ Analyse de l'offre actuelle à destination des modes doux



3/ L'offre actuelle à destination des modes doux

Les aménagements à l'échelle de l'Auxerrois



- Une offre conséquente sur le cœur urbain d'Auxerre (*s'appuyant sur le SDC*)
 - Des traversées d'Yonne (en cours) d'aménagement
 - Une rocade de l'hyper-centre bientôt bouclée
 - Des rocades de petite couronne et des faubourgs qui avancent plus doucement
> *peu de marges de manœuvre*
 - Un coulée verte déjà structurante et bien ancrée dans le paysage local
> *à boucler avec l'axe Yonne*
- Un axe Yonne peu lisible, qui tarde à émerger
 - cf. point spécifique (n°4)
- Des aménagements ponctuels sur les autres communes
 - Effort important sur Monéteau
> *RD84 avec pistes cyclables sur trottoir et zone 30*



3/ L'offre actuelle à destination des modes doux

Point spécifique Tour de Bourgogne : objectifs et ambitions

- Projet mené à l'échelle régionale
 - Objectif > valoriser un produit d'itinérance cycliste qui permette de découvrir le territoire et le patrimoine de Bourgogne
- Il s'agit de...
 - Développer les différents itinéraires inscrits aux schéma national, ainsi que l'EV6 (Nantes Budapest) qui traverse le sud du territoire.
 - Ces itinéraires sont le long de rivières et canaux de Bourgogne, l'opportunité de développer des voies vertes est donc maximale
- La véloroute dans l'Yonne : 170 km dont 95 km déjà aménagés
- La véloroute dans la CA : 26,5 km dont 10% sont aménagés





Schéma Directeur Cyclable de l'Auxerrois

Document de synthèse

4/ Les objectifs du Schéma directeur cyclable



4/ Les objectifs du Schéma directeur cyclable

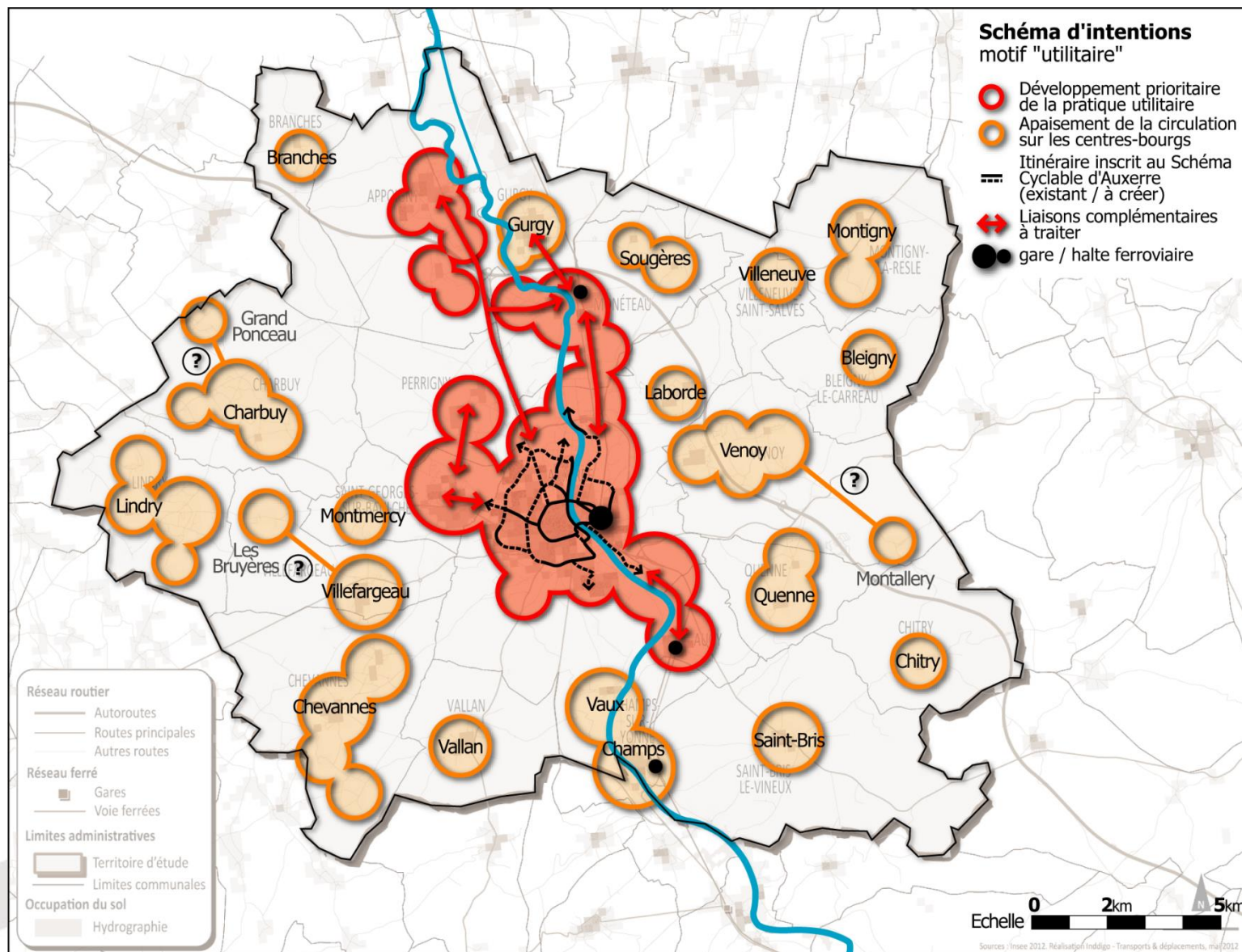
Comment développer la pratique cyclable utilitaire pour les trajets domicile-travail ?

- a/ Développer les aménagements structurants sur le cœur urbain élargi
 - Poursuivre le maillage cyclable du cœur urbain (cf. Schéma Directeur Cyclable d'Auxerre)
 - > les 3 rocades (hyper-centre, petite couronne et faubourgs)
 - > les radiales structurantes : liaison vers Monéteau (cf. n°1) et av. De Gaulle (~287 000 € HT)
 - Assurer les liaisons fonctionnelles avec les centralités périphériques
 - > liaison n°1 : Auxerre / Monéteau (923 000 € HT)
 - > liaison n°2 : Gurgy / Monéteau (intégrée au Tour de Bourgogne)
 - > liaison n°3 : Appoigny / Monéteau (866 000 € HT)
 - > liaison n°4 : Perrigny / Saint-Georges / Auxerre (945 000 € HT)
 - > liaison n°5 : Auxerre / Parc Expo (intégrée au Tour de Bourgogne)
- b/ Faciliter la pratique cycliste à l'échelle des centres-bourgs
 - Systématiser les aménagements d'apaisement de la circulation dans les centres-bourgs
 - > en lien étroit avec la démarche de Code de la Rue et la desserte des écoles
 - > Quel positionnement pour la CA de l'Auxerrois ?
 - 1. Animateur «pédagogique»? / 2. Assistant technique? / 3. participation financière?
 - Développer un jalonnement de rabattement depuis les hameaux vers les centres-bourgs
 - > sur des voies à faible trafic et/ou sentiers carrossables avec aménagement à la marge



4/ Les objectifs du Schéma directeur cyclable

Comment développer la pratique cyclable utilitaire ?





4/ Les objectifs du Schéma directeur cyclable

Comment accompagner la pratique loisirs et touristique ?

- c/ Finaliser le Tour de Bourgogne
 - Sécuriser la partie Sud et assurer la connexion, avec la gare d'Auxerre Saint-Gervais
 - > *court terme : traitement des franchissements, des intersections et jalonnement/signalétique*
 - > *moyen terme : aménager un itinéraire en site propre le plus continu possible sur cette partie*
 - Aménager la liaison Nord jusqu'à Migennes
 - > *en lien avec la CC de l'Agglomération Migennaise*
 - > *poser la question du partage avec l'automobile sur la partie Auxerre/Monéteau*
- d/ Développer des boucles cyclables de découverte de l'Auxerrois
 - En lien avec les points d'intérêt et opportunités d'aménagement
 - > *boucle n°1 : le sud-est de l'agglomération*
 - > *boucle n°2 : le sud-ouest de l'agglomération*
 - > *boucle n°3 : le nord-ouest de l'agglomération*
 - > *boucle n°4 : le nord-est de l'agglomération*
 - En s'appuyant sur l'épine dorsale du Tour de Bourgogne
 - > *boucles n°5 et 6 : valorisation des bords de l'Yonne au nord et au sud d'Auxerre en empruntant les deux rives*



4/ Les objectifs du Schéma directeur cyclable

Comment développer la pratique cyclable utilitaire ?

- e/ Renforcer l'offre de services pour favoriser la pratique utilitaire
 - Développer le stationnement vélo
 - > *stationnement en arceaux sur l'espace public et dans les équipements*
 - > *stationnement sécurisé en gare (consigne collective)*
 - > *stationnement dans les espaces privés (logements/bureaux) en lien avec la réglementation*
 - Inciter à la remise en selle
 - > *pool de vélos de location longue durée (dont VAE)*
 - > *aide à l'achat de VAE*
 - > *en lien avec des événements loisirs*
 - Communication auprès des entreprises et des écoles
 - > *lien avec les démarches PDE (journée « je viens à vélo »)*
 - > *circuit pédagogique en urbain et/ou découverte loisirs (sur coulée verte / Tour de Bourgogne)*