



BL
évolution



Photos : AF3V, Association française pour le développement des véloroutes

SCHÉMA DIRECTEUR CYCLABLE À L'ÉCHELLE DU PETR DU NORD DE L'YONNE PHASE 1: DIAGNOSTIC

Promu par



Contacts PETR

Mickaël PAGNOUX
mickael.pagnoux@ccjovinien.fr

Samira NEDZIBOVIC
samira.nedzibovic@ccjovinien.fr



Contacts BL Evolution

Guillaume MARTIN
guillaume.martin@bl-evolution.com

Noa LEVY BARON
noa.levy-baron@bl-evolution.com





Sommaire

Introduction

Page 3

Présentation du diagnostic vélo du territoire

Page 8

Morphologie du territoire

Page 8

Analyse de la demande potentielle

Page 16

Analyse de l'offre

Page 37

Synthèse des enjeux

Page 54

Annexes

Page 56

Glossaire

Page 56



Introduction

UN PLAN NATIONAL VÉLO 2.0



La Loi Orientation des Mobilités (LOM) reconnaît le vélo et la marche à pied comme des modes de déplacement à part entière, quels que soient les contextes territoriaux. Cela suppose à chaque fois : de travailler sur les infrastructures, sur les services et sur l'articulation de ce mode avec les autres, dans le contexte donné et à plusieurs échelles.

Que ce soit pour le vélo ou pour la marche, nous touchons à deux problématiques décisives pour **engager une transformation de nos mobilités** trop dépendantes de la voiture individuelle :

1. les habitudes de mobilités acquises, qui sont réputées difficiles à changer
2. la fabrique de l'espace public depuis plus d'un demi-siècle, ayant favorisé la voiture au détriment de tous les autres modes.

Tous les acteurs sont désormais d'accord : les déplacements doux ou modes actifs sont un axe majeur de cette transformation, qui passe par un travail sur **les changements de comportements et l'adaptation de l'espace public urbain**. C'est l'objectif du plan national, que d'impulser ce changement de paradigme.

Le premier plan vélo et mobilités actives national annoncé en septembre 2018 s'est achevé en 2022. Sa réussite a été saluée par l'ensemble des acteurs du vélo en France et plus de 22 000 km d'aménagements cyclables ont été créés durant cette période sur le territoire Français.

Le second plan vélo et mobilités actives a été annoncé le 20 Septembre 2022 par la première ministre et prévoyait 250 millions d'euros en 2023 pour les infrastructures et le stationnement, dans le but de « *Faire du vélo et de la marche une alternative attractive à la voiture individuelle pour les déplacements de proximité et combiné aux transports collectifs pour les déplacements de plus longues distances* ». **Les incertitudes budgétaires actuelles nous engagent à nuancer ces « feux verts », tout en poursuivant la dynamique engagée par ce plan vélo.**



Introduction

MÉTHODOLOGIE

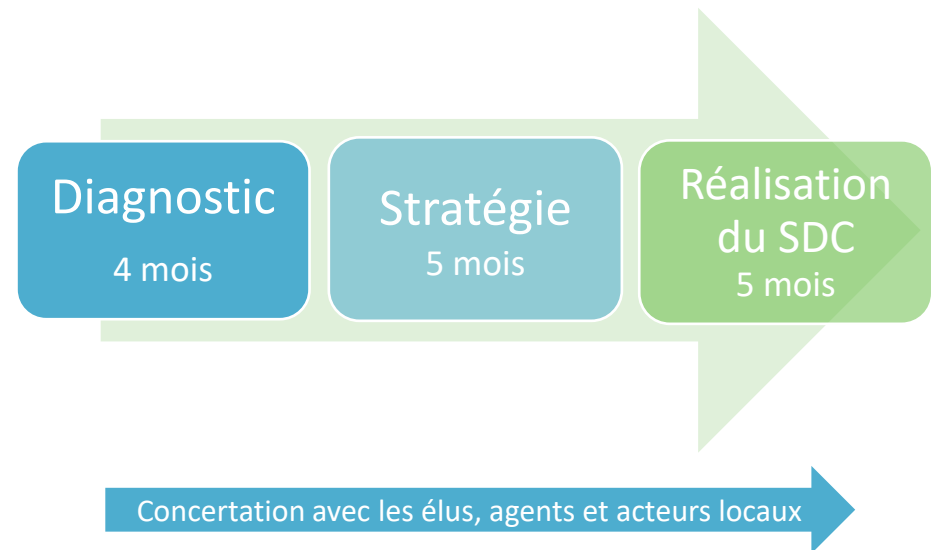
Le présent diagnostic constitue la première étape du Schéma Directeur Cyclable du PETR du Nord de l'Yonne. A la suite de son partage avec les élus, les techniciens et acteurs clés du territoire sur les sujets vélo, une phase d'élaboration de scénarios d'aménagements sera lancée.

Dans une **vision participative** de ses enjeux de mobilité, le PETR a souhaité associer les EPCI à travers des concertations qui auront lieu à chaque étape de la démarche.

Le bureau d'étude fourni d'abord **un travail d'analyse documentaire et morphologique du territoire** à partir des documents existants (PLU, SCoT, PCAET, ...).

Une **analyse des aménagements existants** est réalisée via des visites de terrain à vélo sur le territoire, ainsi que des interviews d'acteurs clés du territoire.

Résumé de l'élaboration du Schéma Directeur de Cyclable





Introduction

CALENDRIER DE L'ÉTUDE

Phase 1 : diagnostic territorial

- **Sept 25**: Lancement, COPIL, Enquête en ligne, entretiens, analyse de l'offre et de la demande
- **Oct 25** : Entretiens
- **Nov 25** : Concertation, rédaction, COTECH
- **Déc. 25** : COPIL



Phase 2 : Stratégie territoriale

- **Janv-Mars 26** : Conception des scénarios
- Elections municipales*
- **Avril. 26** : Ateliers de concertations par EPCI, Atelier employeurs
 - **Mai 26** : Rédaction, mise en page de la stratégie, COTECH et COPIL de validation



Phase 3 : Réalisation du Schéma Directeur

- **Juin 26**: Rédaction et mise en page des fiches actions et du PPI
- **Juillet 26** : COTECH
- **Sept 26** : COPIL de validation
- **Oct 26** : Réunions de restitution en conseil communautaire et en comité syndical du PETR



Introduction

CONTEXTE DU SCHÉMA DIRECTEUR CYCLABLE– IDENTITÉ ET URBANISME

Le PETR du Nord de l'Yonne regroupe **5 EPCI** (la CC Yonne Nord, la CC du Gâtinais en Bourgogne, la CC de la Vanne et du Pays d'Othe, la CC du Jovinien et la CA du Grand Sénonais), soit **117 communes** pour une superficie totale de **1 900 km²** et **131 073 habitants** en 2022. Situé au nord-ouest de la Région Bourgogne Franche Comté et au nord du département de l'Yonne, relié à Paris en moins d'1h, le PETR présente une densité de population de 69 hab/km², inférieure à la moyenne nationale (107 hab/km²).

Le territoire est donc à prédominance rurale avec un **pôle urbain, la ville de Sens**, et un **pôle relais avec la ville de Joigny**, et **9 pôles de proximité** : Villeneuve-la-Guyard, Sergines, Pont-sur-Yonne, Chéroy, Saint-Valérien, Villeneuve-l'Archevêque, Cerisiers, Villeneuve-sur-Yonne et Saint-Julien-du-Sault. Il se répartie sur 49 km du nord au sud et sur 60 km d'est en ouest. Le PETR est marqué par une grande diversité de réalités territoriales, entre communes urbaines, périurbaines et rurales.

Le territoire est **traversé par les autoroutes** A19, A5 et A6, par de nombreuses **routes départementales** dont la D606 (du nord au sud) et la D660 (d'est en ouest), par **la lignes ferroviaire** Paris-Migennes desservant 8 gares sur le territoire, et la LGV Paris-Lyon, autant de ruptures qu'il conviendra de prendre en compte dans les préconisations en phase de stratégie et de potentiels d'intermodalité.

Le territoire se situe dans l'aire d'attractivité de la région parisienne et est connecté à de nombreux autres pôles alentours, dont Auxerre, Troyes et Montargis.

Le territoire possède **8 gares SNCF** : Joigny, Saint-Julien-du-Sault, Villeneuve-sur-Yonne, Etigny, Sens, Pont-sur-Yonne, Champigny, Villeneuve-la-Guyard.

Le territoire est également traversé par **la véloroute V55 du nord au sud**, à vocation principalement touristique, qui sera aussi l'occasion de penser des itinéraires pour des cyclistes du quotidien.



Diagnostic du territoire

Morphologie du territoire

Analyse de la demande potentielle

Analyse de l'offre

Synthèse des enjeux

Annexes



Morphologie et analyse du territoire

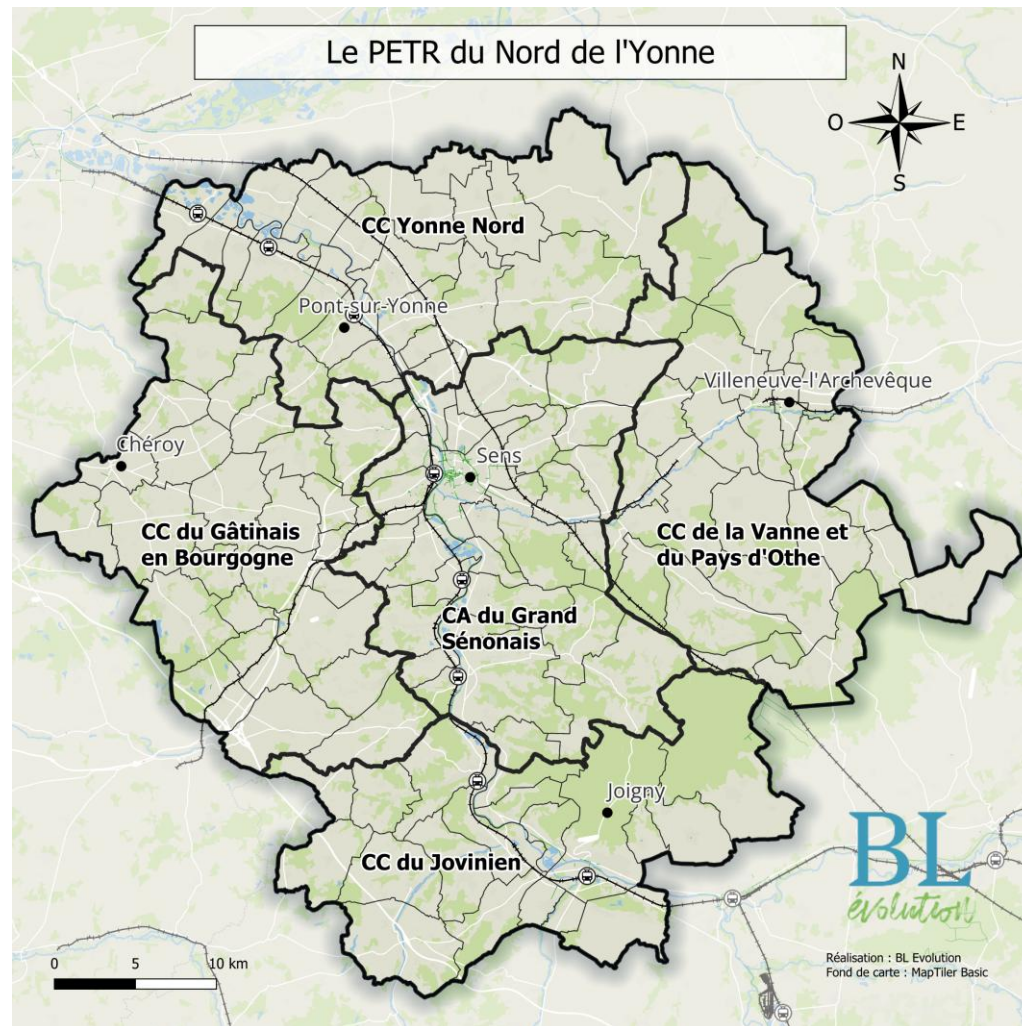
MORPHOLOGIE GÉNÉRALE DU TERRITOIRE

Le PETR du Nord de l'Yonne est composé de 5 EPCI aux caractéristiques diverses. C'est un territoire majoritairement rural présentant une densité de population de 69 hab/km².

La morphologie du territoire est caractérisée par :

- **Une grande diversité d'habitats** : avec des communes urbaines, péri-urbaines et rurales.
- **Des axes routiers importants**, avec les autoroutes A19, A5 et A6, de nombreuses routes départementales dont la D606 (du nord au sud) et la D660 (d'est en ouest),
- **Un axe ferroviaire majeur** : Paris-Migennes, desservant 8 gares sur le territoire.

CA du Grand Sénonais	59 911 hab.
CC Yonne Nord	24 434 hab.
CC du Jovinien	20 500 hab.
CC du Gâtinais en Bourgogne	17 619 hab.
CC de la Vanne et du Pays d'Othe	8 609 hab.
TOTAL	131 073 habitants





Morphologie et analyse du territoire

MORPHOLOGIE GÉNÉRALE DU TERRITOIRE

Le PETR du Nord de l'Yonne est composé :

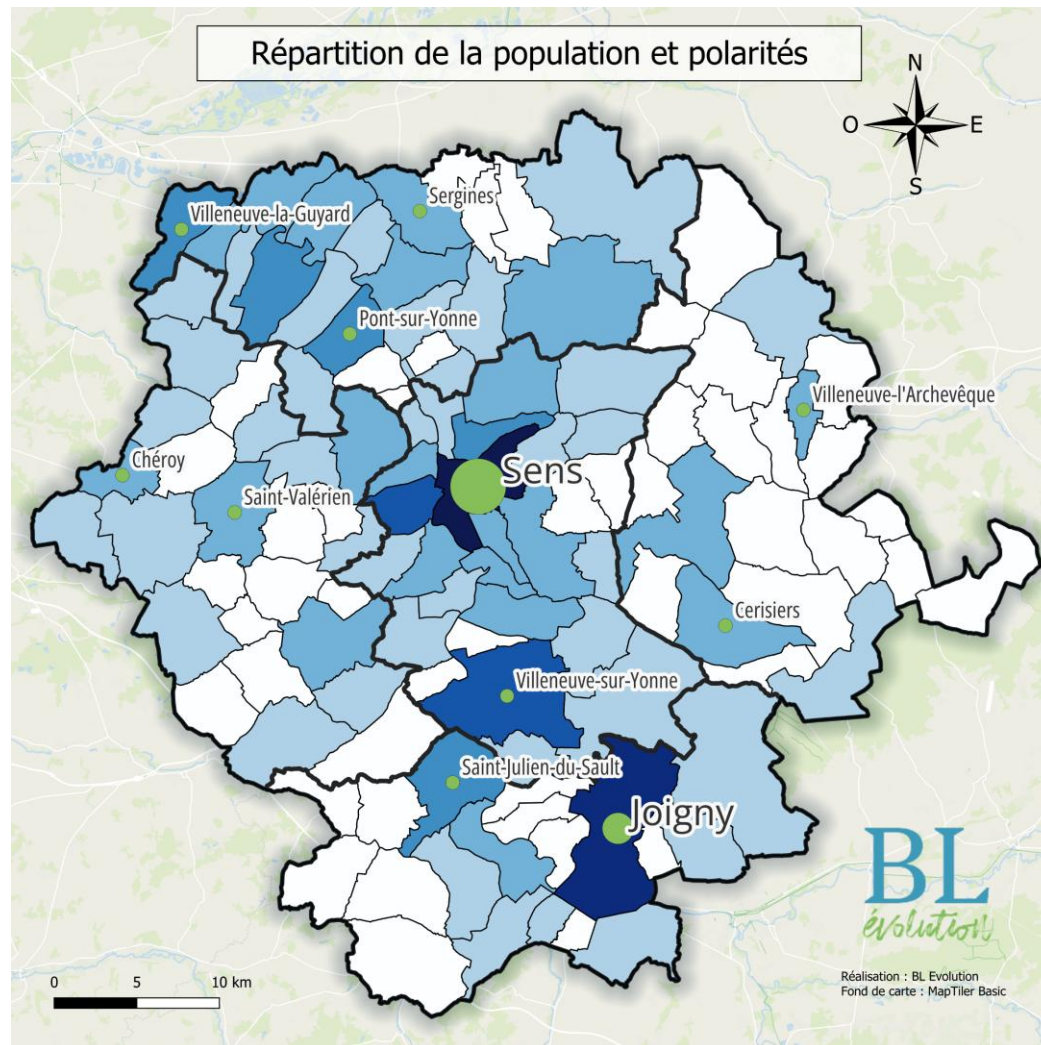
- d'un **pôle urbain** : Sens (27 275 habitants)
- d'un **pôle relais** : Joigny (9 055 habitants)
- de **9 pôles de proximité** : Villeneuve-la-Guyard, Sergines, Pont-sur-Yonne, Chéroy, Saint-Valérien, Villeneuve l'Archevêque, Cerisiers, Villeneuve-sur-Yonne et Saint Julien du Sault (avec des populations comprises entre 1000 de 5200 habitants).
- d'une majorité **de petites communes, sur les 117 du territoire**:
 - 21 sont entre 1000 et 2000 habitants
 - 87 sont en dessous des 1000 habitants

➤ Le territoire s'organise donc autour de 2 polarités principales et des polarités de proximité, particulièrement intéressantes pour les enjeux de cyclabilité au quotidien

Légende

Pop. par Commune Polarités

- | | |
|--------------------|------------------------|
| □ 0 - 500 hab. | ● Pôle urbain : Sens |
| □ 500 - 1000 hab. | ● Pôle relais : Joigny |
| □ 1000 - 2000 hab. | ● Pôles de proximité |
| □ 2000 - 3500 hab. | |
| □ 3500 - 5500 hab. | |
| □ 9 055 hab. | |
| □ 27 275 hab. | |





Morphologie et analyse du territoire

BASSINS DE VIE ET DENSITÉ DE SERVICES

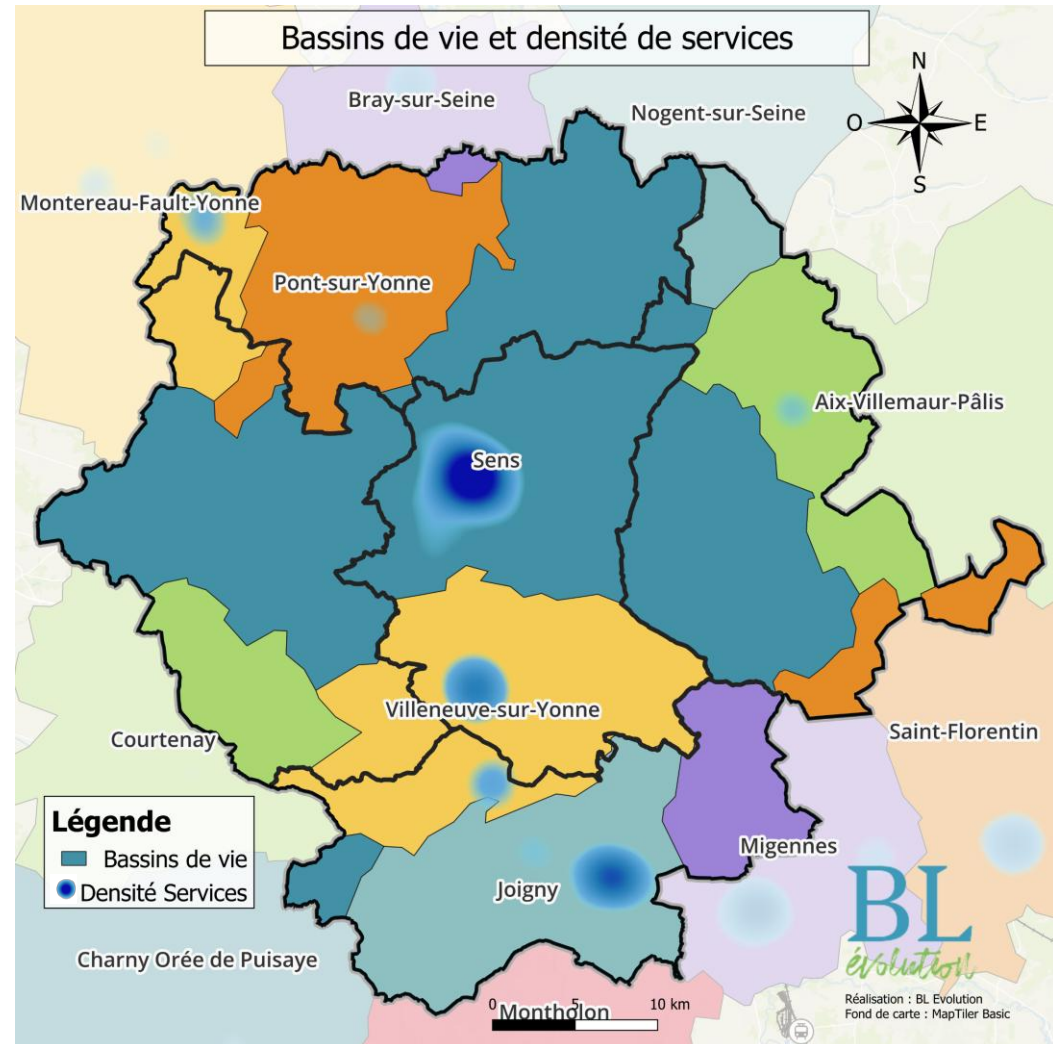
Un territoire avec 4 bassins de vie principaux: Sens, Villeneuve-sur-Yonne, Joigny, Pont-sur-Yonne

Bassin de vie : le plus petit territoire sur lequel les habitants ont accès aux équipements et services les plus courants.

Des bassins de vie secondaires : Courtenay, Migennes, Aix-Villemaur-Pâlis, Montereau-Fault-Yonne, Bray-sur-Seine, Nogent-sur-Seine et Charny Orée de Puisaye.

3 communes concentrant des services significatifs : Sens, Joigny, Villeneuve-sur-Yonne

Services : Santé, courses, éducation, zones d'activités, administratif, culture, loisirs





Morphologie et analyse du territoire

FRANCHISSEMENTS ET COUPURES

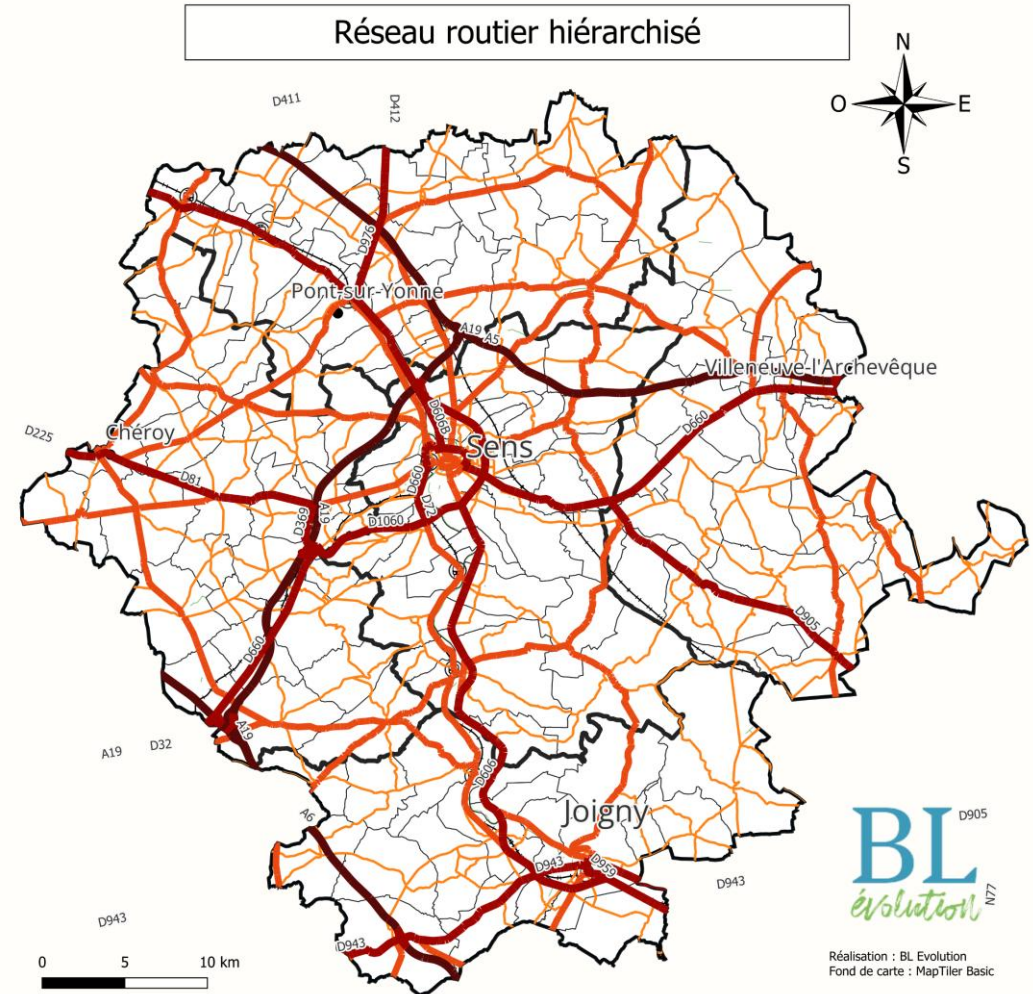
Le territoire du PETR du Nord de l'Yonne est marqué par **plusieurs phénomènes de coupures et discontinuités territoriales**, ponctuelles ou continues, qui impactent la réalité des déplacements à vélo et leur potentiel :

- **Le réseau routier national** : les autoroutes A19, A5 et A6 franchissables seulement à certains endroits.
 - **Le réseau routier départemental de transit et structurant** comportant peu de franchissements sécurisés :
 - à fort trafic (> 4000 véh./j) : D606, D660, D1060
 - à trafic important (1000 < 4000 véh./j) : D976, D905, D103, D939, D77, D72, D70, D47, D23, D140
 - **Les voies ferrées traversant le territoire** à plusieurs reprises (ligne TER Paris-Migennes et ligne TGV)
 - **Un réseau hydrographique** coupant certains itinéraires structurants.
- Certains réseaux seront franchissables grâce à des aménagements mais d'autres **nécessiteront la création de passerelles, tunnels** sécurisant la traversée et essentiels au bon fonctionnement d'un réseau cyclable. Ces traversées de voiries départementales et nationales devront être aménagées dans le cadre du schéma.

Légende

Réseau routier

- Autoroutes
- Routes départementales de transit extra-territorial
- Routes départementales structurantes
- Routes départementales secondaires





Morphologie et analyse du territoire

LA DÉMOGRAPHIE ET LA COMPOSITION SOCIALE INFLUENT SUR LES BESOINS DE MOBILITÉ

En 2022, la répartition des tranches d'âges sur le territoire est plutôt équilibrée, à la fois à l'échelle du PETR et à l'échelle de chaque EPCI.

Plus de **30% de la population du PETR a au dessus de 60 ans.**

➤ **Le développement du VAE (Vélo à Assistance Electrique) sera notamment une solution qui pourrait permettre de séduire cette tranche de population senior.**

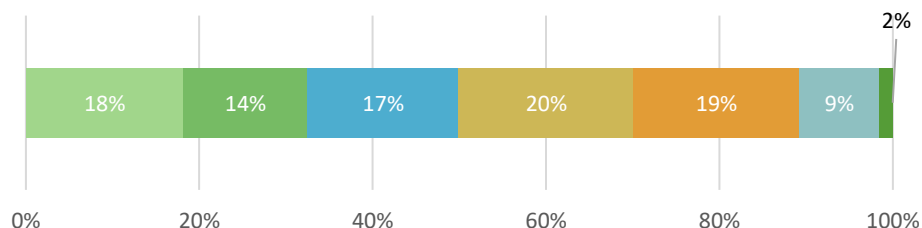
Près de **40% de la population du PETR a entre 30 et 59 ans**, un chiffre corrélé au nombre d'actifs sur le territoire de 39%* (proche de la moyenne nationale à 42%).

Le territoire est marqué par d'importantes dynamiques d'emplois, avec 43 464 emplois en 2022, soit un indicateur de concentration de 84 pour 100 actifs ayant un emploi résident sur le territoire.

En 2022, en termes d'activité, la population compte également 5,5% de chômeurs, 26% de retraités et 21% de scolaires*.

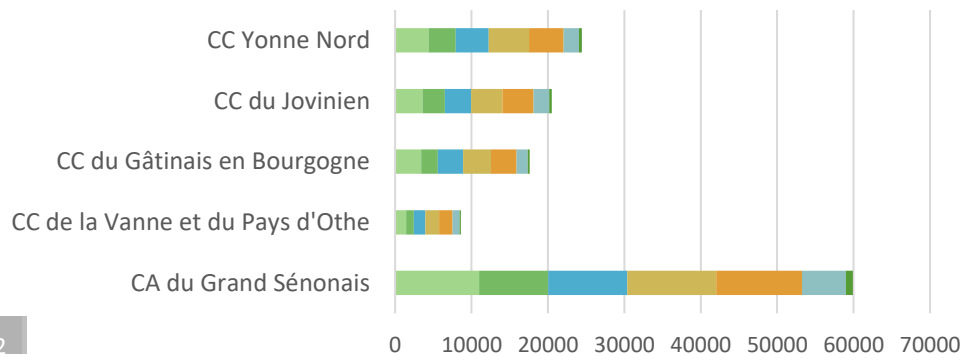
➤ **Pour développer le vélo, les leviers des déplacements domicile-étude et domicile-travail seront particulièrement intéressants à intégrer.**

Répartition de la population par tranches d'âges à l'échelle du PETR du Nord de l'Yonne



- Population des -14 ans - Ensemble
- Population des 15-29 ans - Ensemble
- Population des 30-44 ans - Ensemble
- Population des 45-59 ans - Ensemble
- Population des 60-74 ans - Ensemble
- Population des 75-89 ans - Ensemble
- Population des +90 ans - Ensemble

Détails par EPCI en nombre d'habitants



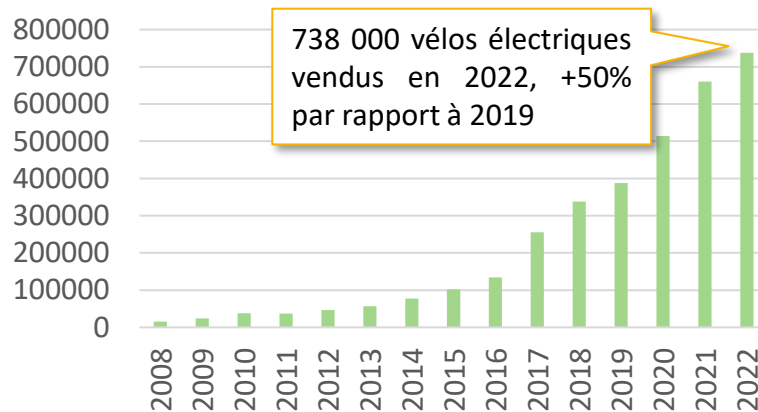
*Sources : Recensement de la population, Dossier complet (INSEE 2022)



Morphologie et analyse du territoire

LA DÉMOGRAPHIE ET LA COMPOSITION SOCIALE INFLUENT SUR LES BESOINS DE MOBILITÉ

Ventes de VAE en France depuis 2008



Un vélo performant ou un VAE peuvent représenter un outil de développement de la pratique cyclable utilitaire dans de nombreux cas : pour les retraités, les actifs se rendant au travail sans transport de charges lourdes, les personnes en situation de précarité ou les plus jeunes qui n'ont pas encore le permis de conduire. **Le VAE peut de plus être une solution plus rapide et moins fatigante aux distances relativement importantes séparant les communes sur le territoire**, qui peuvent présenter un point bloquant à l'utilisation du vélo.

L'acquisition d'un VAE et s'équiper de façon complète pour passer au vélo (équipements de pluie, bagages, selle confortable...) constituent des décisions ayant des coûts relatifs parfois élevés pour certains ménages (bien que bien plus faibles par rapport à l'usage d'un véhicule motorisé).

Les aides à l'acquisition nationales sont un levier, mais restent sous condition de ressources (voir lien ci-dessous).

<https://www.economie.gouv.fr/particuliers/prime-velo-electrique>

Par ailleurs, les enjeux autour des EDPM (Engins de Déplacement Personnel Motorisés) émergent depuis quelques années. En 2022, il s'est vendu 759 000 trottinettes, soit un peu plus que les VAE. La trottinette est un moyen de transport adapté à des trajets courts en milieu urbain, et entraîne une complexification de la cohabitation avec l'ensemble des usagers de l'espace public. Pour des territoires périurbains et ruraux, son usage pourrait connaître un vrai essor dans les prochaines années.



Morphologie et analyse du territoire

UN TERRITOIRE AVEC UN FORT POTENTIEL DE DÉVELOPPEMENT DU VÉLO

- Un territoire **varié et avec deux polarités principales** : Sens et Joigny, et **huit polarités de proximité**.
- Une **densité de population moins importante que la moyenne française**, un caractère rural à prendre en compte dans la mise en place d'infrastructures et de services vélo.
- Des **distances parfois importantes** entre des communes, lié à l'étalement du territoire, qui implique de raisonner par pôle pour la mobilité quotidienne
- **De nombreuses discontinuités et coupures** qui devront être traitées pour assurer des franchissements en sécurité.
- **Un territoire vallonné et une part importante de personnes âgées**, qui conduisent à identifier le VAE comme une solution à proposer.
- Une part **toujours importante d'actifs**, qui pourraient envisager le vélo pour leurs déplacements quotidiens.



Diagnostic du territoire

Morphologie du territoire

Analyse de la demande potentielle

Analyse de l'offre

Synthèse des enjeux

Annexes



Analyse de la demande potentielle

INTRODUCTION DE MÉTHODE – POURQUOI PARLER DE DEMANDE POTENTIELLE

L'intérêt d'un Schéma Directeur Cyclable dépasse la question des mobilités.

Les mobilités sont la résultante d'un ensemble de paramètres d'organisation et de vie sociale qui conduisent les personnes à se déplacer.

En interrogeant le développement du vélo, ce sont ces modalités d'organisation humaine et sociale de la vie qu'il faut aussi interroger :

- Nature et construction des besoins (et de la demande potentielle) de mobilités **selon les classes d'âge et l'activité**, mais aussi les représentations sociales liées à la mobilité ;
- Nature et expression des besoins (et de la demande potentielle) de mobilités **en fonction des niveaux de contraintes sociales, des habitudes de modes de vie ;**
- Les besoins (et la demande potentielle) de mobilités selon la capacité des personnes à mobiliser des vecteurs/moyens/stratégies de déplacement (**niveau de maîtrise**) ;
- **Les motifs de déplacements et les modes** que les différentes populations, les individus vont privilégier selon leur système de préférence social ou personnel (confort, rapidité, coût, prestige social...).

La demande potentielle se mesure en considérant trois dimensions :

- 1/ Des **équipements s'adressant à leurs publics**, dont le rayonnement et l'aire de chalandise sont à l'échelle d'un centre bourg ou de deux bourgs voisins, permettant potentiellement de s'y rendre à vélo.
- 2/ Des **modes de transport en concurrence et en complémentarité** qui offrent des **niveaux de confort et d'efficacité variables** que comparent les usagers qui ont le choix ; ceux qui n'ont pas le choix s'y rendent par le moyen dont ils disposent, ou renoncent à s'y rendre s'il ne s'agit pas d'une nécessité absolue.
- 3/ Des **représentations sociales et des freins psychologiques** qui s'expriment à travers les choix de tel ou tel mode de déplacement. Ces représentations sont susceptibles d'évoluer dans le temps en fonction des conditions qui leurs sont faites, mais les habitudes sont fortes pour chacun ou chaque groupe social.



Analyse de la demande potentielle

QUELQUES IDÉES REÇUES, PEU DE FREINS ET BEAUCOUP DE BÉNÉFICES

Santé, bien-être, économies, écologie, efficacité : les arguments sont nombreux et à adapter au public cible pour construire une culture partagée par toutes et tous. Malgré tout, le vélo est encore plutôt associé aux loisirs qu'à un véritable outil de mobilité. En complément des infrastructures nécessaires au développement des mobilités douces, il est important d'appréhender ces pratiques sous l'angle de la culture et de la communication afin de favoriser les changements d'usages.

Pour le PETR et les collectivités, les arguments en faveur du vélo sont également nombreux. Les déplacements motorisés coûtent beaucoup plus cher à la communauté : coût d'entretien des routes, coût de la pollution atmosphérique, et, plus globalement, diminution de la qualité de vie.

Pour les employeurs, un salarié à vélo est un salarié moins absent, plus ponctuel et plus efficace. Le salarié à vélo est aussi un salarié fiable : il restera très ponctuel tout au long de l'année. Heureux d'avoir effectué son trajet au grand air, il arrivera plus frais, disponible et de bonne humeur.

→ **Le Schéma Directeur Cyclable doit aussi se penser en termes de communication** : lever les idées reçues, convaincre des bénéfiques et favoriser les changements d'usages. Ces actions sont nécessaires afin que la demande potentielle s'exprime et qu'une nouvelle demande émerge.



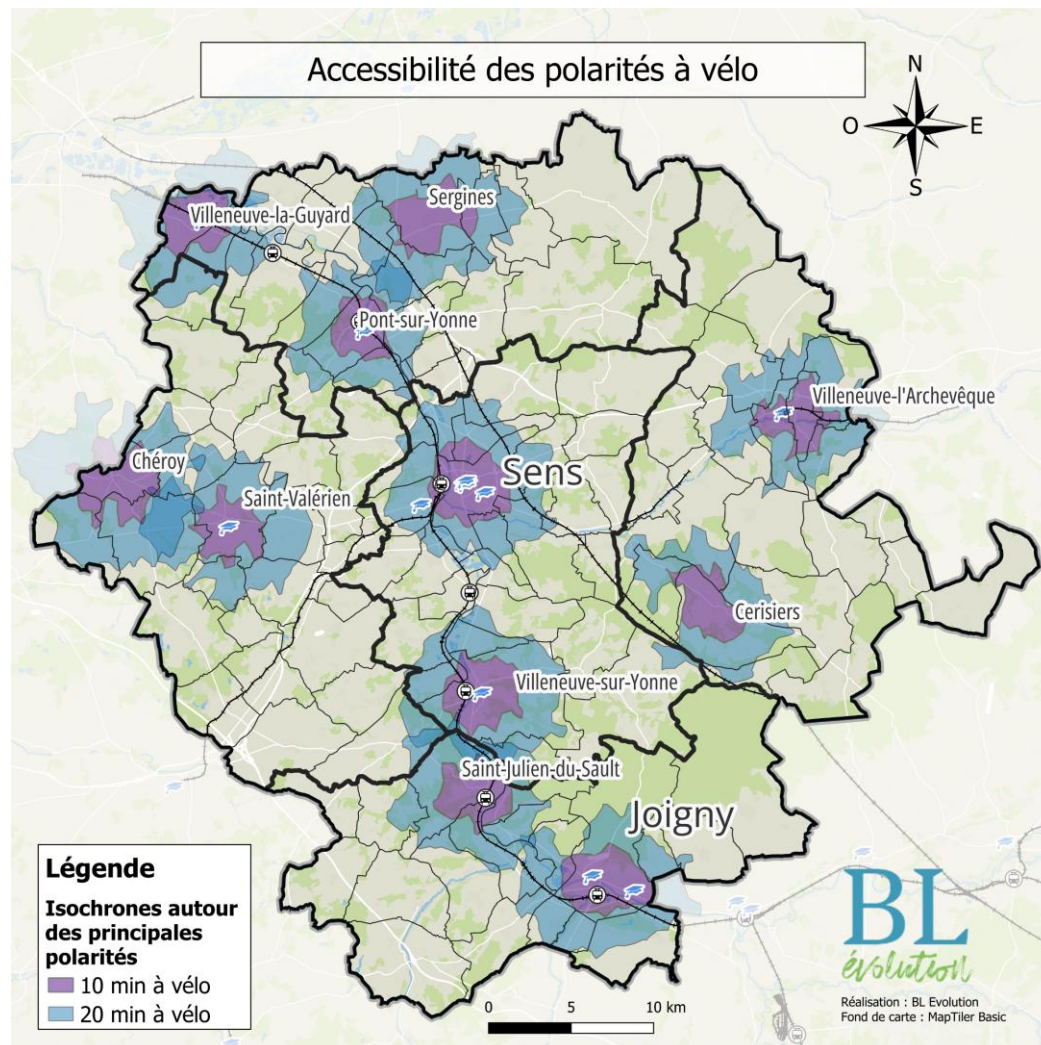


Analyse de la demande potentielle

ACCESSIBILITÉ AUX PÔLES DU TERRITOIRE

Cette carte représente les **surfaces isochrones** autour des principaux pôles, c'est-à-dire les lieux accessibles à **vélo** depuis les centre-bourgs (ou les collèges quand existants) de ces communes en 10 et 20 minutes.

Commune	Population de la commune	Nombre d'habitants à 10 min à vélo	Nombre d'habitants à 20 min à vélo
Sens	27 275	25 410	34 680
Joigny	9 055	9 360	12 900
Villeneuve-sur-Yonne	5 130	3 430	6 560
Villeneuve-la-Guyard	3 470	3 960	10 090
Pont-sur-Yonne	3 357	2 790	5 910
Saint-Julien-du-Sault	2 202	2 380	4 550
Saint-Valérien	1 806	1 395	2 935
Chéroy	1 763	1 930	4 140
Sergines	1 235	1 340	3 610
Villeneuve-l'Archevêque	1 111	1 285	2 395
Cerisiers	1 002	740	2 260



➤ Près de 70% des habitants du PETR du Nord de l'Yonne habitent à moins de 20 minutes à vélo de l'un des pôles du territoire. Ils sont 40% à moins de 10 minutes.

➤ Les enjeux de **rabattements vers les principaux pôles** sont importants pour l'accès aux équipements de base, aux établissements scolaires et aux services

Note méthodologique :

- 10 min à vélo = rayon de 2 km
- Prise en compte les routes et chemins existants (pas de « vol d'oiseau »)



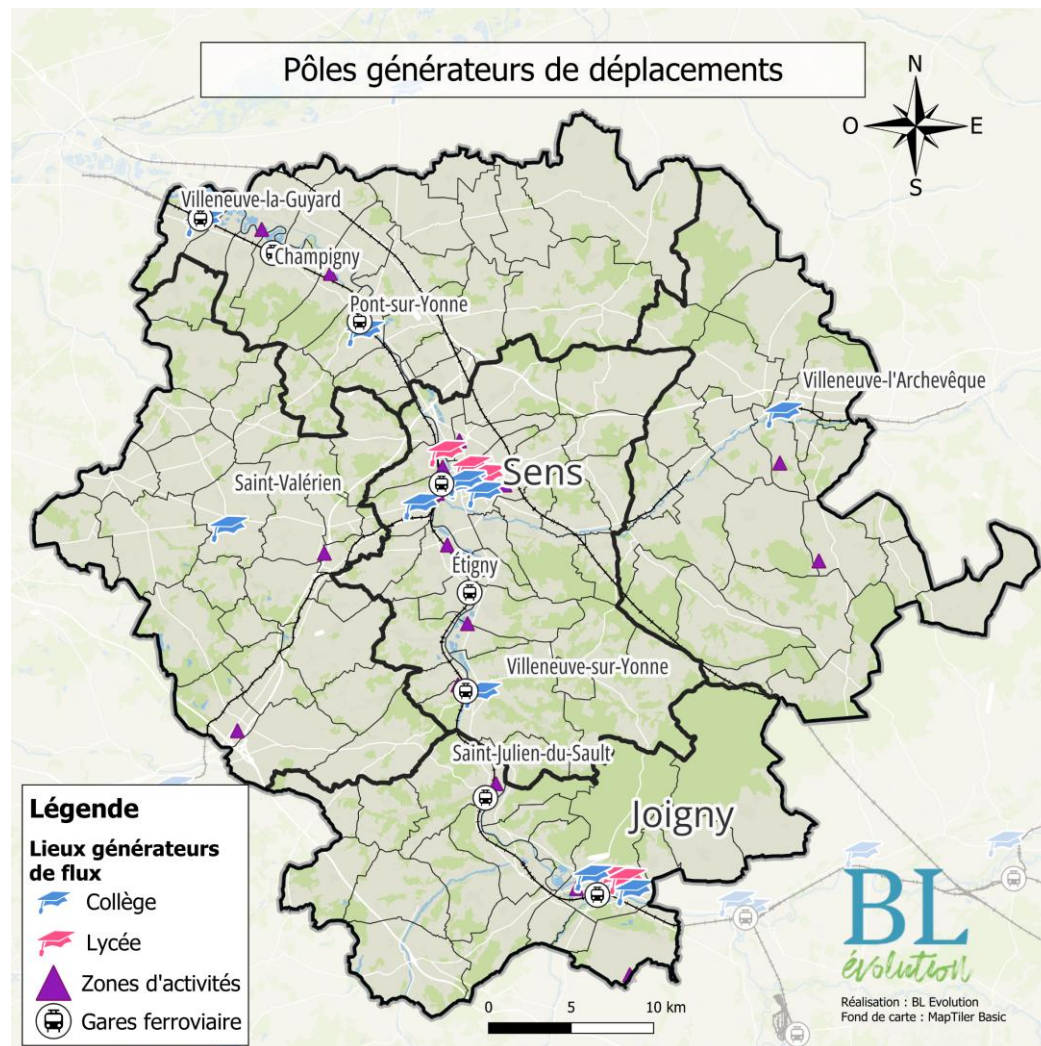
Analyse de la demande potentielle

LIEUX GÉNÉRATEURS DE DÉPLACEMENTS

- On trouve sur le territoire du PETR **7 lycées** situés à Sens et Joigny et **12 collèges** situés à Pont-sur-Yonne, Molinons, Saint-Valérien, Villeneuve-sur-Yonne, Villeneuve-la-Guyard, Sens et Joigny.
- D'autres collèges et lycées en-dehors du PETR mais à **proximité** de certaines communes sont également générateurs de flux scolaires

➤ **Près de 60% des collégiens habitent à moins de 20 min à vélo de leur collège (et près de 40% à moins de 10 min)**

- Sur le territoire, on dénombre **de nombreuses zones d'activités économiques** situées principalement sur la CA du Grand Sénonais. Le SCOT soulignait que le PETR compte 2 001 hectares de zones d'activités soit 39 % des zones d'activités totales du département de l'Yonne. Un atout à valoriser dans le futur schéma.
- Enfin, les **8 gares du territoire** sont également des pôles à part entière qu'il sera intéressant à relier dans le cadre du Schéma Directeur.





Analyse de la demande potentielle

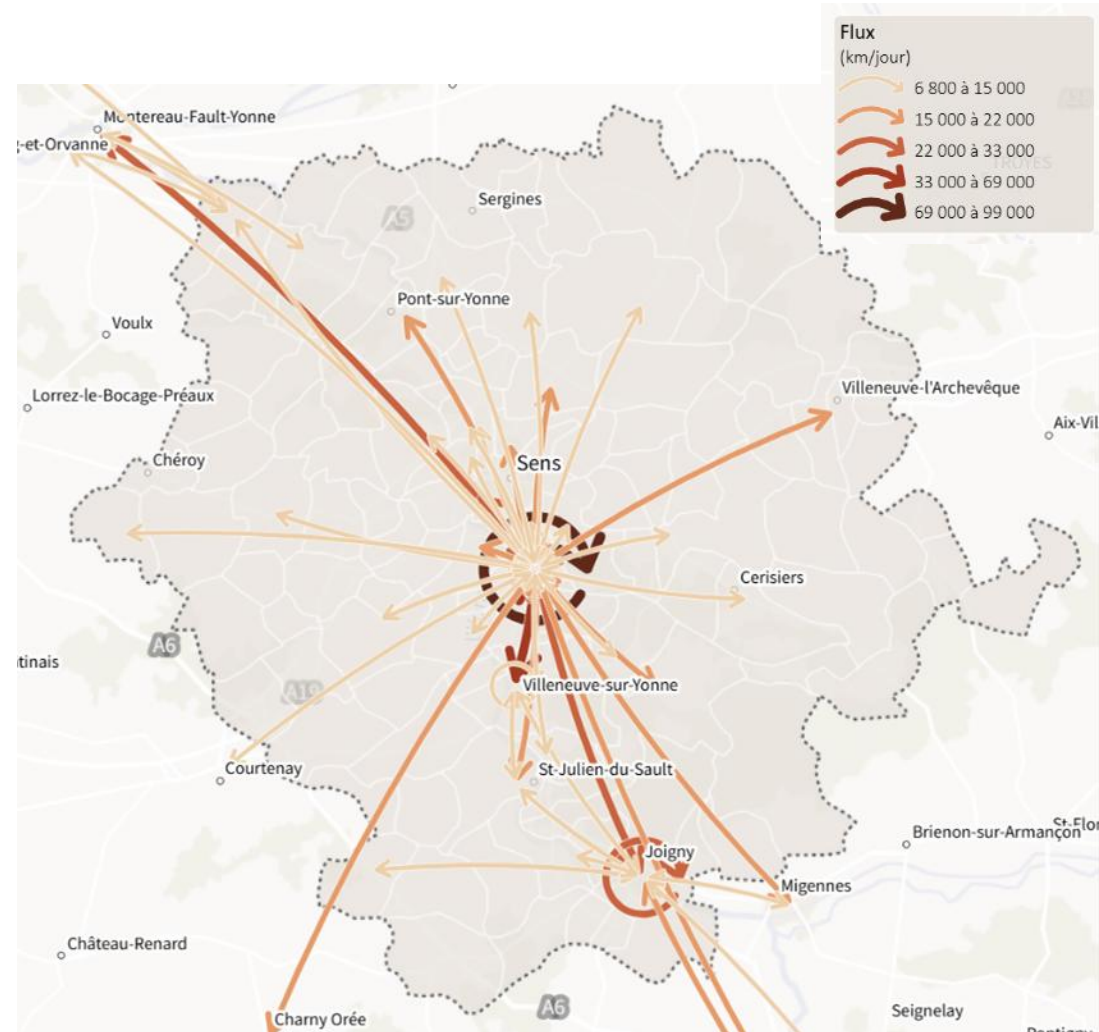
FLUX DE DÉPLACEMENTS : TOUS LES FLUX (EN DISTANCE PARCOURUE)

On constate de nombreux flux internes au PETR dirigés vers les polarités de Sens et de Joigny.

- Ces flux connectent les 5 territoires du PETR entre eux et montrent la pertinence de raisonner à cette échelle territoriale pour penser les mobilités du quotidien.

On constate également des flux dirigés vers l'extérieur du PETR, notamment vers les communes de Montereau, Auxerre et Charny Orée Puisaye.

- Les flux plus longues distances seront moins étudiés dans ce schéma vélo, qui se concentrera sur les déplacements de proximité, dans un périmètre d'approximativement 10km autour des différentes polarités.



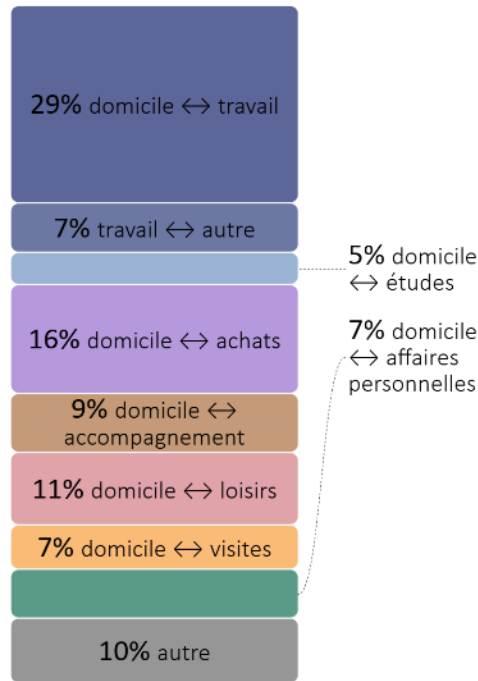


Analyse de la demande potentielle

FLUX DE DÉPLACEMENTS : TOUS LES FLUX (EN DISTANCE PARCOURUE)

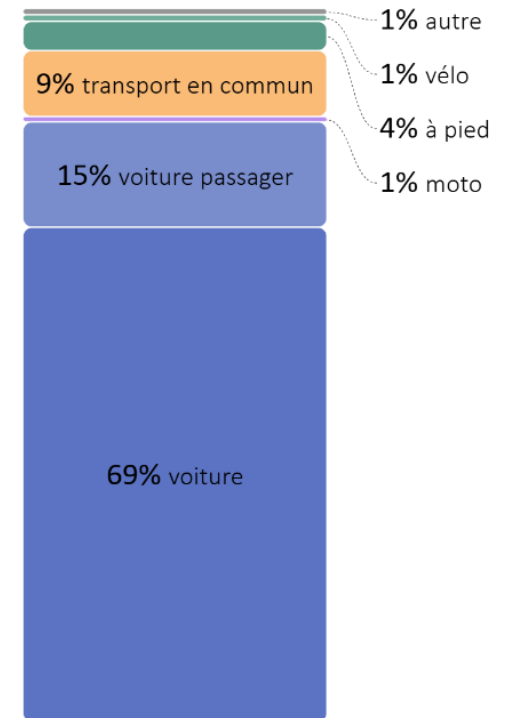
- Une forte dépendance à la voiture pour la majorité des déplacements; avec 87% des ménages du territoire possédant au moins une voiture.
- Une grande diversité de motifs de déplacements (les trajets domicile-travail ne représentant que 29% des déplacements).

Des déplacements pour des motifs variés



Répartition par motifs en km parcourus (passagers.km)

Des déplacements majoritairement effectués en voiture



Répartition modale en km parcourus (passagers.km)

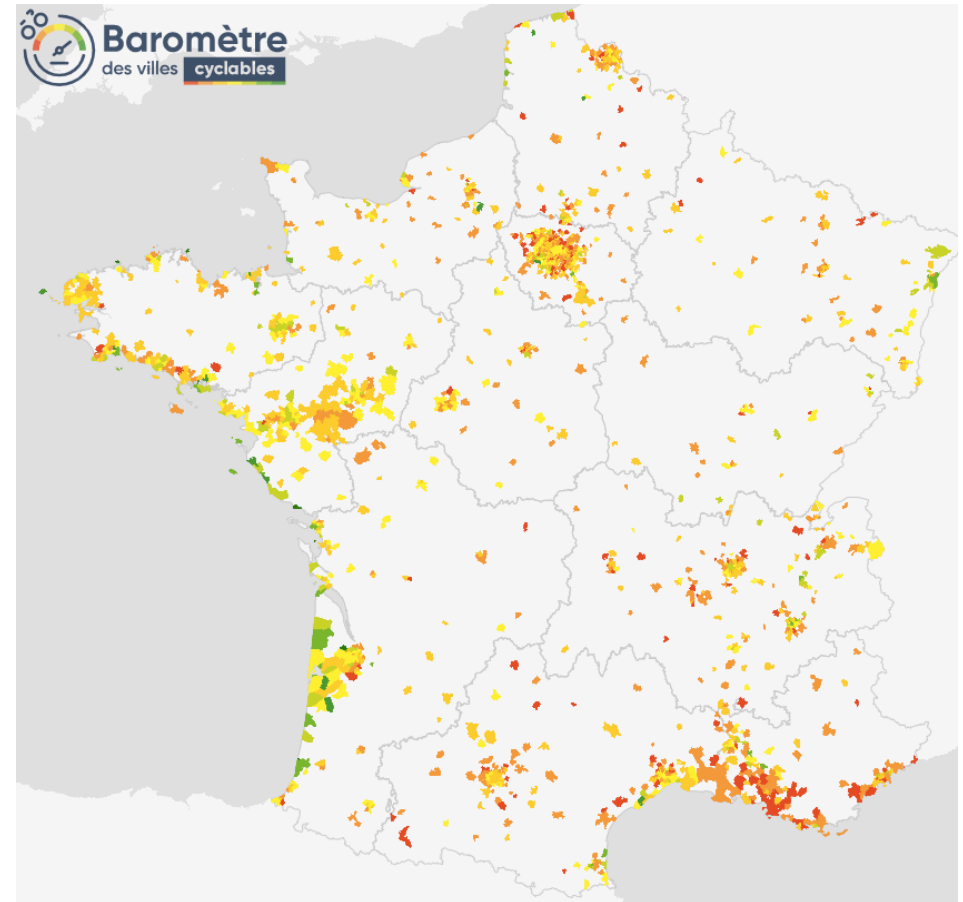
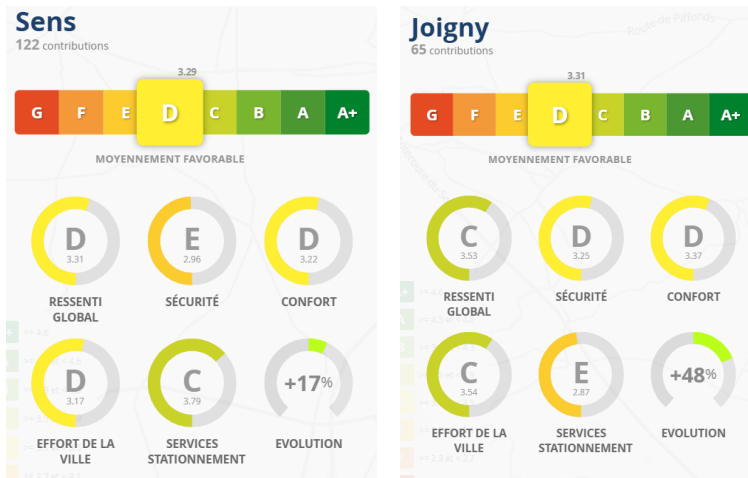


Analyse de la demande

BAROMÈTRE DES VILLES CYCLABLES 2025 – FUB

L'enquête réalisée en 2024 par la Fédération des Usagers de la Bicyclette a récolté des réponses exploitables pour les communes de Sens et de Joigny. Toutes deux reçoivent la note de « D » quand à leur cyclabilité.

L'enquête met en lumière l'évolution du ressenti selon les années et montre que le territoire s'améliore progressivement. Il reste toujours cependant, une marge de progression significative.



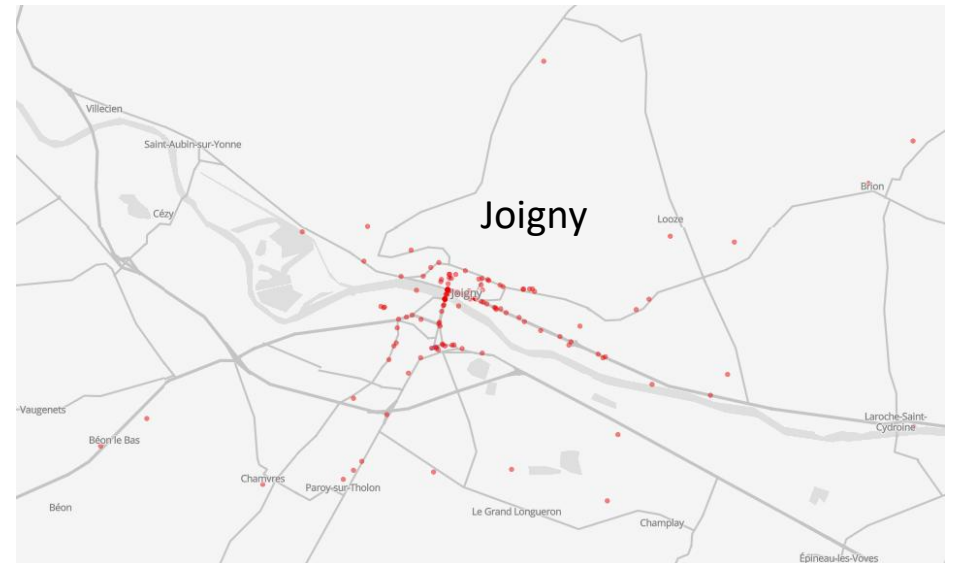
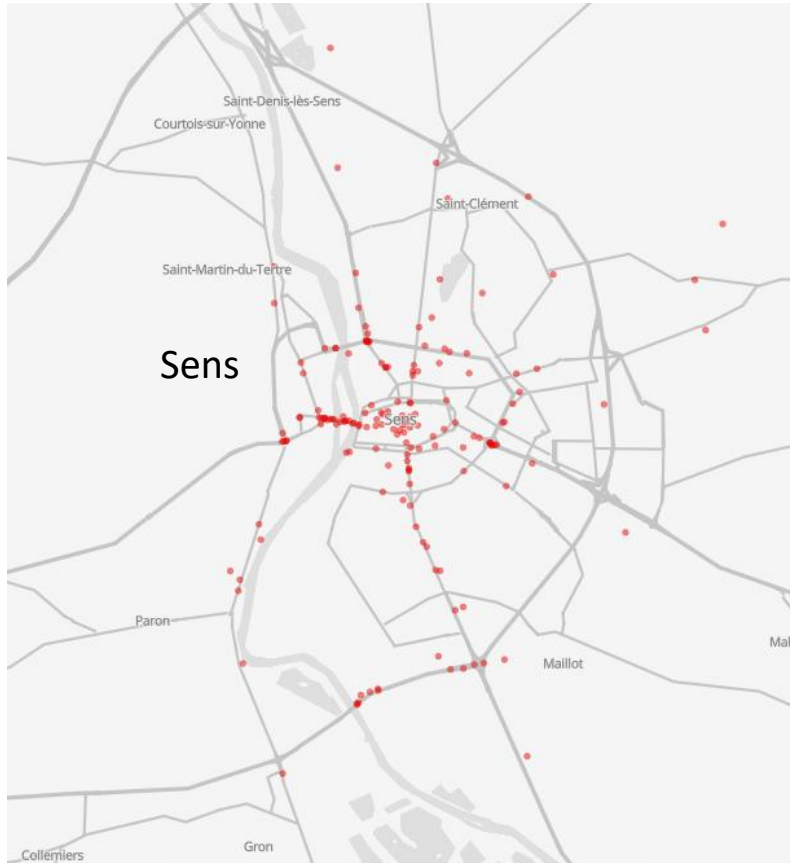
Baromètre 2025 des villes cyclables, FUB



Analyse de la demande

BAROMÈTRE DES VILLES CYCLABLES 2025 – FUB

Les points rouges indiquent les sites à améliorer en priorité





Analyse de la demande

ENQUÊTE EN LIGNE

Une enquête a été réalisée auprès de la population entre le 13/10/25 et le 16/11/25, à laquelle **654 personnes** ont répondu.

Elle a été relayée par tous les EPCI du PETR et voici la répartition des répondants par EPCI :

	Réponses	Rapporté à la population
CC Gatinais en Bourgogne	82	1 réponse pour 214 habitants
CC Yonne Nord	185	1 pour 132
CC Vanne et Pays d'Othe	52	1 pour 165
CC Jovinien	150	1 pour 137
CA du Grand Sénonais	170	1 pour 350
Je ne sais pas	8	
J'habite hors du territoire du PETR du Nord de l'Yonne	7	

ENQUÊTE SUR VOS PRATIQUES VÉLO

Dans le cadre du Plan Vélo du PETR du Nord de l'Yonne

Répondez avant le 16 novembre 2025 !

Scannez ce QR code

PETR du Nord de l'Yonne

BL Evolution

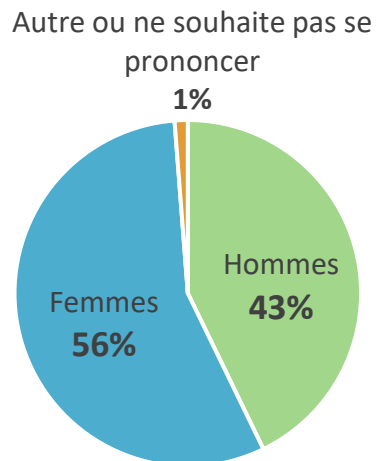
Lien vers l'enquête :
<https://framaforms.org/enquete-sur-les-pratiques-cyclables-petr-du-nord-de-lyonne-1758554029>



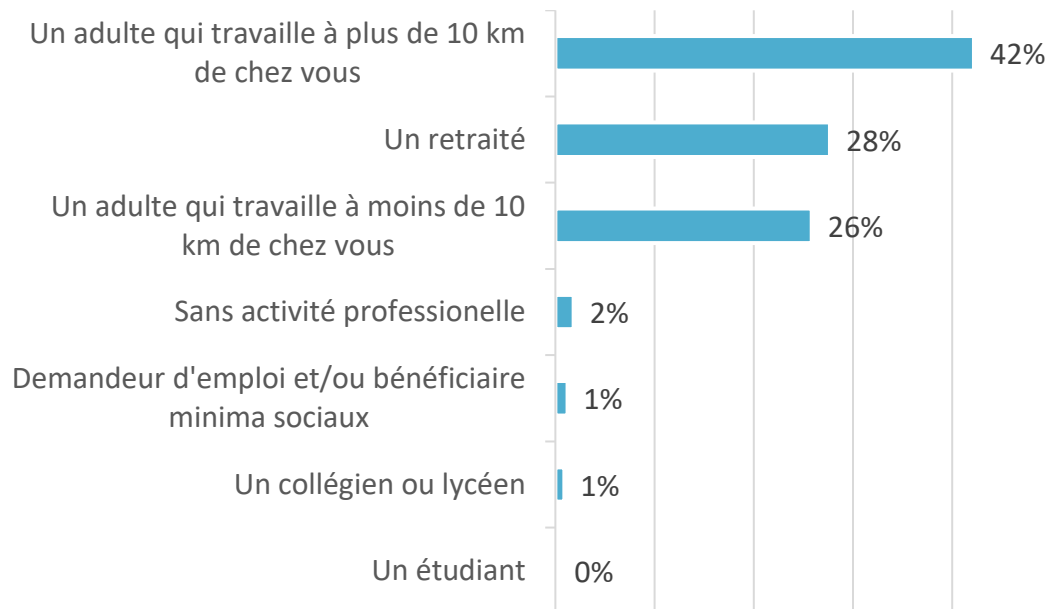
Analyse de la demande

ENQUÊTE EN LIGNE

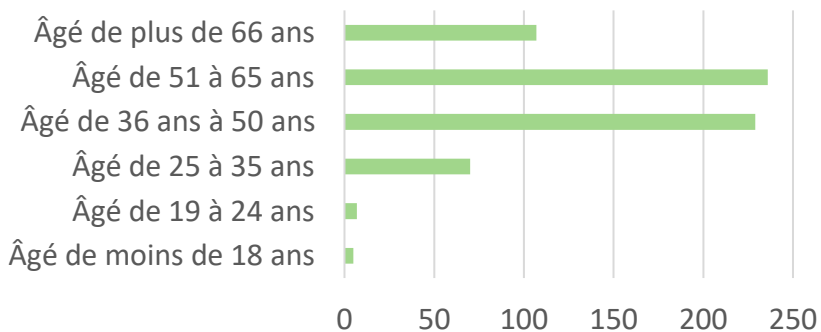
Qui sont les répondants ?



Activité des répondants



Âge des répondants



- Le panel de répondants comprend **plus de femmes** que d'hommes
- Il est plutôt **bien réparti en moyenne d'âge**, sauf pour les moins de 25 ans, sous-représentés
- Il est constitué en **grande majorité d'actifs** (68% des répondants contre 39% sur le territoire), une catégorie sur-représentée dans l'enquête.
- La **proportion de retraités est fidèle** à la répartition sur le territoire
- Les **chômeurs et étudiants ne sont quasiment pas représentés** dans les réponses au sondage



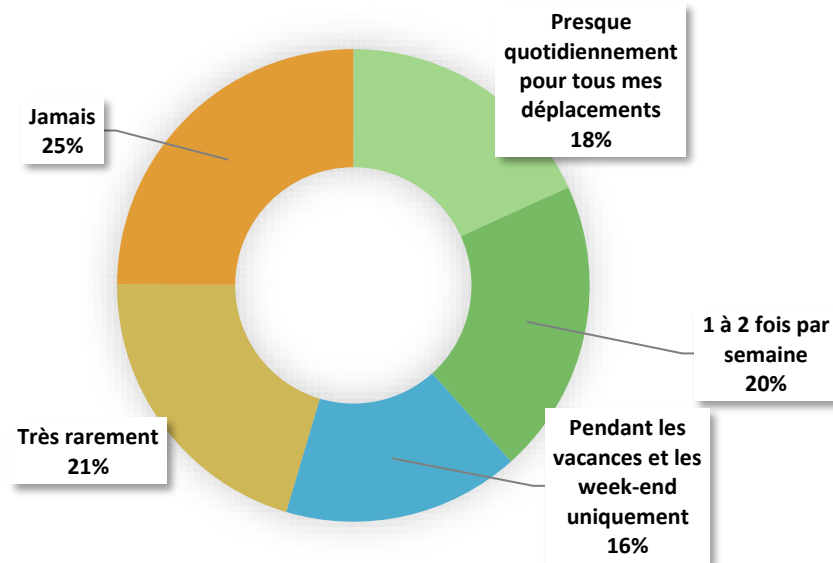
Analyse de la demande

ENQUÊTE EN LIGNE

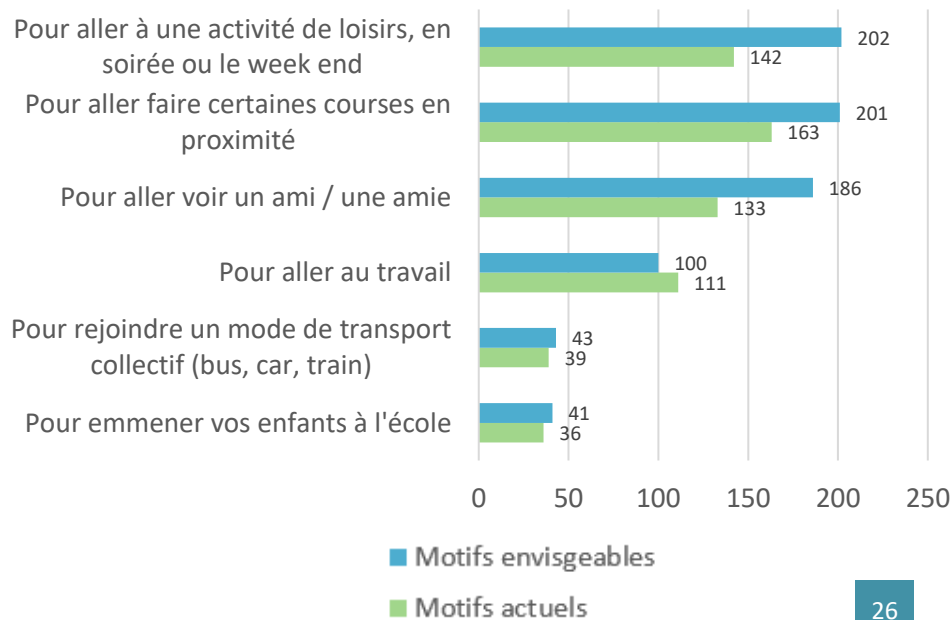
Habitudes de déplacements à vélo

- 18% des répondants utilisent leur vélo presque quotidiennement pour tous leurs déplacements et 20% supplémentaires utilisent le vélo 1 à 2 fois par semaine.
- Les motifs principaux pour lesquels les répondants utilisent déjà le vélo sont : pour aller faire des courses de proximité, pour une activité de loisirs en soirée ou le week-end, pour aller voir un ami ou pour aller travailler.

Utilisez-vous le vélo pour vos déplacements du quotidien ?



Motifs de déplacements actuels et envisageables



- L'usage loisir et les courses de proximité sont les deux premiers motifs qui pourraient inciter les répondants à se déplacer davantage à vélo.
- Viennent ensuite la visite à des amis, et les trajets domicile-travail
- Seuls 9% des répondants estiment ne pouvoir faire du vélo pour aucun motif



Analyse de la demande

ENQUÊTE EN LIGNE

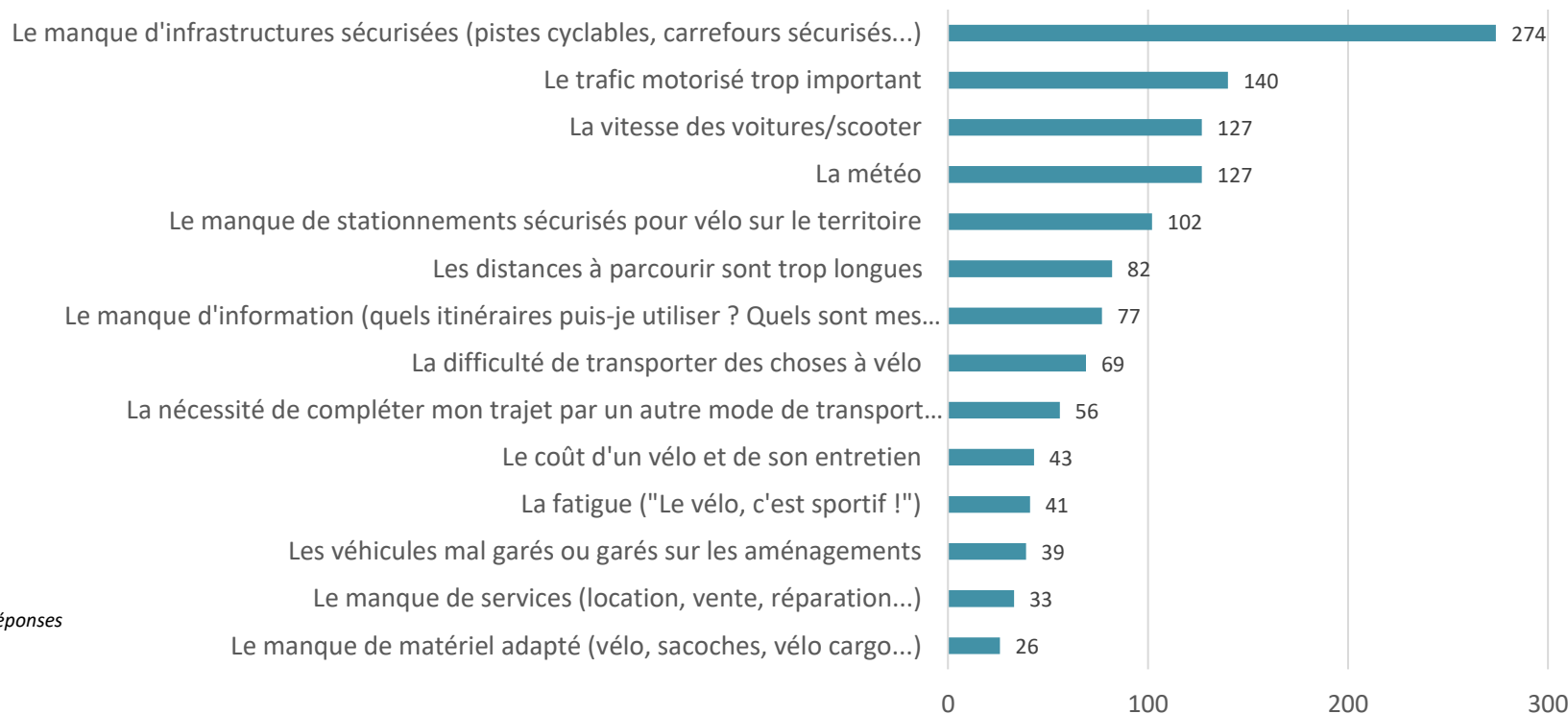
Certains freins à lever pour amplifier la pratique du vélo

De nombreux freins persistent et limitent encore l'utilisation du vélo à une part modale très faible.

Ainsi, les principaux freins sont le **manque d'infrastructures sécurisées** (pistes cyclables, carrefours sécurisés), le **trafic motorisé trop important**, la **vitesse des voitures**, la **météo** et le **manque de stationnements sécurisés**.

Le rôle des collectivités sera donc de **sécuriser les itinéraires à travers des aménagements séparés ou un apaisement du trafic motorisé**, mais également d'agir sur les **services et accompagner le changement des pratiques** en sensibilisant la population (par exemple sur la **météo** où les pays nordiques n'ont pas ce problème malgré une météo moins clémente, et des équipements existent pour palier la mauvaise météo).

Quelles sont les raisons qui vous empêchent de faire du vélo, ou davantage de vélo ?



754 réponses

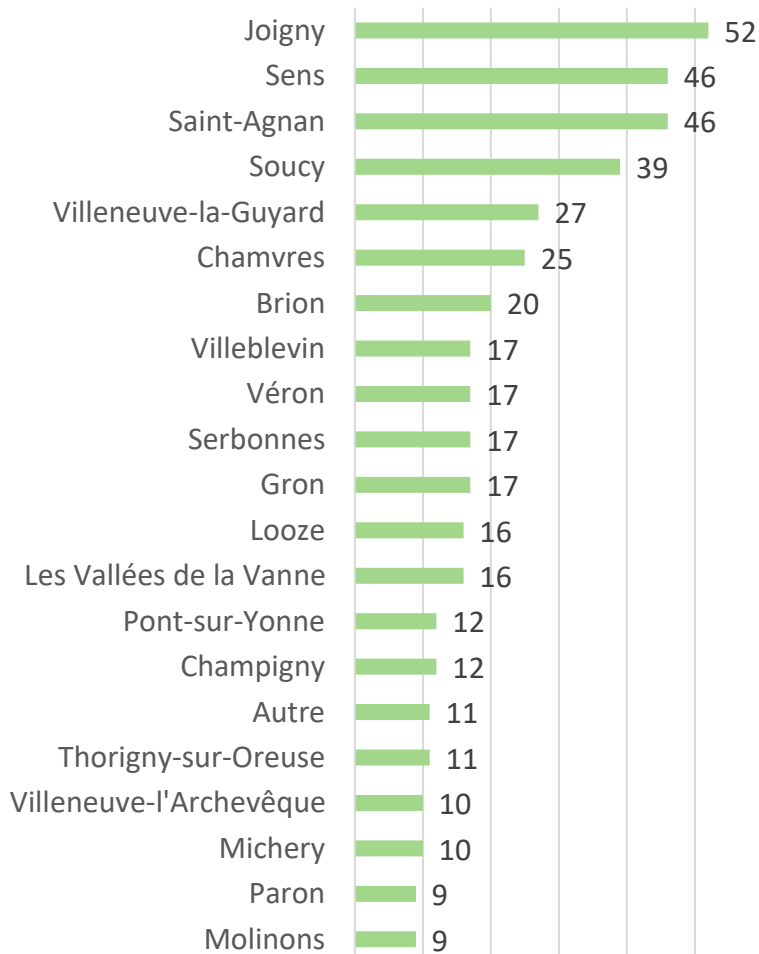


Analyse de la demande

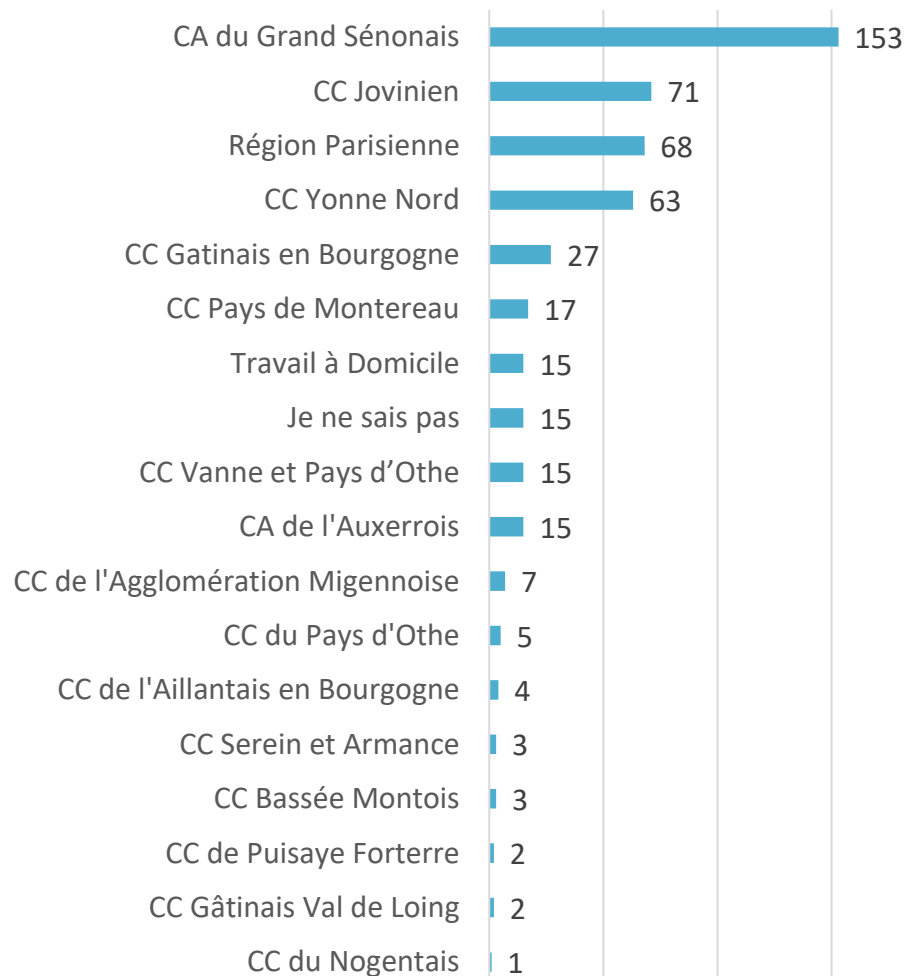
ENQUÊTE EN LIGNE

Communes de résidence des répondants et principaux lieux de travail

Principales communes de résidence des répondants



Principaux lieux de travail des répondants



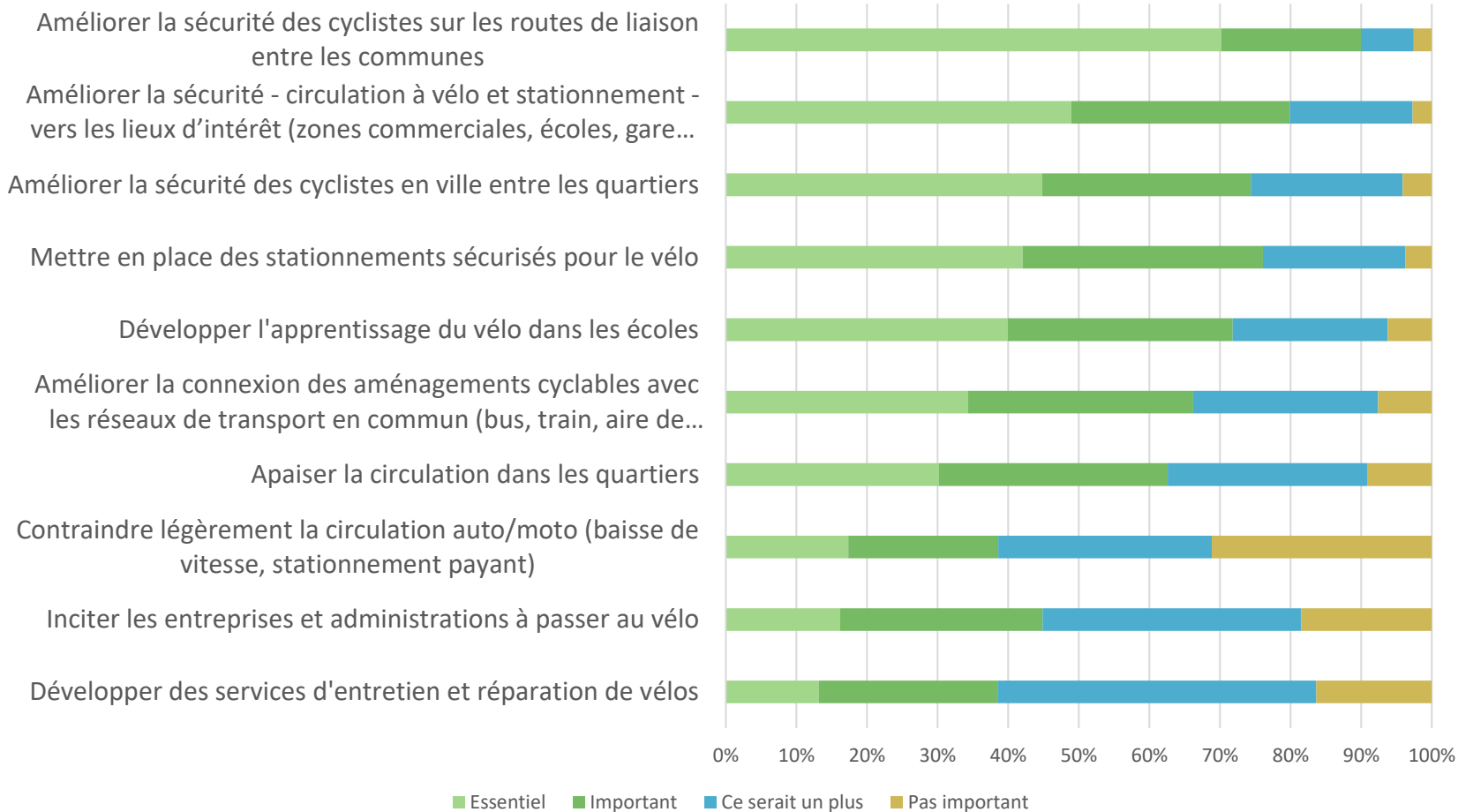


Analyse de la demande

ENQUÊTE EN LIGNE

Leviers d'action pour les collectivités

D'après vous, que pourrait faire votre territoire pour faciliter l'usage du vélo au quotidien ?



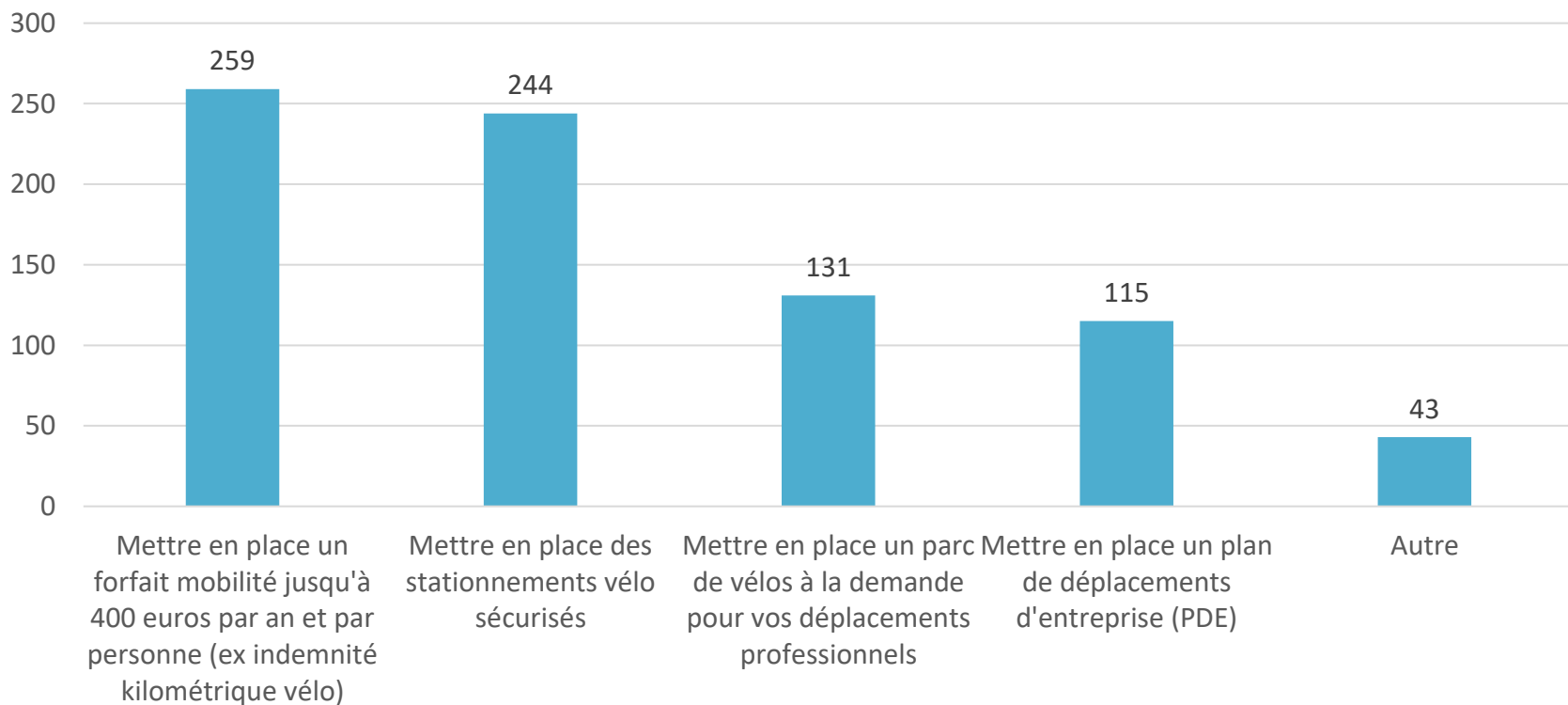


Analyse de la demande

ENQUÊTE EN LIGNE

Employeurs du territoire

D'après vous, que pourrait faire votre employeur pour encourager l'usage du vélo des salariés ?





Analyse de la demande

ENQUÊTE EN LIGNE

L'Enquête en ligne a fait émerger de nombreuses contributions qualitatives et quantitatives sur l'état des lieux de la cyclabilité du territoire. Ayant plus de 650 réponses rédigées pour l'identification de rues, routes et carrefours dangereux pour les cyclistes, nous proposons un tableau synthétique de la récurrence de certains tronçons, les combinant avec les enjeux soulignés en concertation.

Tronçons prioritaires	Mentions
Ancien chemin de fer entre Sens et Villeneuve l'Archevêque	+++
D606 – Villeneuve-la-Guyard-Sens	+++
D943, Joigny-Migennes – Avenue Jean Hemery	+++
D660 – Villeneuve-l'Archevêque- Sens	+++
D103 - Saint-Agnan – Villeneuve-la-Guyard	++
Villeneuve-la-Guyard – Montereau	++
La Chapelle Champigny - Villemanoche	++
Joigny – Looze, voie blanche	++
Molinons – Villeneuve l'Archevêque	++
Nailly – Sens	++
Joigny - Chamvres	++
Joigny – Brion	++

Tronçons prioritaires	Mentions
Migennes Laroche - Brion	++
D25, Saint Maurice aux Riches hommes - Thorigny sur Oreuse - Pont sur Yonne	+
D146 - Chigy-Theil sur Vanne - Maillot - Sens	+
Villeuneuve l'Archevêque - Courgenay	+
D905 - Cerisiers - Theil	+
D939 - Thorigny - Sens	+

Points noirs	Mentions
Pont Saint Nicolas, Joigny	+++
Gare de Sens	+++
Nombreuses traversées de la D606 (Champigny, Villeblevin, Foissy, Villeneuve-l'Archevêque)	+++
Pont Epizy, Joigny	++
Carrefour Cerisiers, direction Migennes	+
Pont de Villevallier vers St-Julien du Sault	+



Analyse de la demande

ATELIER DE CONCERTATION

Dans le cadre du diagnostic, un **atelier de concertation réunissant élus, techniciens et acteurs locaux** a rassemblé une vingtaine de personnes au siège de la CAGS à Sens le jeudi 6 novembre 2025.

L'objectif était multiple :

- **présenter les enjeux de l'étude**
- **mobiliser l'ensemble des acteurs** dès le début de la démarche
- **collecter de manière cartographique** leurs connaissances de terrain sur l'existant et les besoins (lignes de « désir »).

5 cartographies au format A0 étaient imprimées pour chaque territoire afin que les participants puissent dessiner les aménagements existants, en projet et à créer.

La cartographie ci-contre est le résultat des contributions de l'atelier. Celle-ci sera ensuite complétée et enrichie par l'analyse documentaire réalisée dans le cadre du diagnostic.

Précision : les tracés en rouge représentent les lignes de « désir », c'est-à-dire les itinéraires intéressants à considérer pour la suite de la démarche. Ces premières propositions devront être affinées et priorisées lors de la phase stratégie.





Analyse de la demande

ENTRETIENS

Dans le cadre du diagnostic, neuf entretiens ont également été réalisés avec des acteurs clés du territoire pour initier la démarche et faire un état des lieux détaillé de l'existant.

Les acteurs mentionnés sur ce tableau se sont rendus disponibles entre 40 minutes et 1h pour un entretien qualitatif sur les enjeux vélos.

Un Compte-Rendu détaillé de ces entretiens sera fourni en complément du diagnostic.

Acteurs	Participants
Voies Navigables de France (VNF) 24 septembre 2025	Régis JARDES, Sébastien LACHENAL
Département de l'Yonne 1er janvier 2025	Mathieu MACLE
Communauté de Communes du Gâtinais en Bourgogne 7 octobre 2025	Jean-François CHABOLLE, Dominique JEULIN, Mathias PEGALAJAR
Région Bourgogne–Franche-Comté 8 octobre 2025	Adèle FAURE, Guillaume LANGRAND
Communauté de Communes Vanne et Pays d'Othe 15 octobre 2025	Sébastien KARCHER
Direction Départementale des Territoires (DDT) 15 octobre 2025	Simon RAPP, Éric BONNOTTE
Communauté de Communes du Jovinien 16 octobre 2025	Nicolas SORET, Éric APPFEL, Claude SCIBOZ
Communauté de Communes Yonne Nord 21 octobre 2025	Laurent MARTY, Pierrick BARDEAU, Thierry SPAHN, Lucile BLANCHET
Communauté d'Agglomération du Grand Sénonais 6 novembre 2025	Marc BOTTIN, Nicolas PERETTI, David FRANCHE



Analyse de la demande

UN POTENTIEL ÉLEVÉ POUR LE VÉLO AU QUOTIDIEN, TOUS MOTIFS CONFONDUS

- **Un usage de la voiture individuelle prédominant 69% des déplacements (en km parcourus), une part notable des transports en commun (9%) mais une part modale vélo très faible (1%).**
- **Une « demande potentielle » de déplacements à vélo utilitaire importante, dans les distances inférieures à 6-7 km autour des pôles de vie, de service et d'emplois :**
 - 70% des habitants du PETR habitent à moins de 20 minutes à vélo d'une polarité du territoire
 - Près de 60% des collégiens habitent à moins de 20 minutes à vélo de leur collègue
 - Des flux journaliers connectant les 5 territoires du PETR entre eux confirment la pertinence de raisonner à cette échelle territoriale pour penser les mobilités du quotidien.
- **Des publics cibles divers :** familles, actifs, professionnels... avec des besoins (équipements, services...) et des messages de communication spécifiques à développer.
- Un **territoire lié à des polarités extérieures comme Montereau, Auxerre, Charny Orée Puisaye ou la région parisienne**, et avec des dynamiques de mobilité associées (part modale significative des transports en commun pour les trajets domicile-travail) grâce aux gares du territoire.



Diagnostic du territoire

Morphologie du territoire

Analyse de la demande potentielle

Analyse de l'offre

Hierarchisation du réseau routier

Cyclabilité

Intermodalité

Synthèse des enjeux

Annexes



Analyse de l'offre

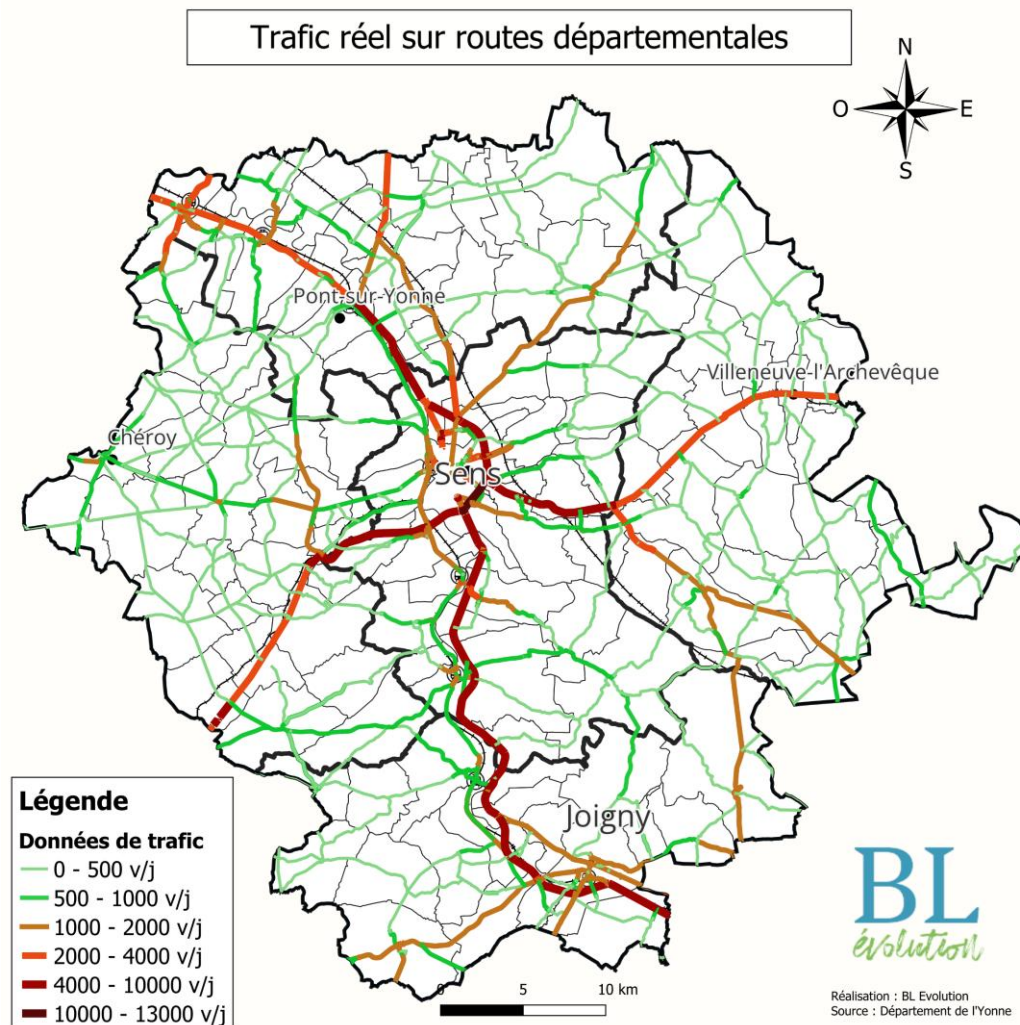
TRAFIC RÉEL SUR LES ROUTES DÉPARTEMENTALES

Les données du département nous permettent d'obtenir une **carte du trafic automobile** sur les axes routiers majeurs.

Le trafic est important sur les grands axes départementaux, mais de nombreuses routes ont un **trafic inférieur à 1000 véhicules et même 500 véhicules par jour.**

- **Les routes à faible trafic, inférieur à 1000 voire 500 véhicules/jour seront à étudier pour déterminer si elles sont propices à de la réaffectation pour les modes actifs.**

Ce maillage important de routes départementales à faible trafic sera à étudier en lien avec le maillage fin de routes communales du territoire qui sera également un atout dans la mise en place d'itinéraires cyclables.



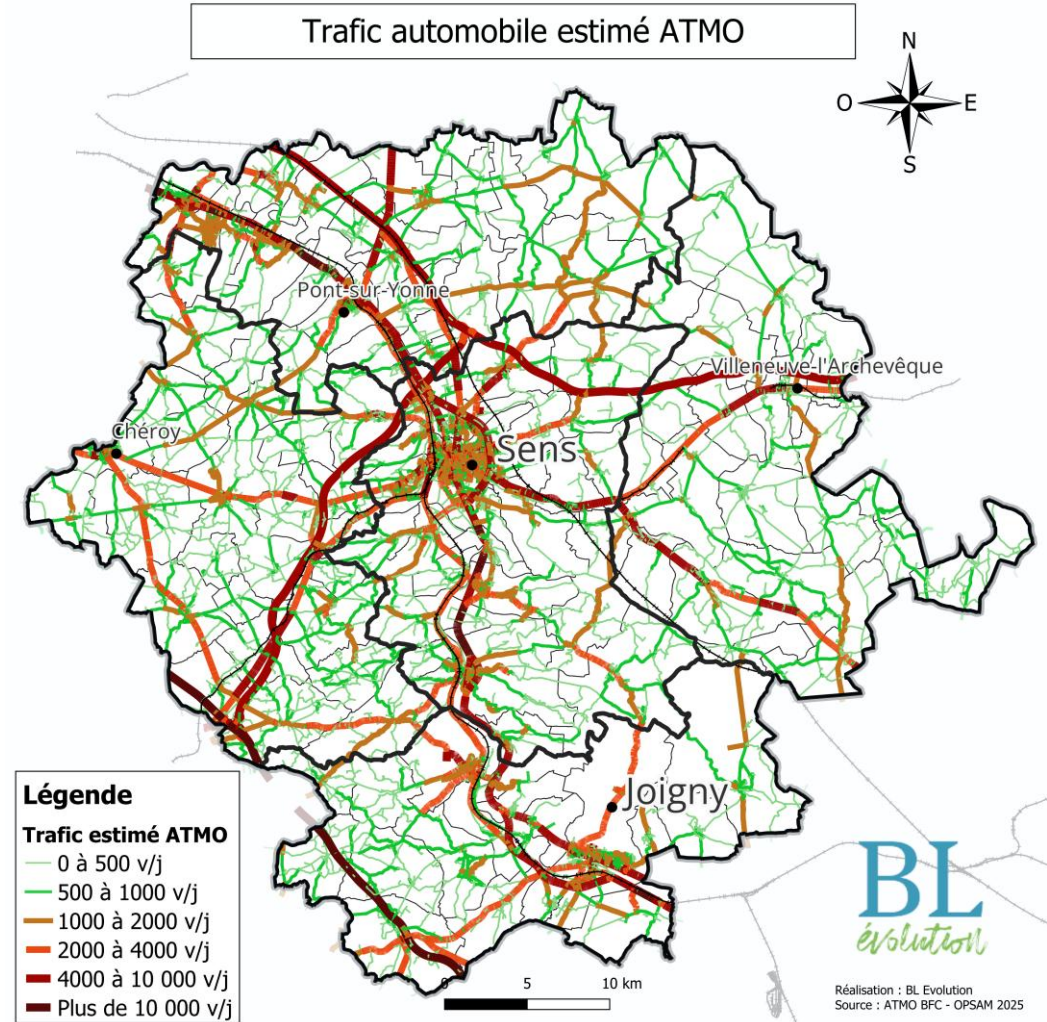


Analyse de l'offre

TRAFIC POTENTIEL PROJETÉ PAR L'ATMO BFC

L'ATMO BFC, a développé un algorithme permettant de modéliser le trafic sur un grand nombre de voies du territoire, à partir des données réelles de trafic et d'un certain nombre d'hypothèses. Bien que le PETR ne soit pas adhérent en tant qu'entité, l'ATMO a accepté de fournir ces données dans le cadre de cette étude, qui seront en particulier utiles lors des arbitrages sur les voies à apaiser.

- La carte ci-contre montre avec grande précision le trafic estimé sur la majorité des voies du territoire
- Elle montre la grande quantité de voies à faible trafic, mais aussi de nombreuses voies avec des trafics importants, comme le soulignait l'enquête en ligne.



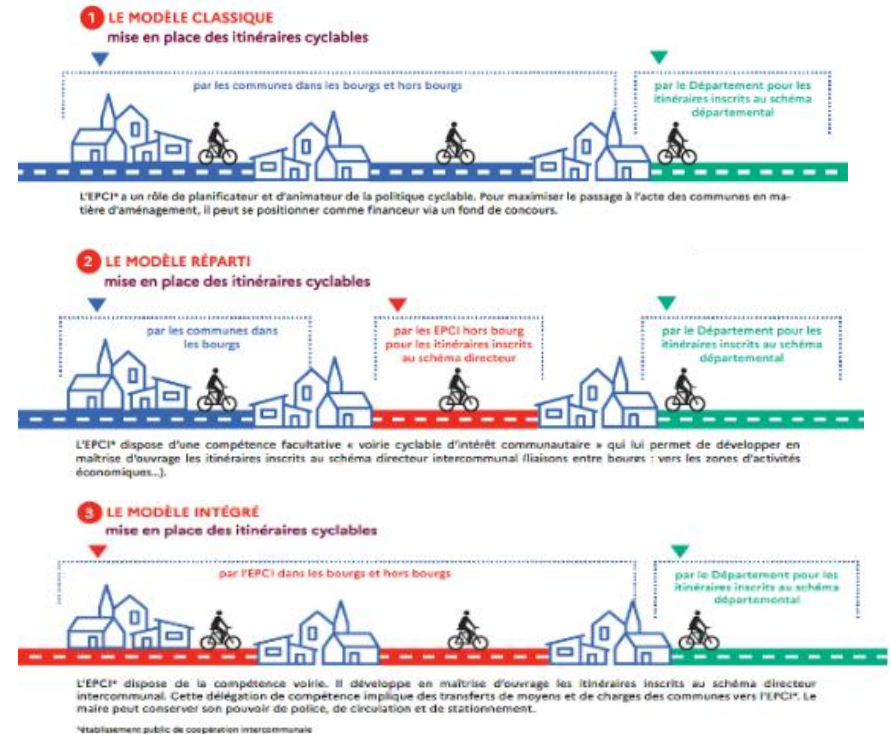


Analyse de l'offre

GESTION DE LA VOIRIE, COMPETENCES ET PROJETS

Le PETR regroupe des acteurs avec des compétences diverses sur la mobilité et la voirie :

- **La CAGS et la CCJ sont AOM, Autorités Organisatrices de la Mobilité.** Elles organisent la mobilité sur leur territoire. La CCJ possède la quasi-totalité de la compétence voirie et les autres EPCI possèdent la compétence voirie sur les zones d'intérêt communautaire (ex: zones d'activités). La CCYN accompagne également financièrement les communes dans le cadre de la compétence tourisme.
- **La Région Bourgogne Franche-Comté est AOM pour la CCYN, la CCVPO et la CCGB.** Dans ce schéma, il sera donc essentiel d'impliquer la Région ainsi que de comprendre les volontés de ces collectivités à engager des démarches autour du vélo. La Région a indiqué être ouverte à la conduite de projets sous forme de DSP (délégation de service public).
- Le **Département de l'Yonne** gère la voirie et son entretien pour les routes départementales hors agglomération.
- **La majorité des communes** (hors CCJ) ont la compétence voirie sur les routes communales dans et hors des bourgs et sur les routes départementales intra-bourgs (cheminements et trottoirs, dispositifs de ralentissement de la circulation).



Comme le montrent les modèles de l'ADEME ci-dessus, il est possible pour les EPCI de prendre d'avantage de compétences pour la mise en place d'aménagements cyclables, et de permettre ainsi une plus grande continuité et cohérence à l'échelle de son territoire. La majorité des EPCI du PETR correspondent aujourd'hui au modèle dit « classique ».



La **cyclabilité** d'un territoire désigne la qualité d'une voie ou d'un ensemble de voies aménagées pour faciliter et sécuriser les déplacements à vélo.

Pour les trajets du quotidien, les **enjeux autour du vélo** sont situés aussi bien **dans les bourgs que dans les liaisons inter-bourgs**. La cyclabilité d'un territoire dépend de différents critères :

- Le **nombre de km d'aménagements cyclables sécurisés** (c'est-à-dire aménagés de manière adaptée conformément au volume de trafic rencontré et à la vitesse des véhicules observée)
- La **qualité des intersections**
- L'offre de **services** annexe
- La politique d'incitation à l'usage du vélo



Diagnostic du territoire

Morphologie du territoire

Analyse de la demande potentielle

Analyse de l'offre

Hiérarchisation du réseau routier

Cyclabilité : état des lieux

Intermodalité

Synthèse des enjeux

Annexes



Analyse de l'offre

LA V55, ATOUT MAJEUR DU TERRITOIRE

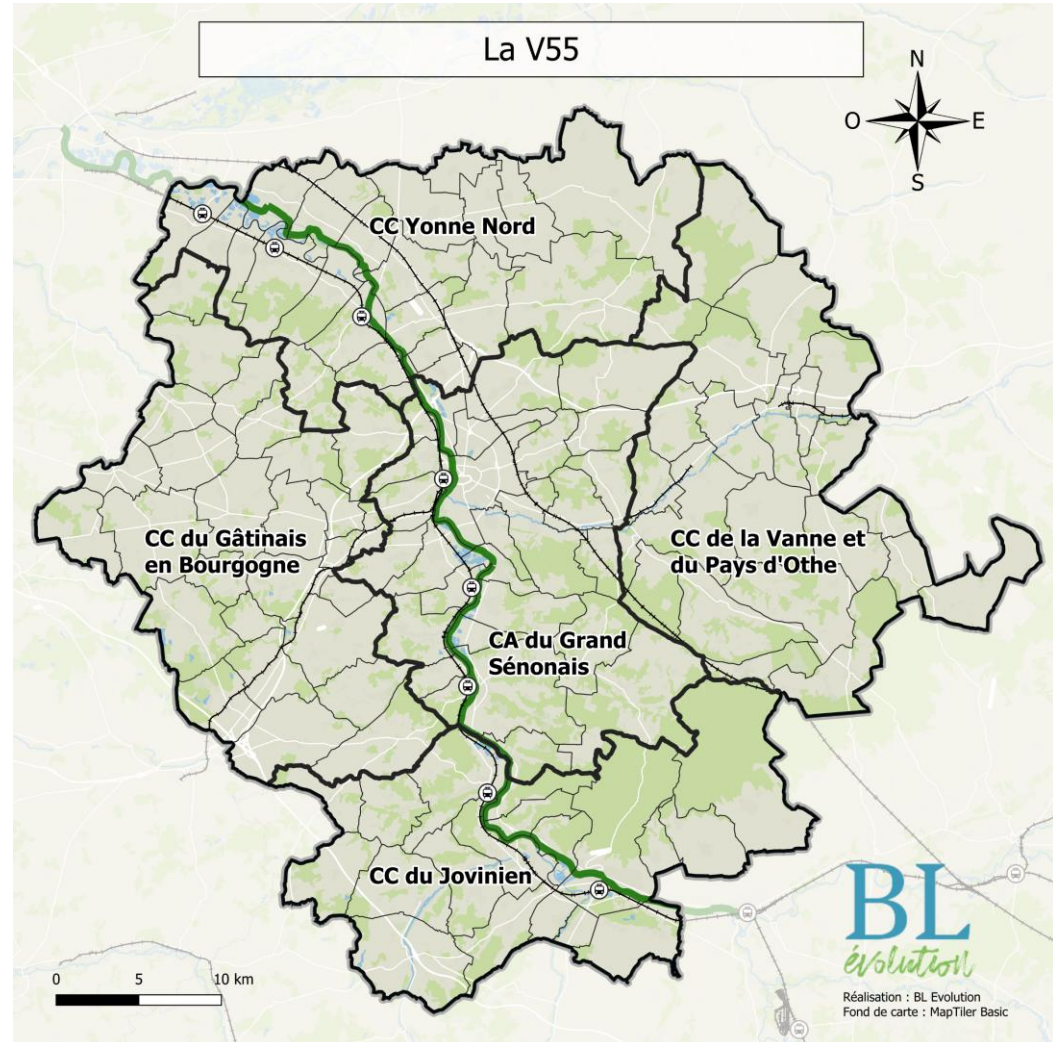
Aussi appelée « Bords de l'Yonne » ou « Chemin des Floteurs » et peut être bientôt « Paris Porte de Bourgogne », **la V55 est une véloroute qui traverse le territoire du PETR du Nord au Sud en longeant l'Yonne.** Partant de Montereau-Fault-sur-Yonne et allant jusqu'à Migennes, elle traverse la CCJ, la CAGS et la CCYN. Ses travaux finaux sont en cours pour la CAGS et la CCYN.

Pensée d'abord comme un **atout touristique** pour le territoire, on constate qu'elle est également empruntée par des habitants du territoire pour des **déplacements du quotidien.**

A terme, il serait intéressant de créer un réseau qui permet de relier les communes à proximité de la V55 par des itinéraires sécurisés, permettant à cette voie de desservir une grande partie du territoire.



Source : Yonne tourisme





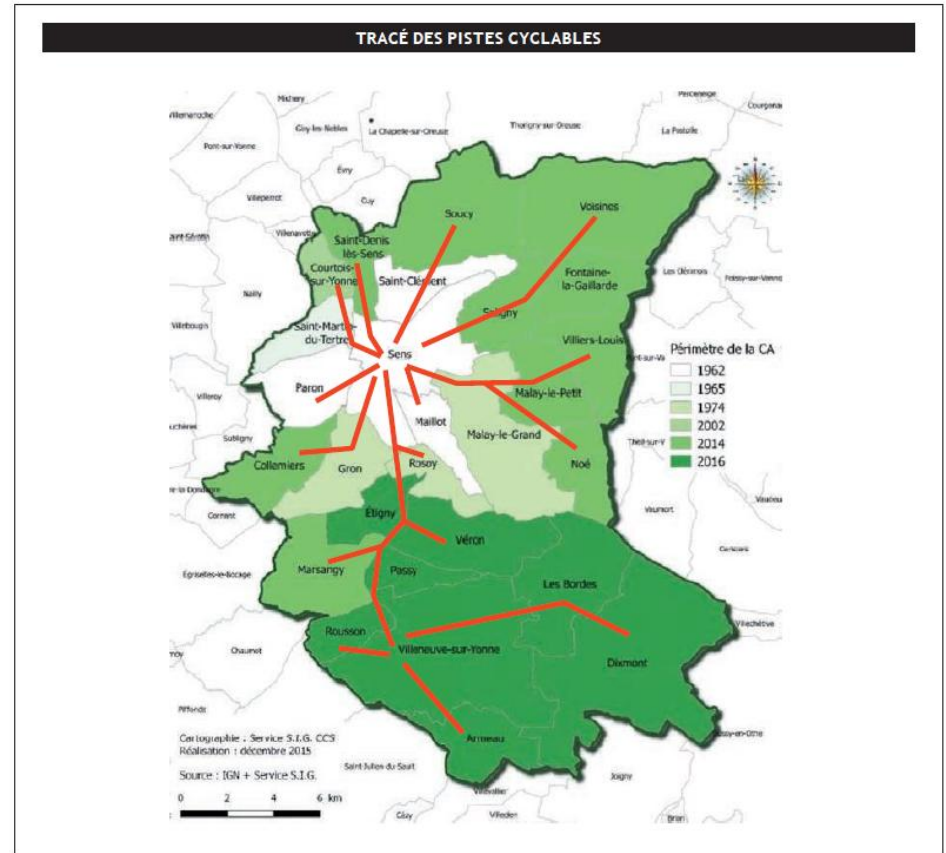
Analyse de l'offre

PROJETS INTERCOMMUNAUUX : LE SDMA DE LA CAGS

La CA du Grand Sénonais a validé un **Schéma Directeur des Modes Actifs** en 2021 et a procédé à sa mise en œuvre ces dernières années. Le schéma a pour ambition de relier toutes les communes à Sens ou à des communes voisines. De nombreux sites propres ont été mis en place. Une carte interactive de tous les aménagements terminés et en cours va être réalisée début 2026.

La CA du Grand Sénonais a également mis en place un **service de VLS (Vélos Libre Services)** avec 18 stations disposées sur 6 communes différentes, dont Sens principalement. Ce service a rencontré à un fort succès dès sa mise en place.

La CAGS souhaite également s'engager dans la mise en œuvre du **programme Savoir Rouler à Vélo**, à travers la formation de personnel en interne à l'agglomération et la remise en état de vélos enfants pour avoir une flotte à mettre à la disposition des établissements scolaires.



Source : SDMA de la CAGS, 2021



Analyse de l'offre

PROJETS INTERCOMMUNAUUX : LA CCGB, LA VALLÉE DE LA CLÉRY ET L'ANCIENNE VOIE SNCF

La CC du Gâtinais en Bourgogne souhaite réaliser **une piste cyclable le long de l'ancienne voie SNCF** qui va de Sens jusqu'à Courtenay en passant par Savigny-sur-Clairis. Un dossier a été déposé à la SNCF pour pouvoir récupérer pendant 25 ans l'usage de la voie. Une étude de faisabilité a également été réalisée par le PETR du Nord de l'Yonne pour cet itinéraire.

Cet itinéraire aurait à la fois une **vocation touristique**, mais il permettrait également de relier des **lieux stratégiques pour la mobilité du quotidien**, comme la Zone d'Activité de Savigny. L'itinéraire a été entièrement jalonné cette année.

Des incertitudes persistent encore quand à la mise en œuvre du projet, notamment autour de questions budgétaires.

En parallèle de la démarche de l'ancienne voie ferrée, la CCGB a réalisé la **signalétique sur l'itinéraire de la vallée de la Cléry**, entre Verney et Courtenay.

Pour ce Schéma Directeur, deux itinéraires semblent prioritaires pour la CCGB :

- Relier Saint-Agnan à Villeneuve-la-Guyard
- Relier Nailly à Sens

Il pourrait être également intéressant d'améliorer l'accessibilité du collège de St-Valérien aux communes limitrophes.

La CCGB est favorable à renforcer le rôle du PETR comme soutien humain sur les projets vélos du territoire, notamment auprès des communes.



Schéma Directeur de signalisation touristique, Vizea, 2023



Tracé de l'ancienne voie ferrée de Sens à Courtenay



Analyse de l'offre

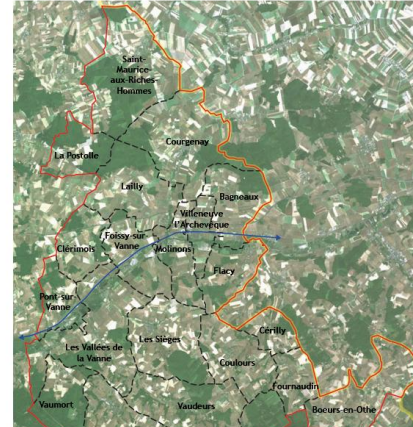
PROJETS INTERCOMMUNAUUX : LA CVPO, ANCIENNE VOIE FERRÉE, TROYES -SENS

La CC de la Vanne et du Pays d'Othe souhaite également **réhabiliter l'ancienne voie ferrée** qui traverse son territoire, et qui permettrait de relier Sens à Troyes, dans la continuité du projet de la CCGB. Une étude de faisabilité a également été réalisée.

Le projet pourrait être réalisé en lien avec les territoires voisins, notamment avec la CC du Pays d'Othe et avec le département de l'Aube. La contrainte principale actuelle est celle du financement pour un territoire peu dense comme la CCVPO. Une proratisation liée au nombre d'habitants pourrait être envisagée en lien avec la CAGS.

Bien que la vocation première serait touristique, **une zone d'activité va se développer sur Villeneuve-l'Archevêque**, et la véloroute permettrait de desservir le site.

Outre cette véloroute, l'accessibilité **du collège de Molinons** pourrait être renforcée, à travers des infrastructures sécurisées le reliant aux communes limitrophes.



CC DE LA VANNE ET DU PAYS D'OTHE

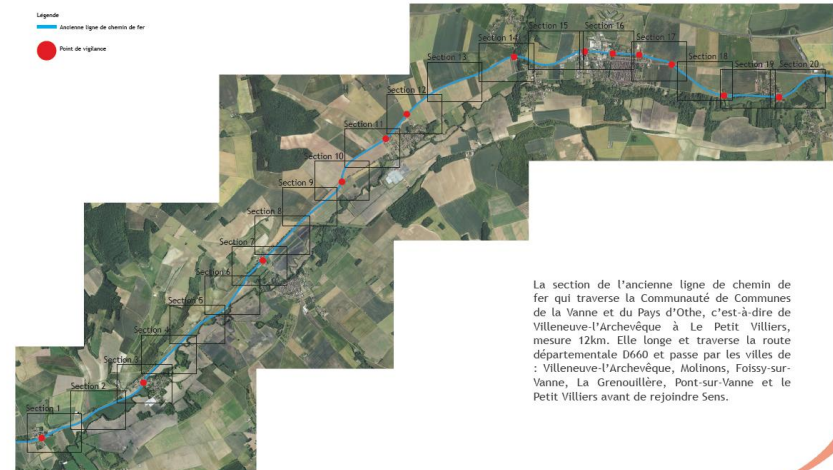
Son organisation

La Communauté de Communes de la Vanne et du Pays d'Othe possède 22 communes :

Arces-Dilo	Flacy	Les Vallées de la Vanne
Bagneaux	Foissy-sur-Vanne	Molinons
Bœurs-en-Othe	Fournaudin	Pont-sur-Vanne
Cérilly	La Postolle	Saint-Maurice aux Riches Hommes
Cerisiers	Lailly	Vaudeurs
Coulours	Les Clérimois	Vaumort
Courgenay	Les Sièges	Villechétive
		Villeneuve l'Archevêque

La Communauté de Communes est traversée par la route départementale D660, route très fréquentée et itinéraire emprunté par des convois exceptionnels. Cette dernière permet de relier la ville de Sens à Troyes.

LECTURE DU SITE



La section de l'ancienne ligne de chemin de fer qui traverse la Communauté de Communes de la Vanne et du Pays d'Othe, c'est-à-dire de Villeneuve-l'Archevêque à Le Petit Villiers, mesure 12km. Elle longe et traverse la route départementale D660 et passe par les villes de : Villeneuve-l'Archevêque, Molinons, Foissy-sur-Vanne, La Grenouillère, Pont-sur-Vanne et Le Petit Villiers avant de rejoindre Sens.



Analyse de l'offre

PROJETS INTERCOMMUNAUUX : LA CCJ, LES ITINÉRAIRES INSCRITS DANS LE PMS

La CCJ a récemment **terminé tous les travaux liés à la V55 sur son territoire** : l'itinéraire est donc complet sur la CCJ.

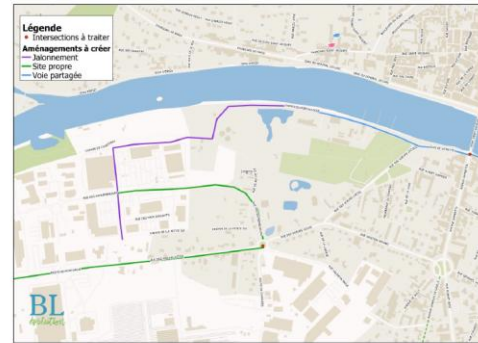
Elle a également réalisé **un Plan de Mobilité Simplifié, adopté en 2025** (PMS réalisé par BL Evolution). Des axes prioritaires y sont mentionnés pour la partie cyclable, notamment sur l'accessibilité de la zone commerciale, la liaison Joigny-Chamvres, la liaison Joigny-Béon et la liaison Joigny-Champlay.

La **ville de Joigny** a également réalisé des aménagements cyclables sur la commune, principalement à travers du marquage au sol et l'installation d'arceaux vélo. Une **consigne vélo** a été installée par la Région en gare de Joigny et la commune aimerait pouvoir en installer une deuxième, ainsi que des box vélos individuels.

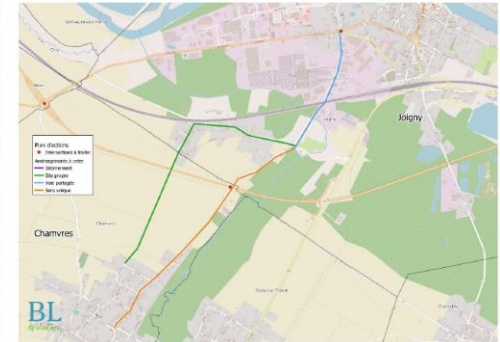
Des initiatives citoyennes pour proposer des **Vélos location Longue Durée** sont également en construction. La CCJ semble également intéressée pour expérimenter la mise à disposition de **véhicules intermédiaires** sur le territoire.

La **traversée du Pont Saint-Nicolas** dans Joigny est un point noir important souligné de nouveau dans l'enquête en ligne par les habitants du territoire. Un autre point noir important se situe au niveau du **pont reliant Saint-Julien-du-Sault à Villevallier et à la V55**.

Axe 2 DÉVELOPPER LES MODES ACTIFS À TRAVERS DES INFRASTRUCTURES ET DES SERVICES **ACTION 2.1 : Sécuriser les axes majeurs reliant Joigny aux communes voisines (ex : Chamvres) et les axes d'intérêt communautaire (zone d'activités, gare etc...)**



Joigny, zone d'activité et accès à la gare



Joigny – Chamvres : deux options (sens unique ou voie partagée)



Joigny – Champlay



Joigny – Béon (site propre et jalonnement)



Analyse de l'offre

PROJETS INTERCOMMUNAUUX : LA CCYN, DES PROJETS DE RACCORDS DE LA V55

La CCYN est en cours de finalisation de **18 km de voirie le long de la V55**, de Vinneuf au nord du territoire à Cuy au sud.

En complément de ce projet quasiment finalisé, la CCYN souhaiterait **relier les villages à proximité de la V55** à la véloroute et entre elles pour des trajets utilitaires du quotidien ainsi. De nombreux habitants du territoire circulent déjà sur la V55 à vélo. Un projet existe également pour relier **Villeneuve-la-Guyard à Chamigny**. Un tronçon au **bord de l'Oreuse** a également été identifié sur les berges avec les communes de l'Oreuse, pour les rendre cyclables.

Les autres points d'intérêts qui seraient intéressants à prendre en compte pour cette étude selon la CCYN sont : L'accessibilité des 3 gares : Pont-sur-Yonne, Champigny, Villeneuve-la-Guyard, l'accessibilité des 2 collèges : Villeneuve-la-Guyard et Pont-sur-Yonne, relier Pont-sur-Yonne à Sens, relier St-Agnan à Villeneuve-la-Guyard (en lien avec la CCGB), relier Michery à Cuy, relier le plateau au bassin de vie de Bray-sur-Seine.

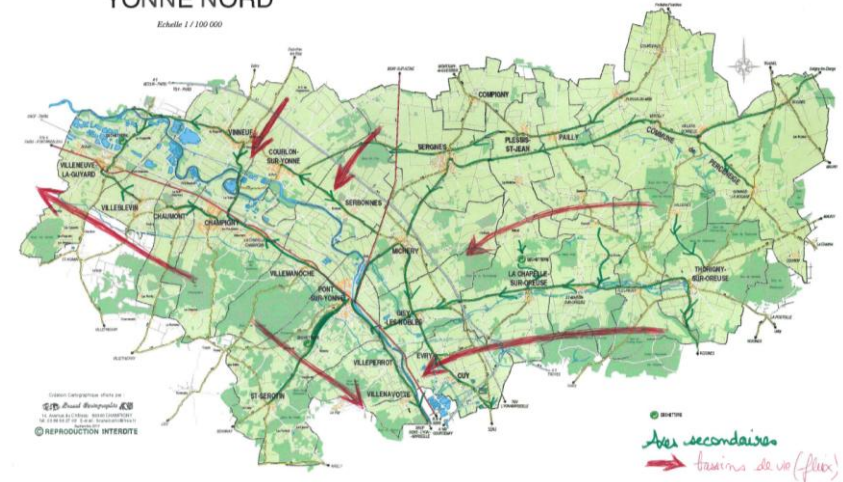
La CCYN serait intéressée d'expérimenter **des réaffectations des voies à faible trafic**. Une vigilance accrue sera portée sur la sécurité des itinéraires proposés, notamment lorsqu'ils impliquent des traversées de voies départementales, la CCYN ayant déjà connu des accidents graves.

La CCYN a formé 3 animateurs sportifs de la CC au programme Savoir Rouler à Vélo, qui organiseront des animations dans les écoles volontaires au printemps 2026. Ils proposeront également des balades encadrées sur la voie verte l'été.

CHRONOMAP | CCYN
Temps de parcours à vélo



La Communauté de Communes YONNE NORD



Chronomap vélo et flux pendulaires de la CCYN



Analyse de l'offre

LE SCHÉMA CYCLABLE DÉPARTEMENTAL

Le **Schéma Départemental des Mobilités Actives et Solidaires de l'Yonne** planifie les besoins vélos de 2024 à 2034. Il a identifié des itinéraires prioritaires pour chacun des EPCI du territoire. Il propose également un plan d'accessibilité des collèges à vélo, en priorisant les établissements clés du territoire. Des orientations d'aménagements sont en particulier retenues par le département :

- Le recours aux **voies à faible trafic** sur le réseau secondaire de voirie départementale pour des trafics inférieur à 250 vh/j avec la possibilité de requalification de ces dernières en voies vertes accessibles aux véhicules motorisés des seuls riverains et exploitants agricoles et viticoles ;
- Le recours aux **anciennes voies SNCF et du Tacot** pour des projets de liaisons inter-EPCI notamment ;
- Le recours à **l'aménagement de chemins ruraux** lorsque cela est possible ;
- Le mélange des différentes préconisations sur un même itinéraire pour adapter l'aménagement aux contraintes techniques et foncières, tout en assurant une continuité cyclable sur l'ensemble des itinéraires retenus.

Ce SDMAS ne fait pas l'objet de financements spécifiques pour les collectivités, mais constitue une première base pour penser la stratégie du SDC du PETR et les itinéraires à prioriser.

Le département pourra également être amené à **mettre à jour ce schéma** en intégrant les documents stratégiques réalisés par les territoires après la validation de son schéma.



Schéma Directeur des Mobilités Actives et Solidaires

IMMERGIS
Vincent LECAMUS – Directeur de projet
Alban LURDOS – Chef de projet Mobilités

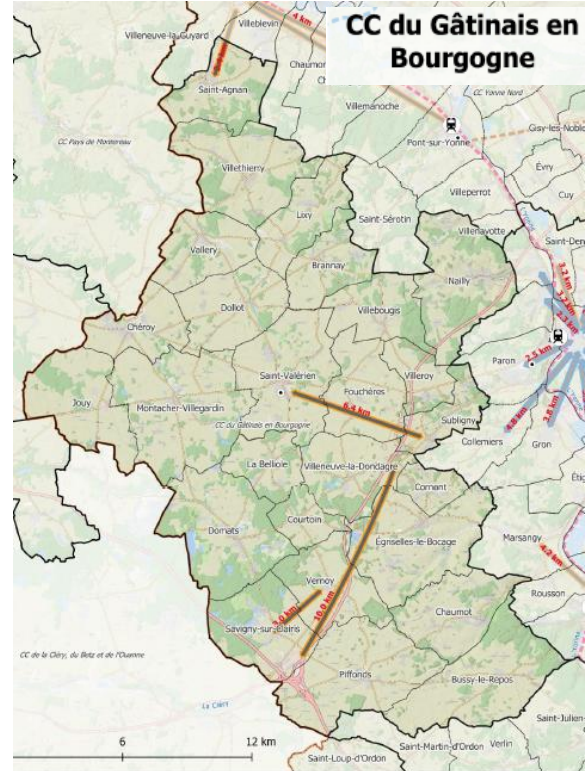
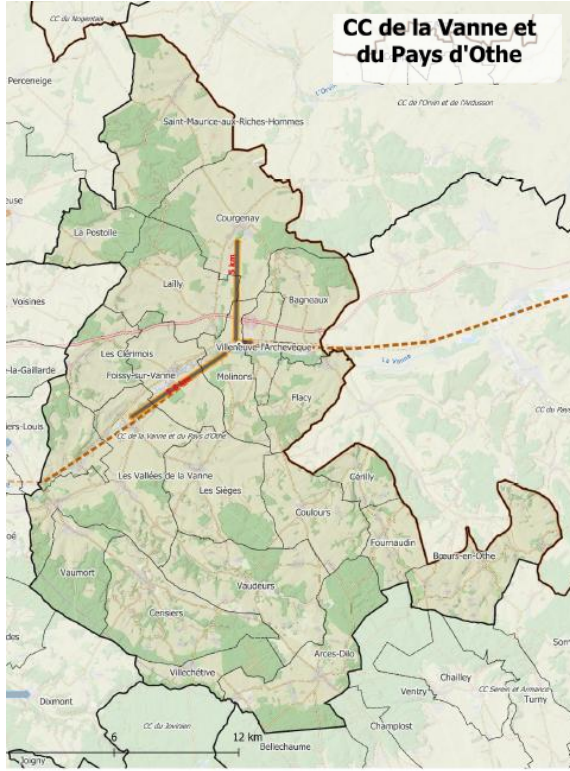
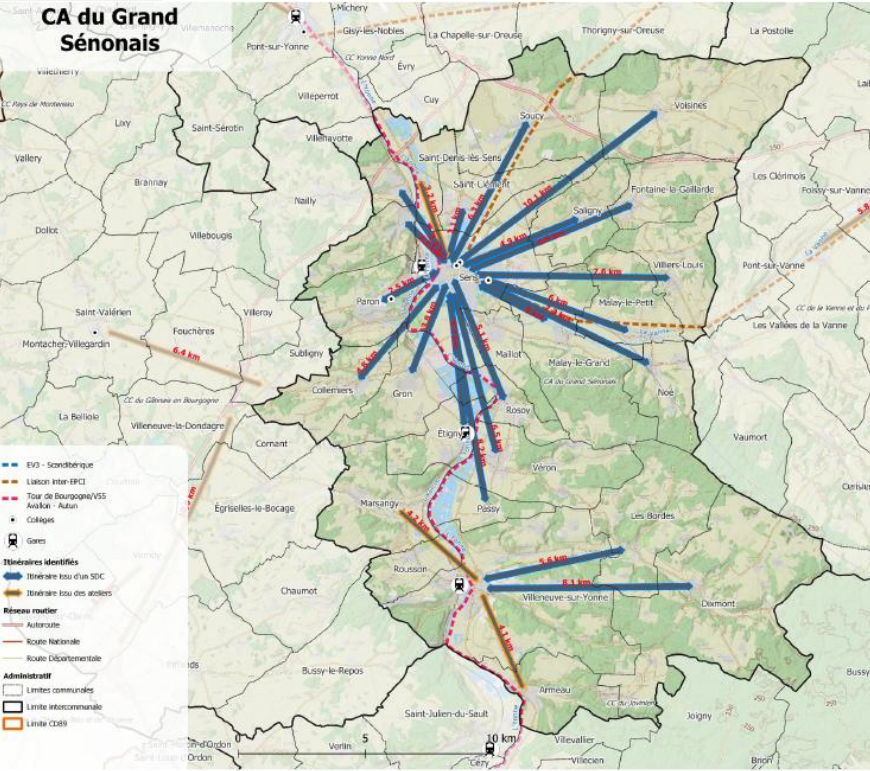
IMMERGIS SAS Valsière – 44 rue Jérôme Ballard, 34790 Grabels, France
info@immergis.eu | Tél : +33 (0)4 34 11 65 51 | Fax : +33 (0)9746621





Analyse de l'offre

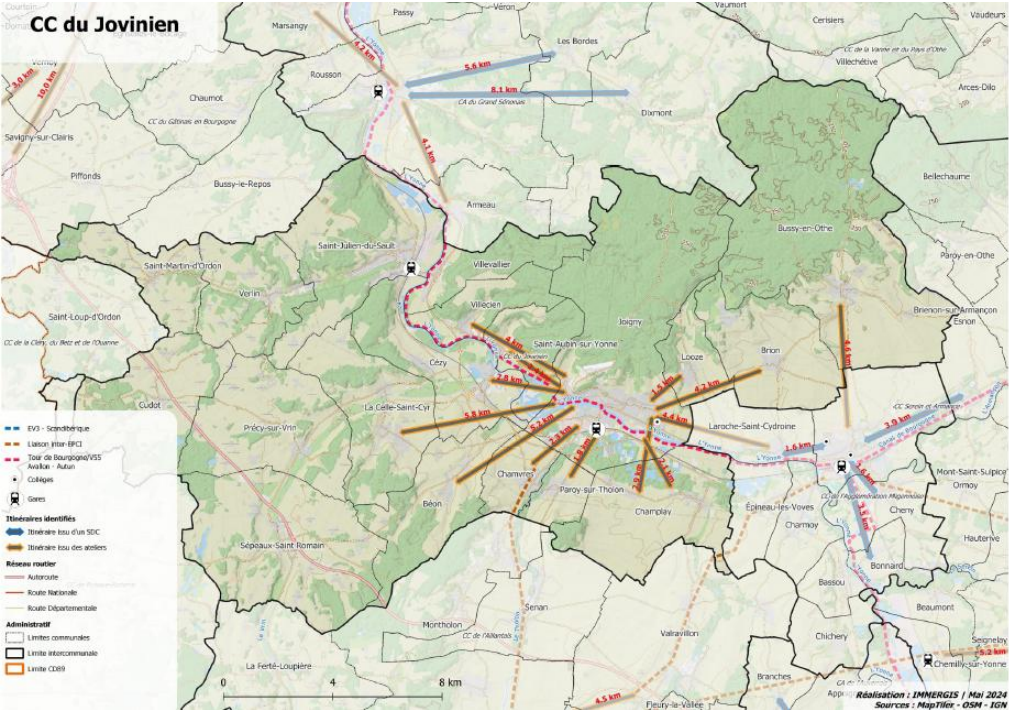
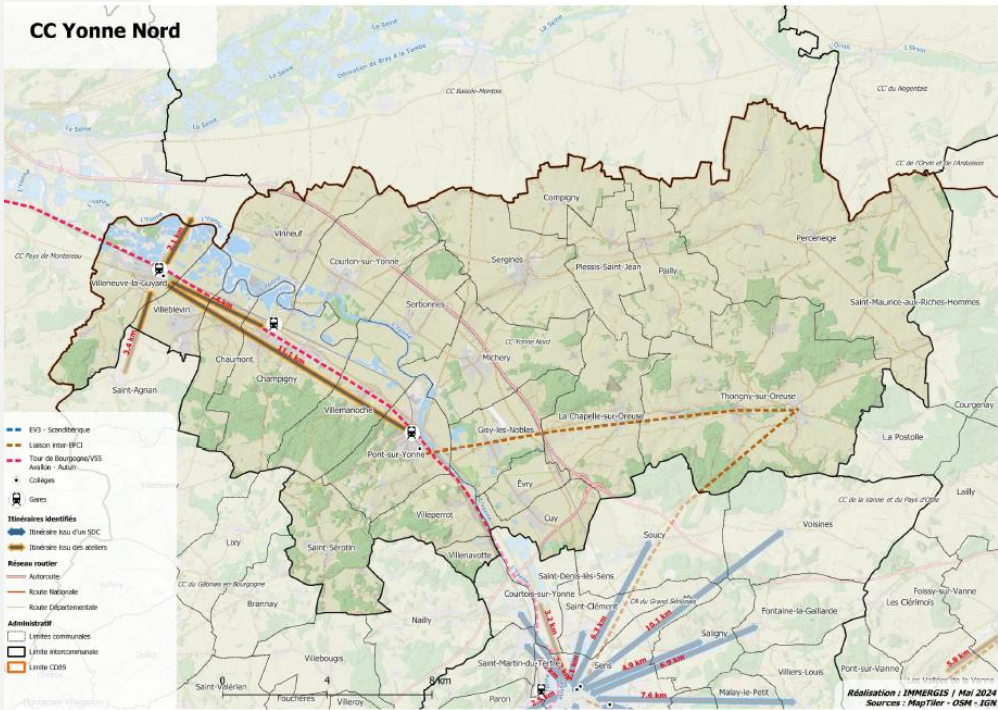
LE SCHÉMA CYCLABLE DÉPARTEMENTAL





Analyse de l'offre

LE SCHÉMA CYCLABLE DÉPARTEMENTAL





Analyse de l'offre

STATIONNEMENT AUTOMOBILE ET CYCLABLE

Le **manque de stationnements sécurisés** pour les vélos a été identifié dans l'enquête en ligne comme un frein à la pratique du vélo. Le développement d'infrastructures cyclables devra nécessairement s'accompagner par la mise en place d'équipement de stationnements vélos selon les usages : des arceaux pour le stationnement courte durée, des abris pour du stationnement de plusieurs heures et des consignes sécurisées pour du stationnement supérieur à une journée.

Des consignes vélos régionales ont été installées sur les principales gares du territoire, notamment à Sens, à Joigny et à Villeneuve-la-Guyard (consignes individuelles).



Consigne vélo en gare de Sens



Consigne vélo en gare de Joigny



Analyse de l'offre

LE PLAN VELO DE LA REGION BFC

La Région Bourgogne Franche-Comté a adopté un nouveau plan vélo pour la période 2025-2028 qui poursuit le plan de 2020-2024 selon 4 axes :

- **Les infrastructures** : La Région réalise des co-financements en investissements. Cela peut concerner : le stationnement, les aménagements cyclables, les infrastructures, les itinéraires touristiques, la valorisation des voies à faible trafic et le déploiement de stationnement vélo dans les lycées). Actuellement la Région réalise un état des lieux du stationnement vélo dans les lycées du territoire.
- **Les vélos partagés** : La Région discute avec des regroupements d'associations pour avoir des interlocuteurs privilégiés au niveau régional et souhaite de travailler sur les questions d'emport de vélos dans le TER. La Région a la volonté de privilégier le stationnement à l'emport. La région soutien les stationnements sécurisés dans les gares et souhaite en installer dans les gares qui n'en n'ont pas (financement jusqu'à 80%).
- **L'animation du réseau**
- **Le développement économique** : La Région souhaite structurer une filière vélo et favoriser la filière du réemploi et de la logistique à vélo





L'**intermodalité** désigne l'aptitude d'un système de transport à permettre l'utilisation successive d'au moins deux modes, intégrés dans une chaîne de déplacement.

L'intermodalité entre le vélo et un mode de transport partagé ou collectif peut-être favorisée par plusieurs éléments, notamment :

- Capacité à **accéder sereinement** aux arrêts et aires multimodales
- Possibilité **d'emport d'un vélo dans un bus**
- Possibilité de **stationner son vélo** dans la durée à proximité d'un arrêt de bus ou dans une aire de covoiturage

Diagnostic du territoire

Morphologie du territoire

Analyse de la demande potentielle

Analyse de l'offre

Hiérarchisation du réseau routier

Cyclabilité

Intermodalité

Synthèse des enjeux

Annexes



Analyse de l'offre

TRAIN

Le PETR possède **8 gares SNCF**, ce qui fait du train un atout majeur du territoire :

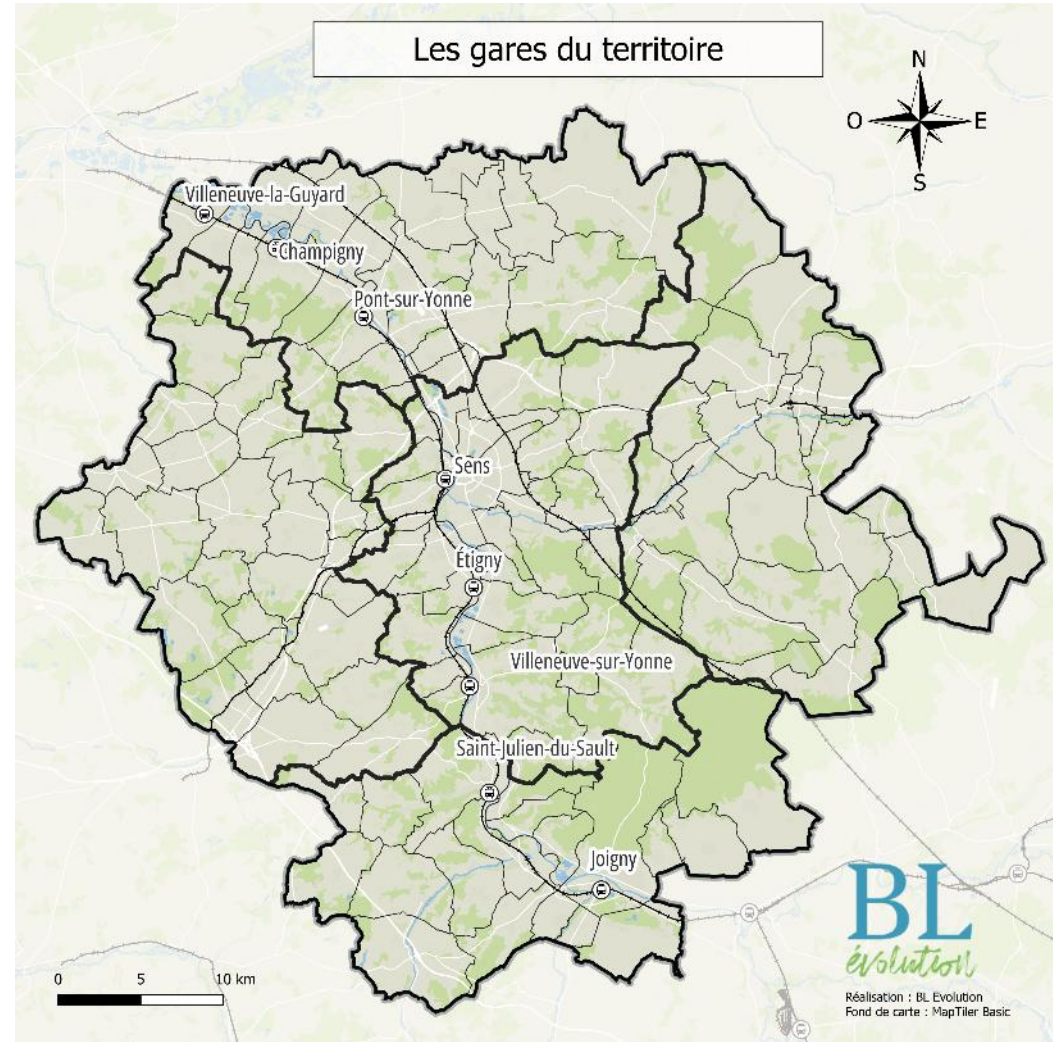
- Villeneuve-la-Guyard
- Champigny
- Pont-sur-Yonne
- Sens
- Etigny
- Villeneuve-sur-Yonne
- Saint-Julien-du-Sault
- Joigny

Ces gares se situent sur la ligne TER qui relie Paris à Laroche-Migennes. Elle permet également de rejoindre Auxerre, Montereau et même Lyon pour certains trains.

Les gares de Sens et de Joigny sont les deux principales gares du territoire (avec respectivement plus d'1,3 million et 435 000 voyageurs en 2024).

Plusieurs cyclistes empruntent aujourd'hui le train accompagnés de leur vélo qu'il soit pliable (dans ce cas le vélo peut se ranger dans un espace bagages) ou pas (dans cet autre cas, les vélos sont accrochés à des espaces dédiés).

- L'étude devra intégrer ces gares comme polarités prioritaires pour renforcer les logiques d'intermodalité en améliorant leur accessibilité et les services vélos qui y sont proposés.





Analyse de l'offre

LIGNE DE BUS REGULIERE

Des lignes régulières de cars régionaux Mobigo traversent le territoire :

- La 801 relie Sens à Villeneuve l'Archevêque
- La 802 relie Sens à Auxerre

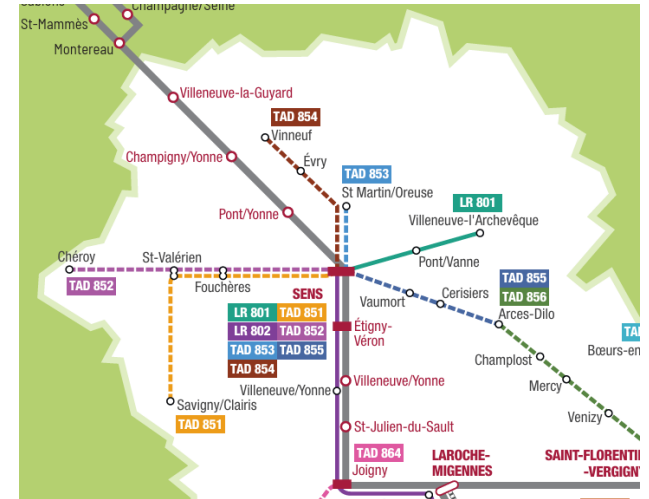
Elles sont complétées par des lignes de Transport à la Demande qui connectent Sens à des polarités voisines comme Savigny-sur-Clairis (851), Chéroy (852), St Martin sur Oreuse (853), Arces-Dilo (855), Vinneuf (854). Une ligne TAD relie également Joigny à Villiers-St-Benoît (864).

Des lignes inter-urbaines existent également sur Sens (Intercom) et sur Joigny (La P'tite Navette) en plus du maillage de cars scolaires. Sur Sens, les lignes scolaires sont également ouvertes aux autres usagers.

- **Pour renforcer la dynamique d'intermodalité dans le cadre de l'étude, il sera intéressant d'aménager des espaces de stationnements vélo autour des arrêts de cars principaux ainsi que de faciliter l'emport des vélos dans les cars.**

COVOITURAGE

Quelques aires de covoiturage existent sur le territoire, notamment à Pont-Sur-Yonne, à Saint-Denis-les-Sens, à Sens, à Villeneuve-la-Dondagre et à Villeneuve-sur-Yonne. Ce premier maillage mériterait d'être complété et d'être renforcé à travers l'installation de stationnements sécurisés pour les vélos, ainsi que d'itinéraires permettant de s'y rendre en sécurité.



Lignes de cars régionaux Mobigo

intercom
Les BUS du Grand Sénonais



À Joigny, tout le monde l'aime



Diagnostic du territoire

Morphologie du territoire

Analyse de la demande potentielle

Analyse de l'offre

Hiérarchisation du réseau routier

Cyclabilité

Intermodalité

Synthèse des enjeux

Annexes



Synthèse des enjeux

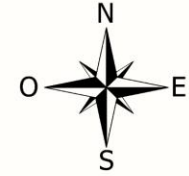
L'analyse du territoire à travers des ressources documentaires, le traitement de données, les phases de concertation ainsi que les entretiens qualitatifs nous permet de proposer des enjeux prioritaires qui se dégagent pour le reste de la démarche.

- Le **frein majeur qui ressort de l'enquête en ligne** sur la pratique du vélo est celui de la **sécurité**. Ce Schéma Cyclable devra donc répondre à ce besoin de sécurité des (futurs) usagers à travers des aménagements en site propre ou à travers un apaisement de la circulation sur certaines voies voire de la réaffectation de voies à faible trafic pour les dédier aux modes actifs.
- La majeure partie des besoins identifiés à l'intérieur du territoire concerne **l'accessibilité aux polarités principales** (Sens et Joigny) **ainsi qu'à certains pôles de proximité** (Villeneuve-la-Guyard, Pont-sur-Yonne, Villeneuve l'Archevêque, Saint Valérien et Villeneuve-sur-Yonne **depuis les communes alentours**.
- Ces communes correspondent à la localisation des collèges du territoire, une clé d'analyse particulièrement intéressante pour la future priorisation des itinéraires. **Renforcer l'accessibilité à vélo des collèges du territoire apparaît donc comme un enjeu majeur**.
- **Les 8 gares** du territoire constituent également un enjeu central pour penser le vélo en interaction avec d'autres modes de transport dans une logique d'intermodalité.
- La **véloroute V55 constitue un atout indéniable du territoire**, autour duquel ce Schéma Cyclable pourra se construire afin de connecter les communes limitrophes à cette voie d'intérêt touristique et utilitaire. L'intérêt de ce schéma est également de pouvoir penser les **liaisons inter-EPCI**. De nombreuses ont déjà été identifiées. La phase stratégie aura pour objectif de les prioriser.
- **Les services vélos** (stationnements, location, formation...) seront également un axe important de l'étude.
- La question de **la gouvernance des projets de voirie cyclable** entre les communes et les EPCI ainsi que **le rôle que peut jouer le PETR en coordination et ingénierie** sera déterminante pour la réussite de la démarche.



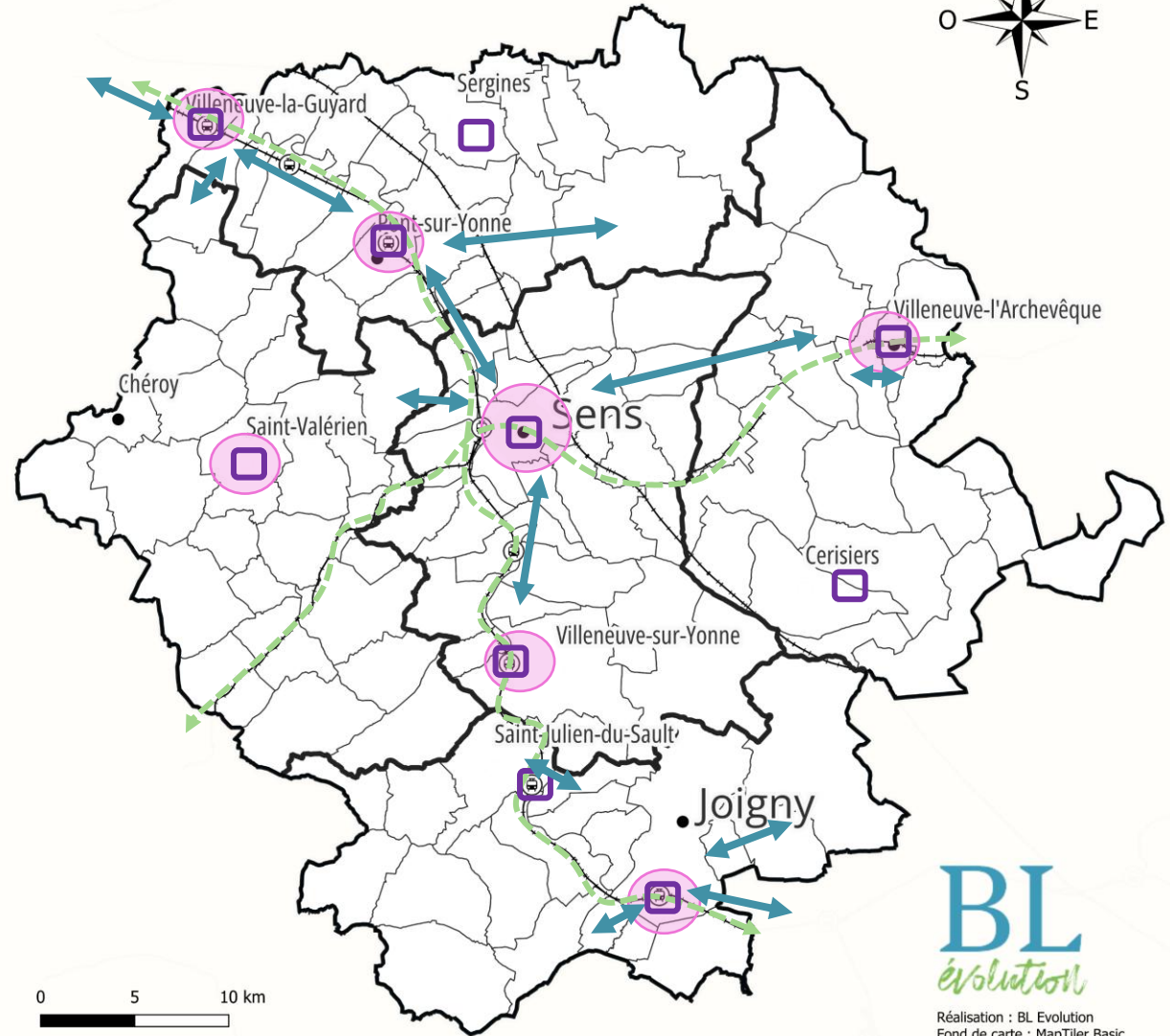
Synthèse des enjeux

Synthèse des enjeux



Légende

- Zones d'intermodalité
- Polarités du territoire dont l'accessibilité à vélo est prioritaire
- Besoins de liaisons à vocations utilitaires et quotidiennes (travail, étude)
- Liaisons cyclables à vocation touristiques et utilitaires structurantes pour le territoire



BL
évolution

Réalisation : BL Evolution
Fond de carte : MapTiler Basic



Diagnostic du territoire

Morphologie du territoire

Analyse de la demande potentielle

Analyse de l'offre

- Hiérarchisation du réseau routier

- Cyclabilité

- Intermodalité

Synthèse des enjeux

Annexes



Annexe - Glossaire

Glossaire

Accessibilité : L'accessibilité est un terme initialement relatif au monde du handicap, des enfants ou des personnes âgées, puis étendu à l'ensemble des citoyens et utilisé pour désigner l'accès physique, la liberté de déplacement dans l'espace.

Aire piétonne : C'est une zone réservée à la circulation des piétons. Les cyclistes y sont la plupart du temps admis (c'est leur interdiction qui doit être signalée) mais ils doivent y circuler au pas et sans gêner les piétons.

Angle de giration : Angle suivi par le cheminement. Plus il est élevé, plus le virage est facile à suivre pour le piéton et le cycliste sans changement de direction brusque.

Aménagement cyclable : Terme désignant les infrastructures, chemins, pistes, passages aménagés spécialement pour les vélos et les engins de mobilité (Vélo à assistance électrique, trottinette électrique...).

Aménagement piéton / piétonnier : Terme désignant les infrastructures, chemins, trottoirs, passages aménagés spécialement pour les piétons et les autres usages à pied (course, poussette, cani...)

Bande cyclable : Les bandes cyclables se trouvent sur la chaussée ou sur le trottoir. Elles sont signalées par un marquage au sol, une ligne continue ou discontinue, et un pictogramme vélo permet de voir qu'il s'agit de voies réservées aux cyclistes et adaptées à leur mode de circulation.

Cédez-le-passage-cycliste : Le tourne-à-droite cycliste (administrativement cédez-le-passage cycliste au feu) est une signalisation donnant la possibilité aux cyclistes, à un feu de circulation, de tourner à droite ou d'aller tout droit alors que le feu est rouge tout en cédant le passage à tous les autres usagers.

Jusqu'en 2015, ce n'était possible qu'aux intersections. La modification du code de la route de juillet 2015 le rend possible pour les passages piétons, les alternats de chantier...

Coupure urbaine : élément physique (infrastructure linéaire, zone industrielle ou commerciale...) ou psychologique qui agit comme une barrière pour les piétons ou les cyclistes.

Double sens cyclable : Il s'agit d'une rue dont un des sens est réservé aux cyclistes. Il ne s'agit pas d'un contresens, comme on l'entend encore parfois, mais d'un sens autorisé aux seuls cyclistes. Plusieurs études ont démontré que c'était un aménagement sûr, malgré le fait que cet aménagement est de prime abord impressionnant dans les rues étroites.

Déplacements utilitaires : Déplacements autres que pour des activités de loisirs. Il peut s'agir de déplacements domicile – travail, de déplacements pour aller faire des courses ou encore de déplacements professionnels (livraison, intervention sur site, visite client...)

Disponibilité foncière : Espace disponible pour réaliser un aménagement (agrandissement des trottoirs, piste cyclable...).

Intermodalité : Fait d'utiliser plusieurs mode de transports pour se déplacer d'un point A à un point B. L'utilisateur peut ainsi par exemple combiner vélo et transport en commun. En pratique, tous les déplacements ou presque sont intermodaux puisqu'ils impliquent la marche à pied !

Isochrones : Courbes sur une carte qui permettent de se représenter les temps de parcours en fonction des modes de déplacements. Un isochrone relie tous les points situés à équidistance-temps d'un point de référence.



Annexe - Glossaire

Glossaire

Jalonnement vertical : Ensemble de la signalétique verticale (panneaux de signalisation, panneaux routiers, panneaux d'information) permettant aux usagers de se repérer dans l'espace urbain.

Jalonnement horizontal : Ensemble de la signalétique horizontale souvent sous la forme de peinture au sol permettant aux usagers de se repérer dans l'espace urbain.

Piste cyclable : Les pistes cyclables sont, contrairement aux bandes cyclables, isolées par rapport aux autres usagers. Ce sont des zones protégées physiquement des véhicules motorisés et séparées des piétons, qui peuvent être installées sur les trottoirs (sur un espace surélevé ou décaissé du cheminement piéton) ou sur un espace intermédiaire entre la chaussée et le trottoir. Elles peuvent être à sens unique (unidirectionnelles), il y en a alors de chaque côté de la route, soit à double sens (bidirectionnelles). Les pistes cyclables sont rarement obligatoires (elles sont alors signalées par un panneau rond) ; elles sont le plus souvent facultatives (signalées par un panneau carré). C'est l'aménagement idéal pour les routes dont la vitesse est supérieure à 30 km/h ou le volume de véhicule dépasse 2000 véhicules par jour (dont 200 à l'heure de pointe). Il met les cyclistes à l'abri de la circulation rapide et des véhicules lourds. Il est mal adapté lorsqu'il y a beaucoup d'intersections, car les cyclistes sont moins visibles.

Part modale : Proportion de déplacements réalisé avec un mode de transport en particulier. Peut se calculer en nombre de déplacements ou en nombre de km parcourus, rapporté au total.

Report modal : Changement de mode de transport, temporaire ou durable, constaté sur un temps, un trajet ou des motifs déplacements donnés.

Trafic de transit : Trafic qui n'est pas dédié à la déserte locale du quartier. Souvent il s'agit d'un trafic induit par un raccourci naturel entre deux grands axes à travers un quartier résidentiel.

Vélo à Assistance Electrique (VAE) : Vélo équipé d'un moteur et d'une batterie électrique. Assimilable dans la loi à un vélo classique (mécanique) si la vitesse de l'assistance est limitée à 25 km/h. Au-delà, une immatriculation est requise.

Voie Verte : Une voie verte est une route exclusivement réservée à la circulation des véhicules non motorisés, des piétons et des cavaliers. Il n'est donc théoriquement pas possible de signaler comme voie verte un trottoir qui serait simultanément accessible aux piétons et aux vélos. La largeur des voies vertes doit être de 3 mètres minimum. En l'absence de règles spécifiques, la circulation y est la même que pour une autre route : circulation à droite, pas plus de deux cyclistes de front.

Zone de rencontre : Une zone de rencontre est un ensemble de voies en CA où les piétons sont autorisés à circuler sur la chaussée sans y stationner et bénéficient de la priorité sur les véhicules. La vitesse des véhicules y est limitée à 20 km/h. Toutes les chaussées sont à double sens pour les cyclistes, sauf exception. Ces zones ne doivent pas se réduire à une signalisation mais doivent être assorties d'un aménagement qui imposent et/ou induisent de réduire la vitesse (mobilier urbain, suppression des trottoirs, peintures au sol, revêtement de la chaussée...).

Zone 30 : Une zone 30 est un ensemble de voies constituant une zone affectée à la circulation de tous les usagers. La vitesse de tous les véhicules y est limitée à 30 km/h. Toutes les chaussées sont par principe à double sens pour les cyclistes, sauf exception.