



RÉPUBLIQUE  
FRANÇAISE

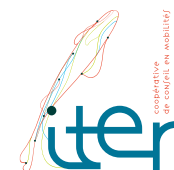
*Liberté  
Égalité  
Fraternité*

ADEME



AGENCE DE LA  
TRANSITION  
ÉCOLOGIQUE

# Élaboration du schéma directeur des mobilités actives sur le territoire de la CCEV



coopérative  
de projets en mobilité

## Diagnostic et orientations stratégiques – Phase 1

Juin 2026



# sommaire

**01 | Introduction, enjeux, objectifs  
et calendrier de l'étude**

**02 | Analyses cartographiques**

**03 | Bilan de la concertation**

**04 | Prochaines étapes**

# Introduction, enjeux et objectifs de l'étude

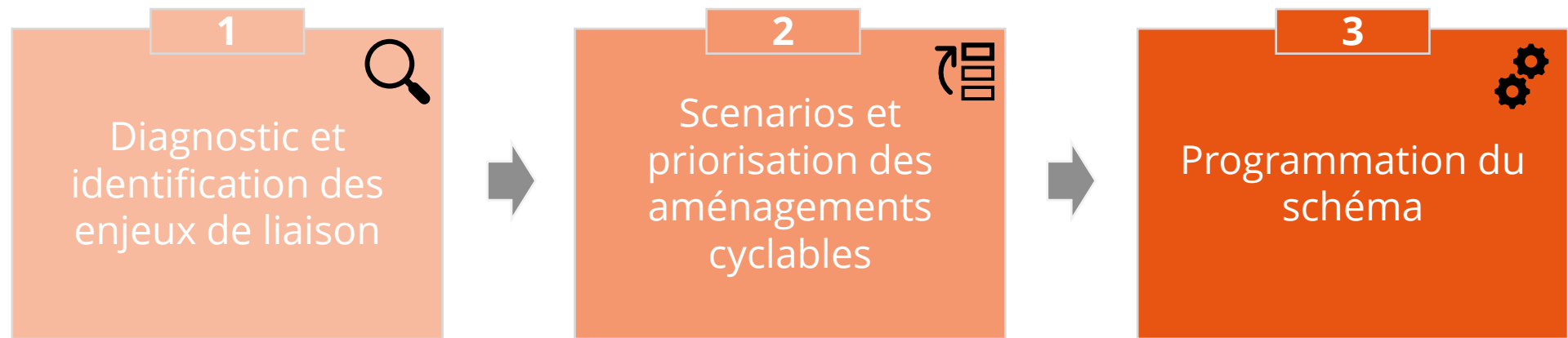


# Objectifs du schéma directeur des mobilités actives

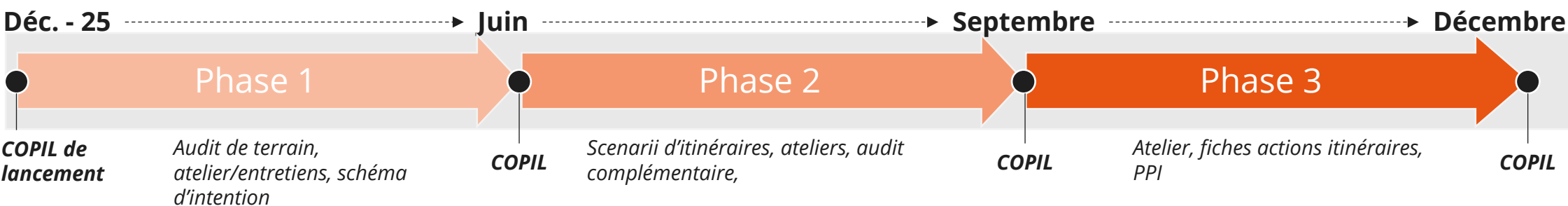
- **Diagnostiquer les aménagements existants** et les potentiels
  - Audit de terrain
  - Analyses et productions cartographiques
- **Identifier les liaisons à réaliser** sur le territoire
  - Créer un maillage cyclable :
    - autour des **pôles générateurs** de déplacements (dont la gare de Valençay, les aires de covoiturage...)
    - Dans les centres-bourg, entre les hameaux et les bourgs
    - A destination des équipements intercommunaux
- Développer les modes actifs dans une **dimension utilitaire et touristique**
  - Dans une **Logique d'itinéraire** = réalisation de bout en bout sans discontinuité
  - Dans une **Logique de co-construction** = démarche inclusive et participative
  - Et une **Logique de pragmatisme** = ce qui peut être fait à court terme et à moindre frais
- Proposer et valider une **programmation pluriannuelle** de réalisation des **itinéraires** et de la mise en place d'une offre de **stationnement**

# Calendrier et Méthode

Une méthodologie d'intervention en 3 temps



Un calendrier d'étude qui s'étale sur l'année 2026



# Les leviers d'action d'une politique cyclable

- Une politique vélo se structure autour de différentes thématiques.
- L'objectif recherché est de créer un réel « écosystème vélo » permettant d'enclencher un changement de comportement sur le temps long.
- La première « brique » indispensable pour développer le vélo au quotidien est la **sécurisation de la pratique par la création d'aménagements dédiés.**

## 1 - ÉQUIPER ET AMÉNAGER



**LA RÈGLEMENTATION**  
Pour apaiser et créer de nouvelles possibilités de parcours



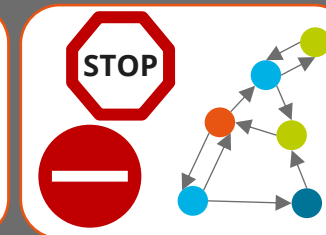
**LES AMÉNAGEMENTS**  
Pour équiper et sécuriser les déplacements à vélo



**LE JALONNEMENT**  
Pour proposer des itinéraires plus sûrs

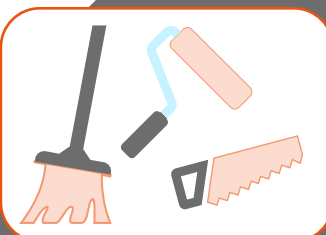


**LE STATIONNEMENT**  
Pour sécuriser les cycles et compléter les chaînes de déplacements



**LES SENS DE CIRCULATION**  
Pour libérer de la place pour les aménagements et/ou la pratique

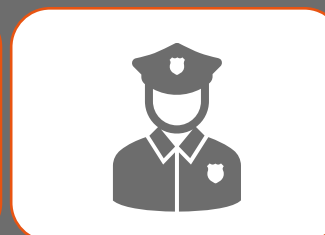
## 2 - LÉGITIMER



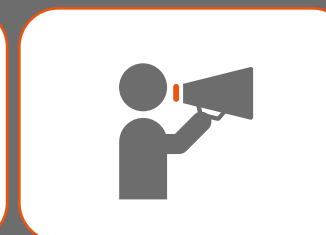
**L'ENTRETIEN**  
Pour maintenir la qualité des aménagements et la sécurité de l'usage



**LES SERVICES**  
Pour compléter l'écosystème, et ôter les freins techniques à la pratique



**LE CONTRÔLE**  
Pour sensibiliser, garantir le respect et la sécurité des cyclistes face aux conflits d'usages

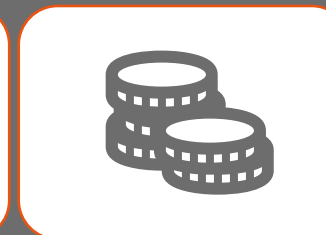


**LA COMMUNICATION**  
Pour donner l'exemple, montrer l'ambition, ôter les freins psychologiques à la pratique

## 3 - ENCOURAGER



**L'URBANISME**  
Pour intégrer le vélo dans les projets urbains



**L'INCITATION À L'USAGE**  
Pour encourager l'usage du vélo (acquisition de vélo, équipement, réparation)

# Les différents aménagements cyclables

## Les aménagements en site propre

En aggro



**Piste cyclable**  
250k€ à 450k€ / km

Hors aggro



**Voie verte (création)**  
150k€ à 350k€ / km



**Voie verte (réglementation)**  
1 à 2k€ / km

## Les aménagements partagés

En aggro



**Double sens cyclable**  
10K€ / km



**Zone apaisée**  
Coût très variable selon le niveau de reprise de la voirie

Hors aggro



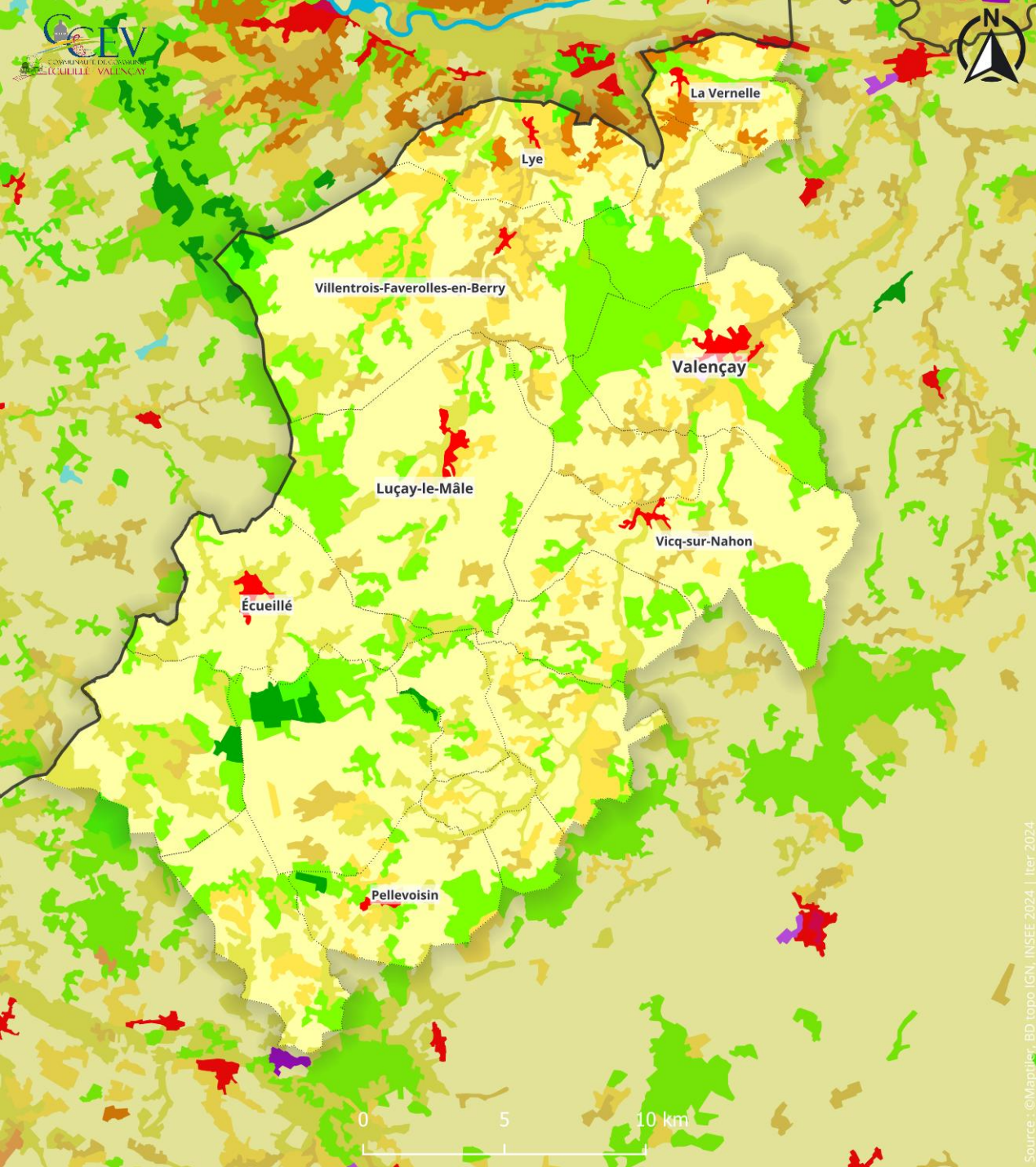
**Itinéraire jalonné sur route secondaire**  
1 à 2K€ / km



**Chaussée à Voie Centrale Banalisée (CVCB ou chaucidou)**  
30K€ / km

# Analyses cartographiques





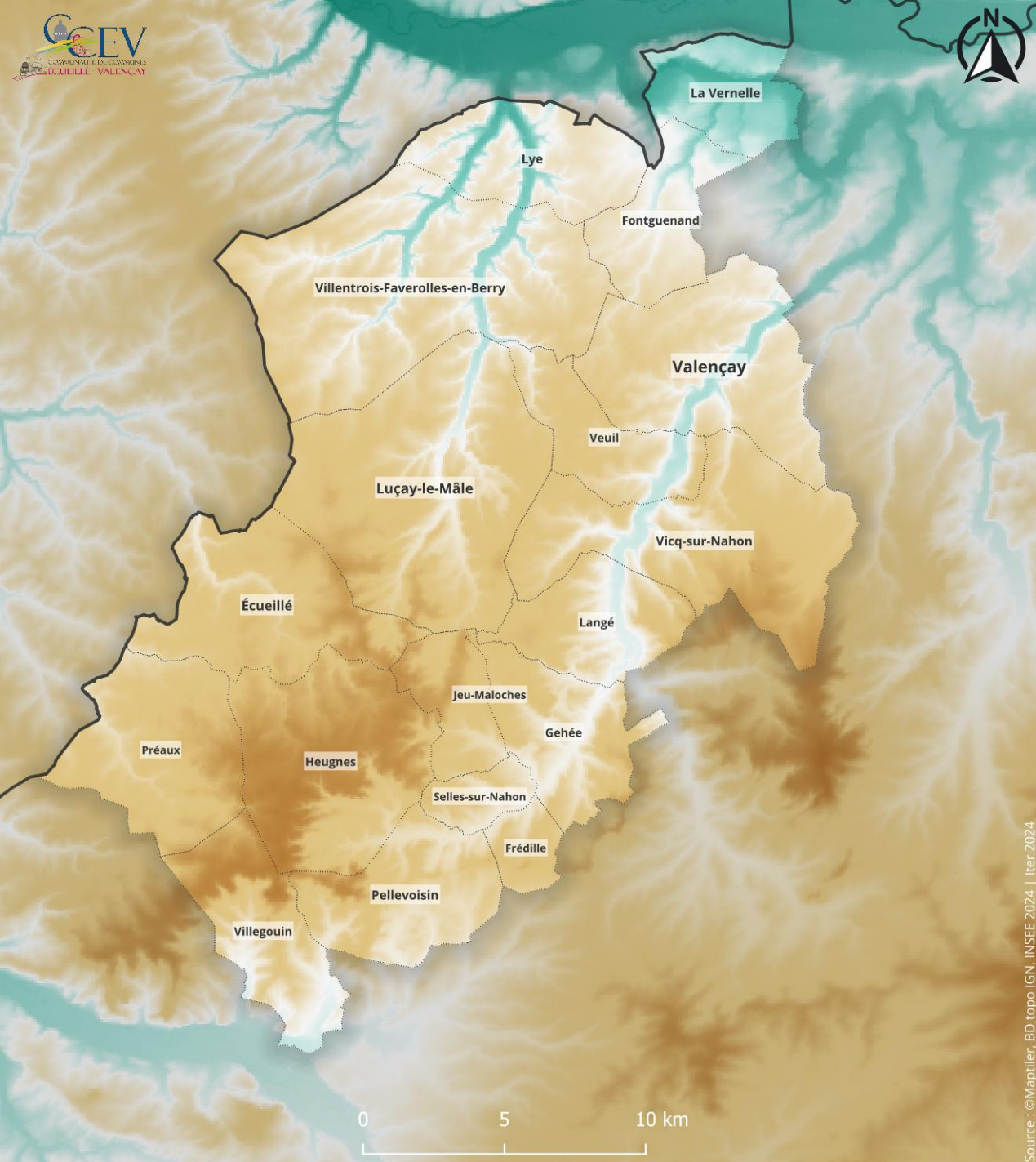
# Un territoire majoritairement rural et arboré

Un territoire essentiellement rural, mêlant forêts et surfaces agricoles

## LEGENDE

### Structuration du territoire

- Tissu urbain continu
- Tissu urbain discontinu
- Zones industrielles ou commerciales et installations publiques
- Extraction de matériaux
- Equipements sportifs et de loisirs
- Terres arables hors périmètres d'irrigation
- Vignobles
- Vergers et petits fruits
- Prairies et autres surfaces toujours en herbe à usage agricole
- Systèmes culturaux et parcellaires complexes
- Surfaces essentiellement agricoles, interrompues par des espaces naturels importants
- Forêts de feuillus
- Forêts de conifères
- Forêts mélangées
- Forêt et végétation arbustive en mutation
- Cours et voies d'eau
- Plans d'eau



Source : ©Maptiller, BD topo IGN, INSEE 2024 | Iter 2024

# Un territoire majoritairement rural et arboré

## Une déclivité marquée par un gradient nord-sud

- Avec les vallées du Nahon et du Modon au nord
- Mais une **déclivité qui reste mesurée** avec un dénivelé **moyen de 50m**, entre vallée et côteaueux

### LEGENDE

	60 m
	80 m
	100 m
	120 m
	150 m
	200 m

Introduction, enjeux et objectifs de l'étude

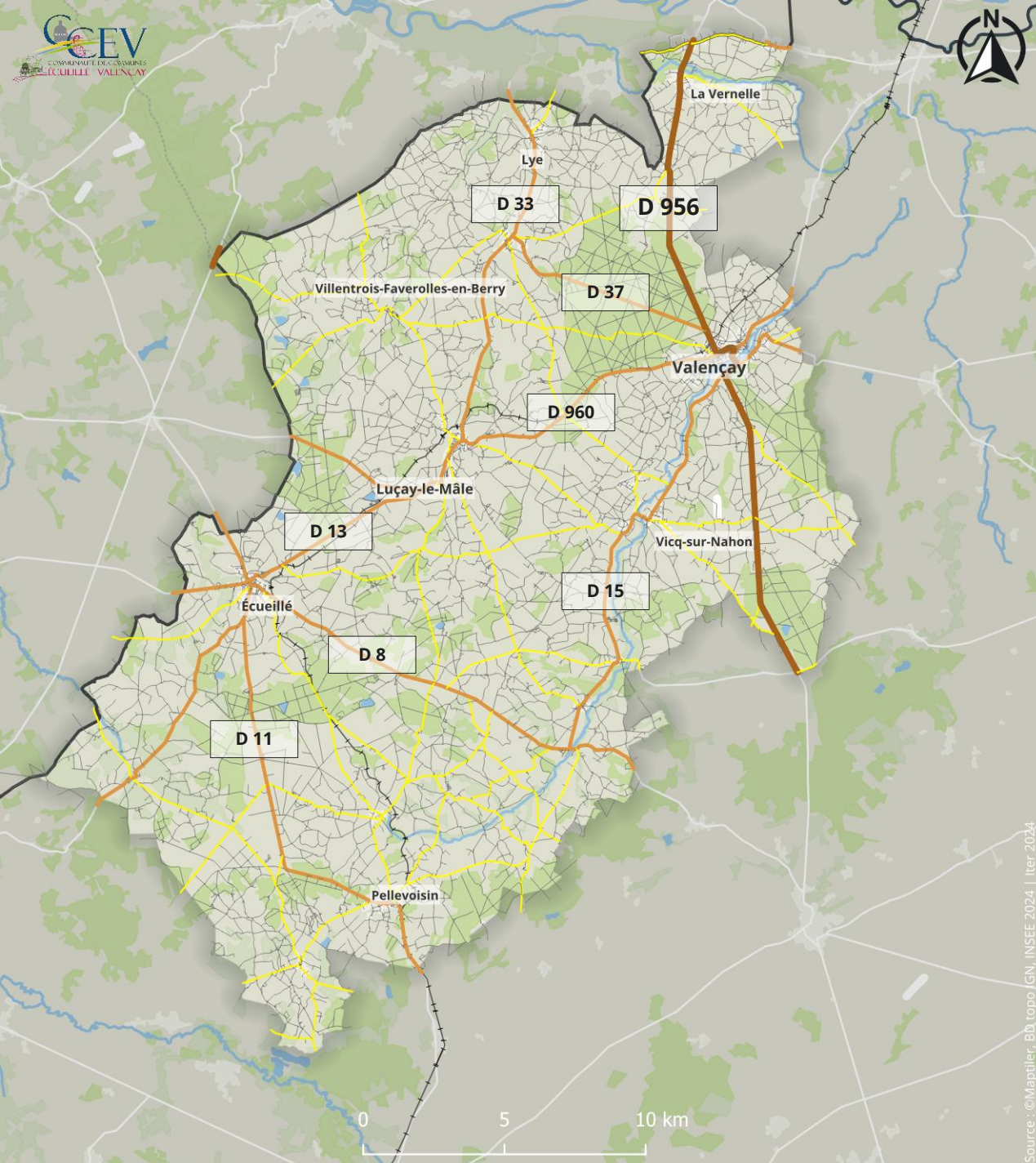
**Analyses cartographiques**

Bilan de la concertation

Audit de terrain

AFOM et schéma d'intention

Prochaines étapes



# Le réseau viaire du territoire

- Un axe majeur en bordure Est du territoire
- Les liaisons intercommunales assurées par des routes départementales **ne permettent pas la cohabitation des vélos avec le trafic motorisé** (en règle générale)
- Un tissu de **liaisons locales** qui permettent d'envisager au **cas par cas** une cohabitation des vélos avec le trafic motorisé
- De nombreux chemins vicinaux pouvant être utilisés comme supports d'itinéraires cyclables sécurisés

## LEGENDE

### Typologies de voirie

- Liaison régionale
- Liaison départementale
- Liaison locale
- Routes et chemins vicinaux

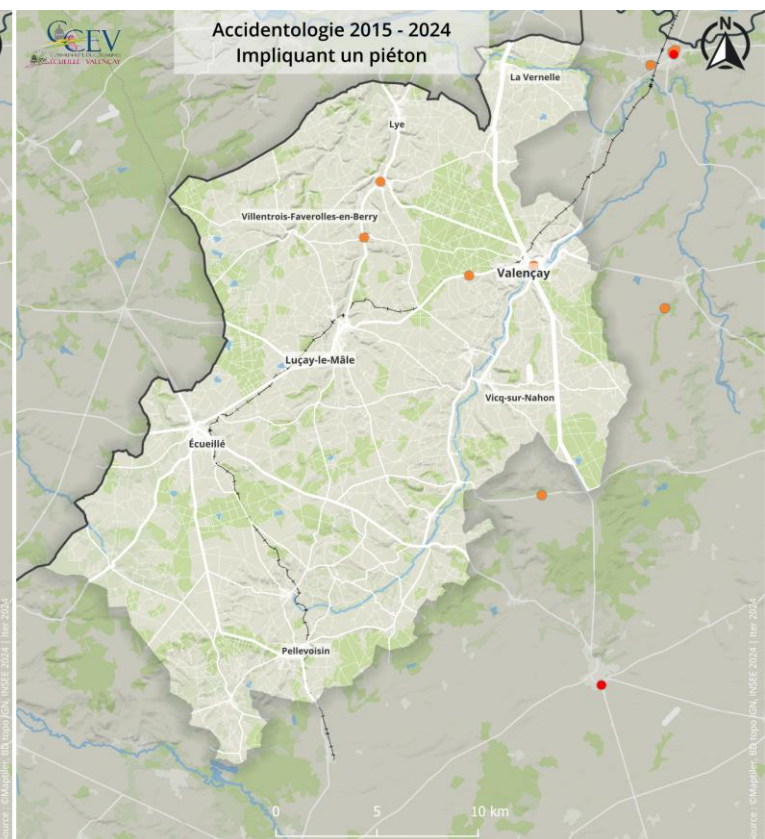
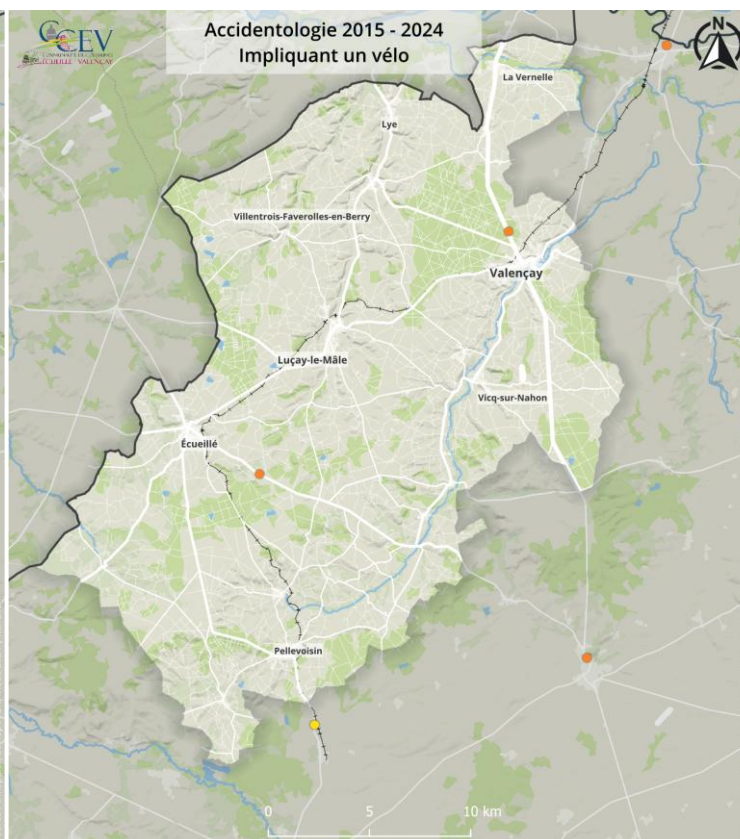
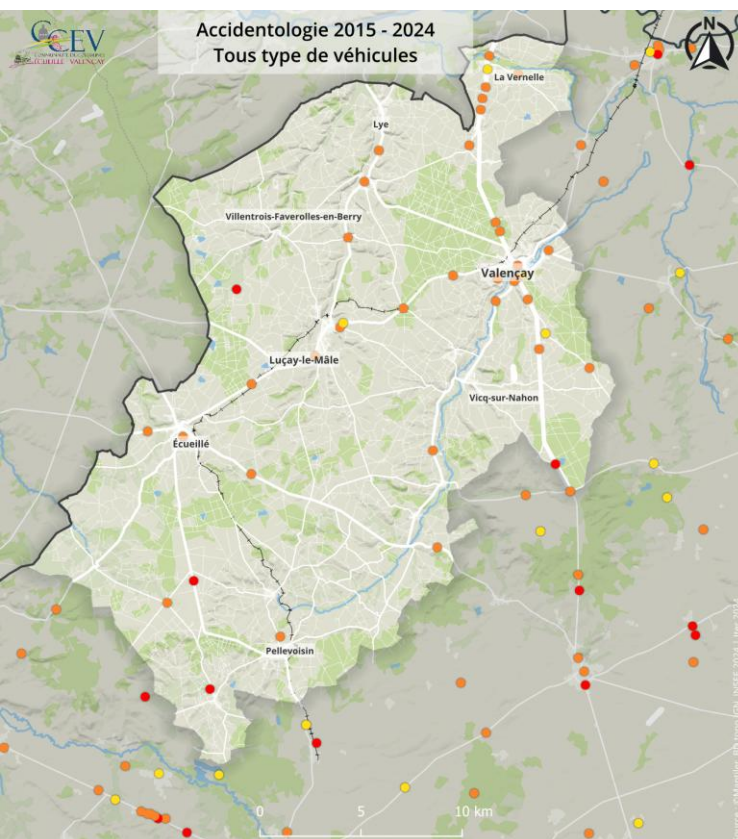
# Accidentologie routière sur le territoire

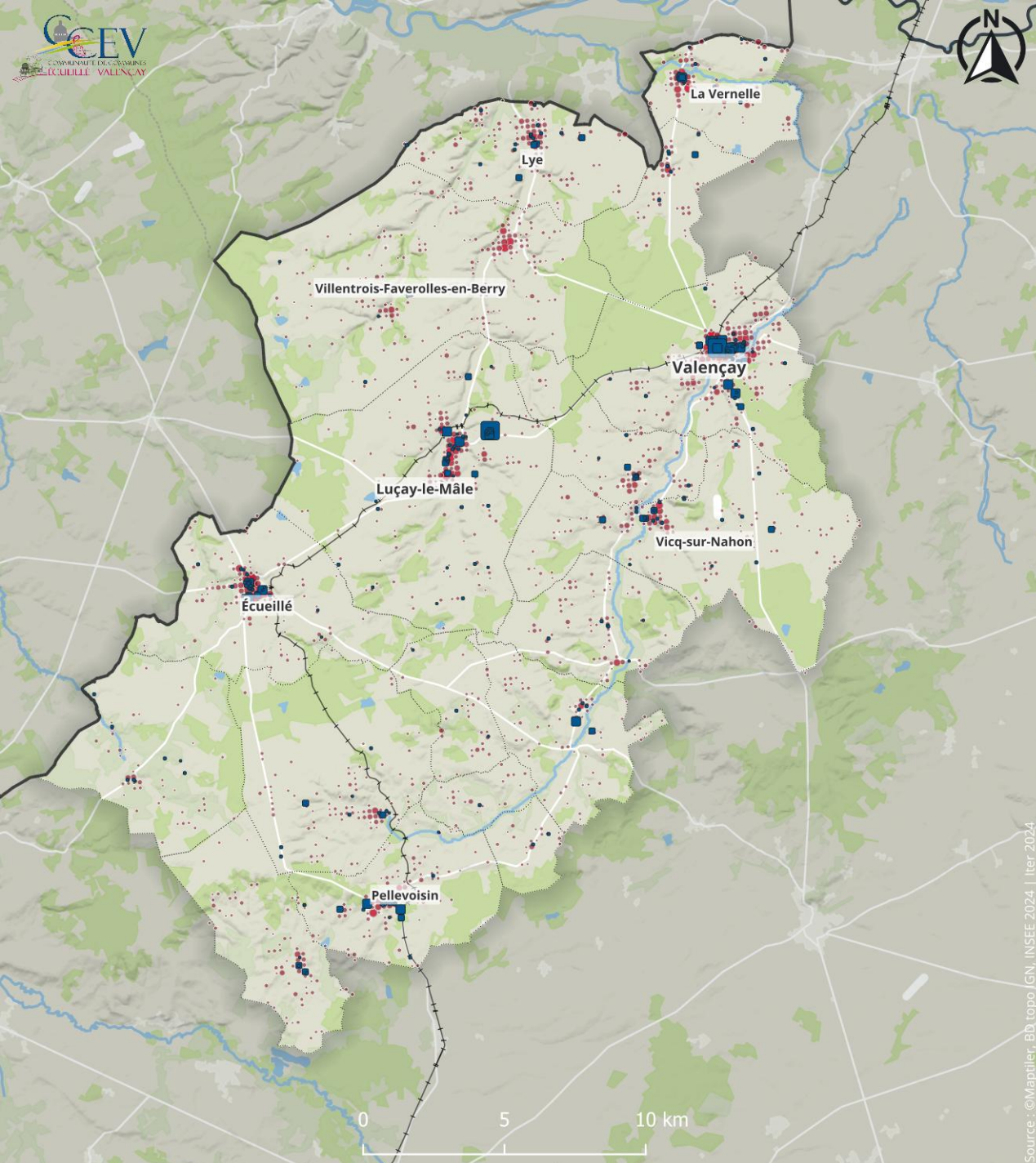
## LEGENDE

### Gravité

- Blessé(s) léger
- Blessé(s) grave
- Tué(s)

- Entre 2015 et 2024, 42 accidents de la route ont été répertoriés (sources : fichier BAAC 2024) sur le territoire de la CCEV, ayant causé la mort de 4 individus, et blessé 45 autres personnes dont 37 gravement.
- Parmi ces 42 accidents, 4 impliquaient un piéton et 2 impliquaient un cycliste, chacun ayant nécessité l'hospitalisation des blessés





# Population et emplois du territoire

## Une faible densité de population qui traduit la dominante rurale du territoire

- Avec toutefois quelques pôles urbains, près de la moitié des habitants résident dans les 3 principales communes (Valençay, Ecueillé et Luçay le Mâle)
- Une population relativement vieillissante avec 40 % de retraités

## Les emplois concentrés dans les 3 principaux pôles urbains du territoire

- Les 2/3 des emplois dans les 3 communes
- Dont l'industrie de maroquinerie, 1<sup>er</sup> employeur du territoire

### LEGENDE

#### Etablissements employeurs

- Moins de 5 salariés
- 5 à 20 salariés
- 20 à 100 salariés
- 100 à 200 salariés

#### Densité de population

- 1 hab. /ha
- 5 hab. /ha
- 10 hab. /ha
- 25 hab. /ha

Introduction, enjeux et objectifs de l'étude

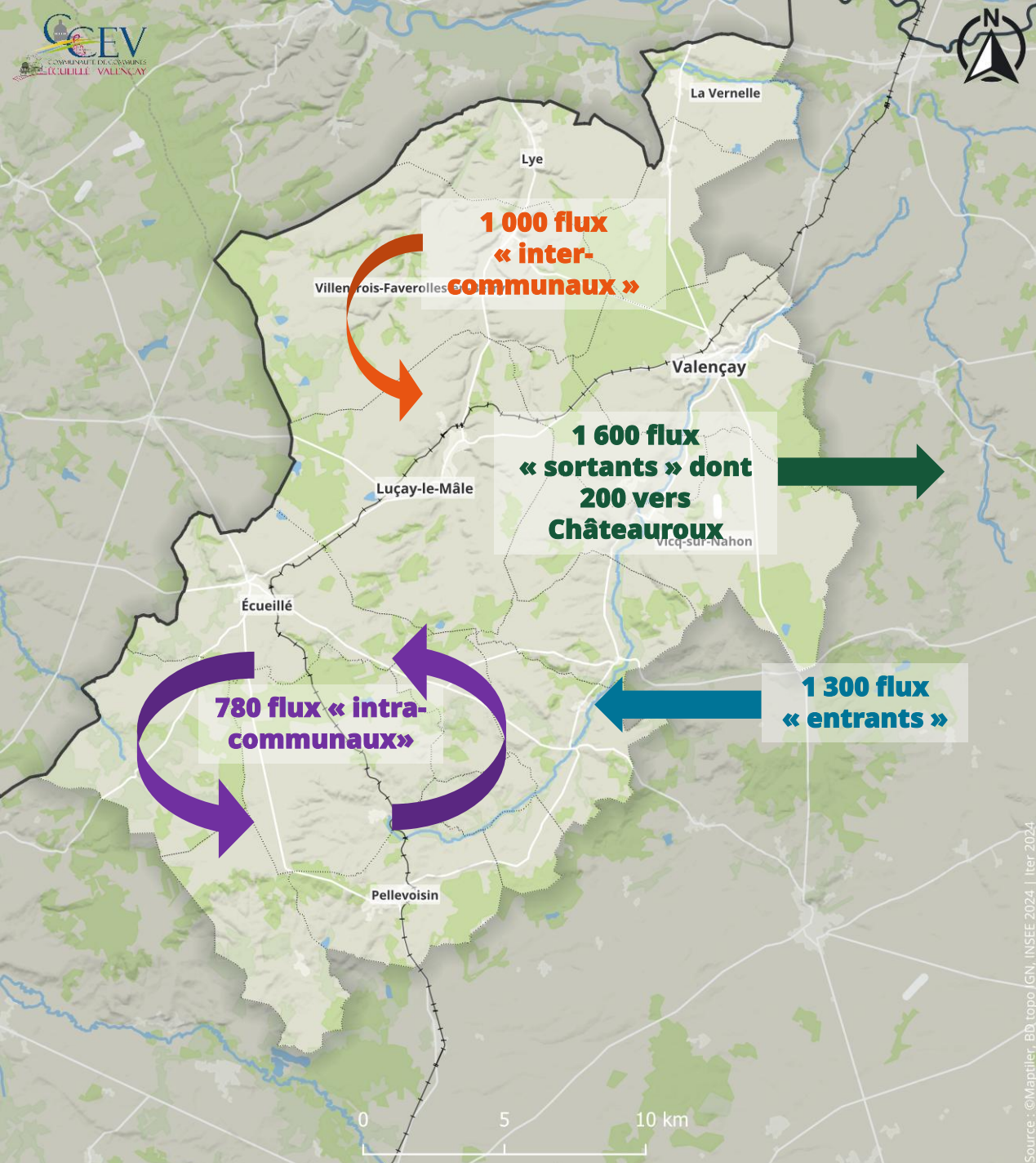
**Analyses cartographiques**

Bilan de la concertation

Audit de terrain

AFOM et schéma d'intention

Prochaines étapes



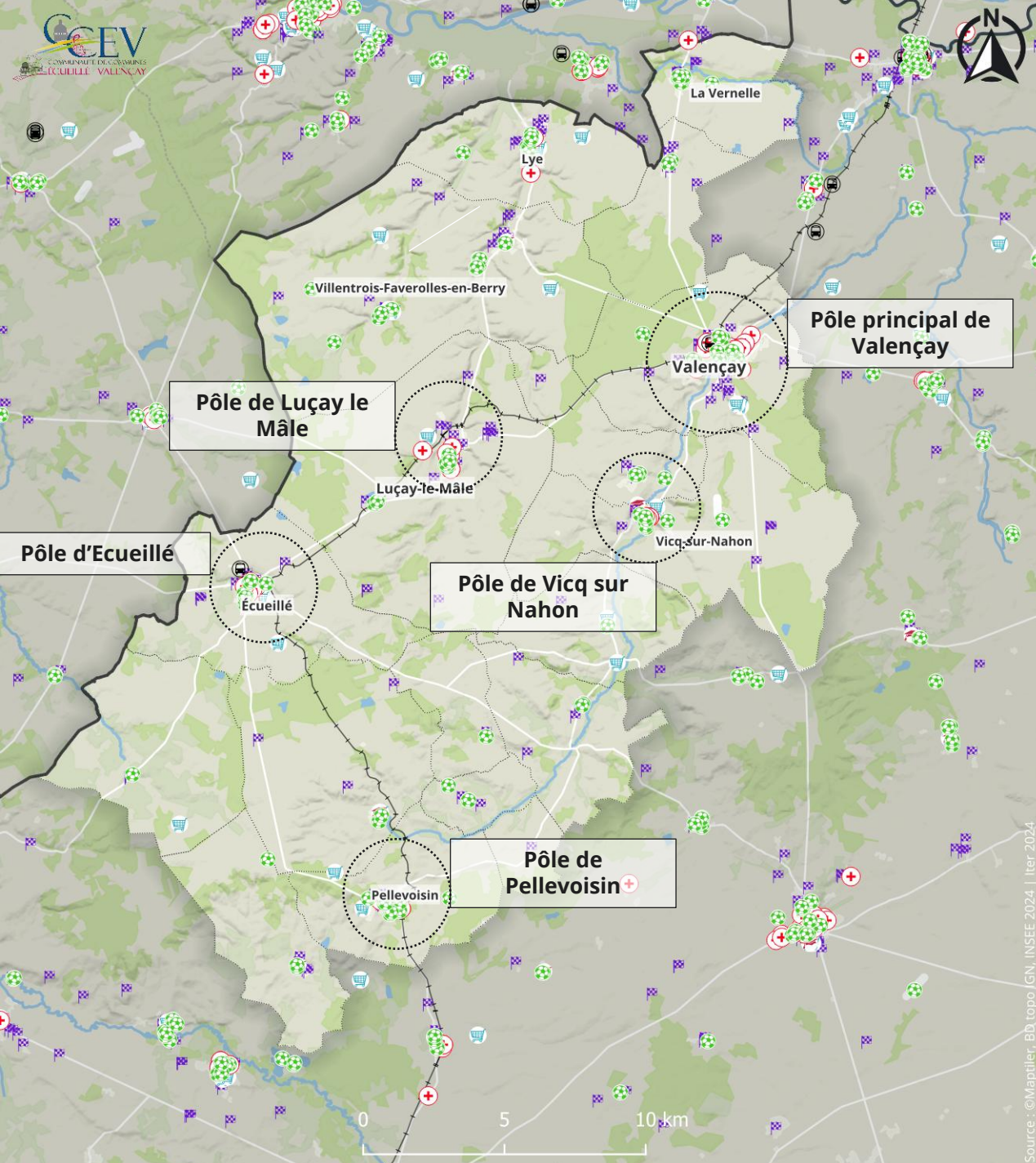
# Des flux domicile-travail équilibrés entre les déplacements internes et externes

## Une majorité de flux sortants

- Près de la moitié (47 %) des actifs du territoire travaillent en dehors du territoire, avec comme principaux pôles de destination Châteauroux, Buzançais, Romorantin-Lanthenay ou encore Saint-Aignan.

## Des flux internes pouvant potentiellement être réalisés à vélo, pour les déplacements de proximité

- Plus de 1000 déplacements quotidiens internes aux communes
- Assez peu de déplacements domicile-travail entre les communes du territoire



# Les perspectives de développement du territoire

## Les ERP dans le détail

- Un pôle principal à Valençay, présentant une gamme d'équipement et services étendue, dont un des deux collèges du territoire
- 4 pôles secondaires : Ecueillé, Vicq sur Nahon, Luçay le Mâle et Pellevoisin

## Les projets du territoire

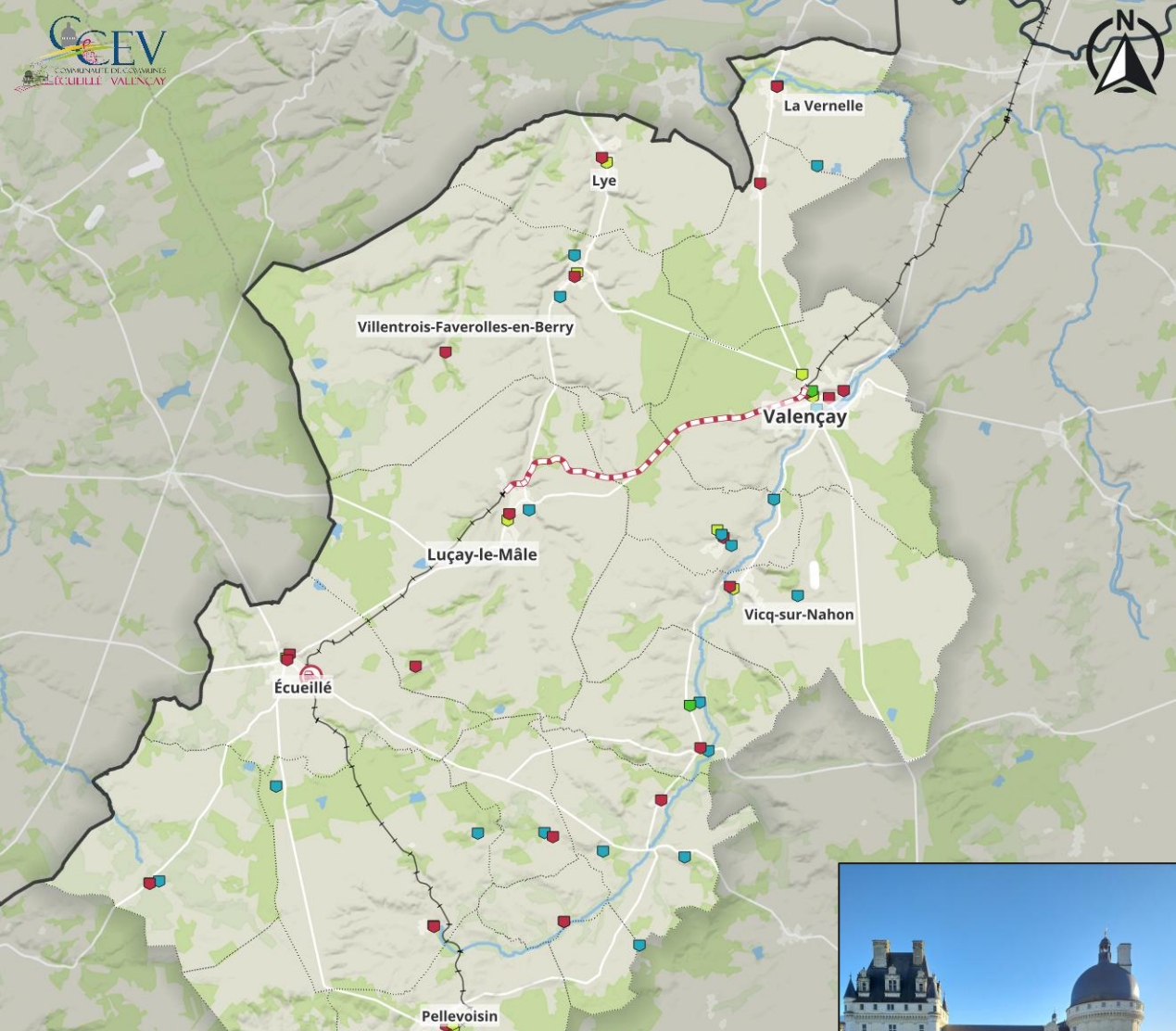
- *A compléter par les entretiens avec les acteurs et élus du territoire*

### LEGENDE

#### Pôles générateurs de déplacements

- Services pour les particuliers
- Commerces

- Enseignement
- Santé et action sociale
- Transports et déplacements
- Sports, loisirs et culture



# La dynamique touristique et patrimoniale

## Une dimension patrimoniale forte

- Les nombreux châteaux qui jalonnent le territoire

## Un tourisme religieux en plein essor

- Reconnaissance des apparitions mariales de Pellevoisin, 150 ans en 2026
  - Enjeu de sécurisation de l'accès à Montbel

## La voie ferroviaire avec le train du Bas Berry et le Vélorail, témoin historique d'une activité

- Jonchée de bâtiments classés aux monuments historiques



### LEGENDE

#### Sites touristiques

- Historique
- Patrimonial
- Religieux
- Culturel

--- Vélorail

⊙ Train du Bas Berry

# Les enseignements de la concertation

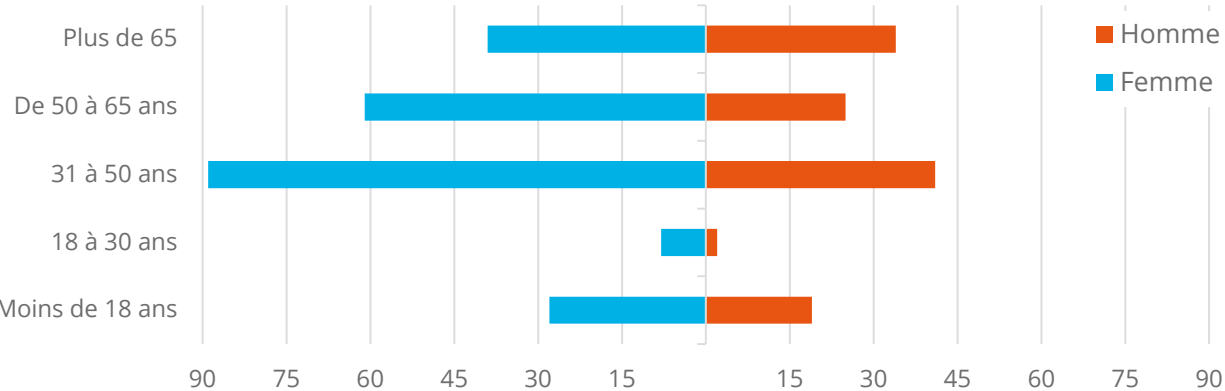
Enquête en ligne, ateliers société civile



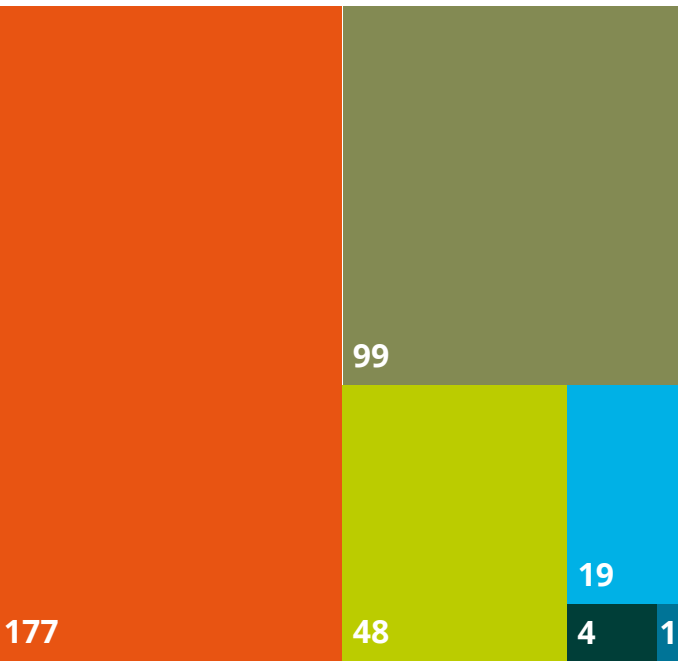
# L'enquête en ligne

## Portrait des répondants

### Démographie des répondants



### Catégorie socio-professionnelle des répondants



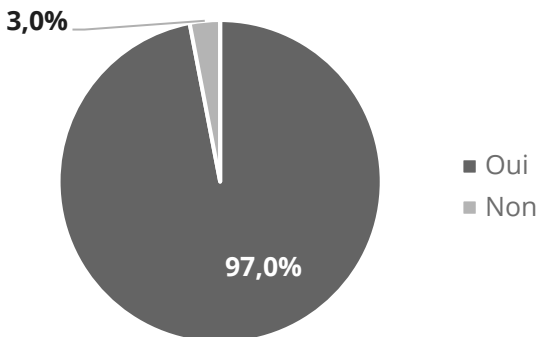
- Actif avec emploi
- Collégien
- Retraité
- Actif sans emploi
- Etudiant / Lycéen
- Autre

### Taux de retour

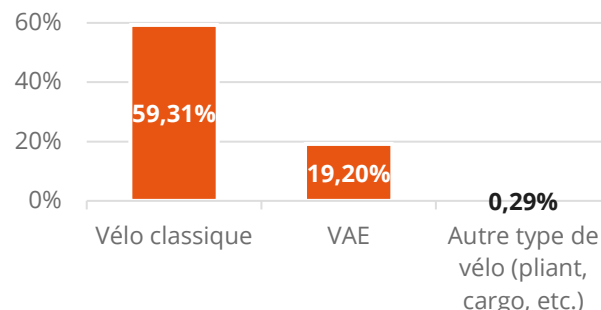
Écueillé	<b>3,28 %</b>
Fontguenand	2,82 %
Frédille	<b>0,00 %</b>
Gehée	2,77 %
Heugnes	<b>6,05 %</b>
Jeu-Maloches	1,72 %
La Vernelle	1,13 %
Langé	2,37 %
Luçay-le-Mâle	2,57 %
Lye	1,98 %
Pellevoisin	1,39 %
Préaux	2,91 %
Selles-sur-Nahon	<b>3,28 %</b>
Valençay	<b>3,59 %</b>
Veuil	1,06 %
Vicq-sur-Nahon	<b>3,99 %</b>
Villegouin	<b>3,38 %</b>
Villentrois-Faverolles-en-Berry	<b>3,05 %</b>

- Le questionnaire en ligne, ouvert de début janvier au **16/02/2026**, a recueilli près de 400 réponses, dont 349 exploitables.
- Le taux de réponse est de 2,83 % pour les réponses exploitables sur l'ensemble du territoire. Les taux de réponses par communes montrent une bonne couverture du territoire, malgré l'absence de réponse sur la commune de Frédille.
- Environ 50% des répondants sont actifs avec emploi. Le taux de retour auprès des collégiens est notablement élevé.
- Le taux de retour est particulièrement marqué d'un point de vue du genre avec plus de 65% de taux de retour auprès des femmes.

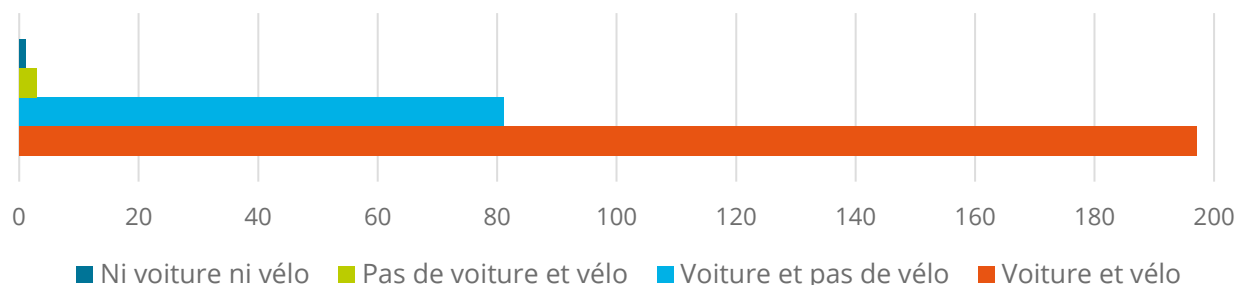
## Taux de détention du permis de conduire chez les + de 18 ans



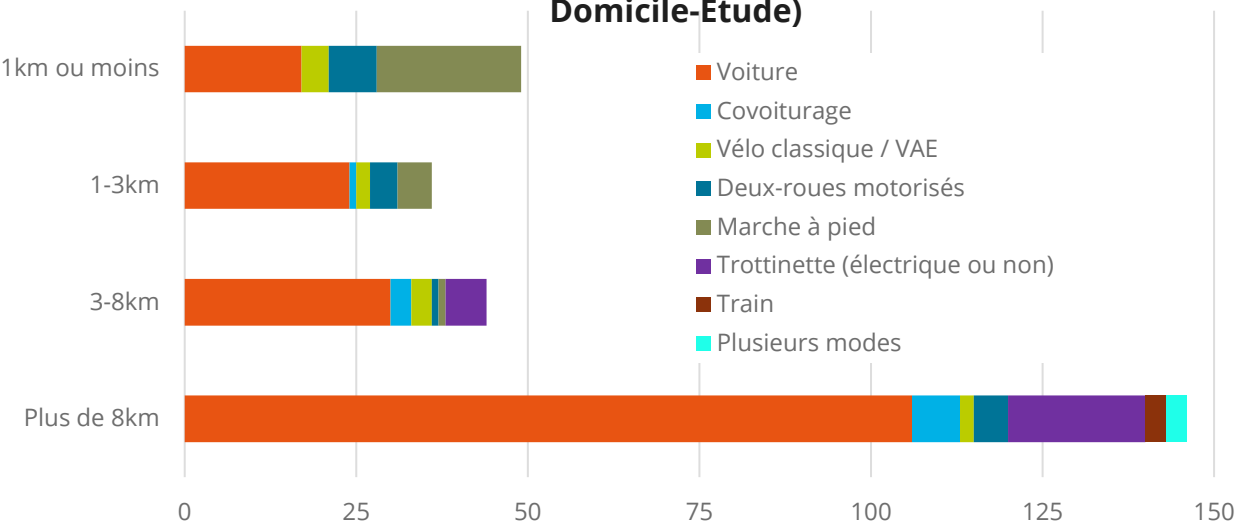
## Équipement des répondants en vélo



## Possession d'un vélo et d'une voiture



## Préférence modale par distance parcourue (Domicile-Travail / Domicile-Étude)

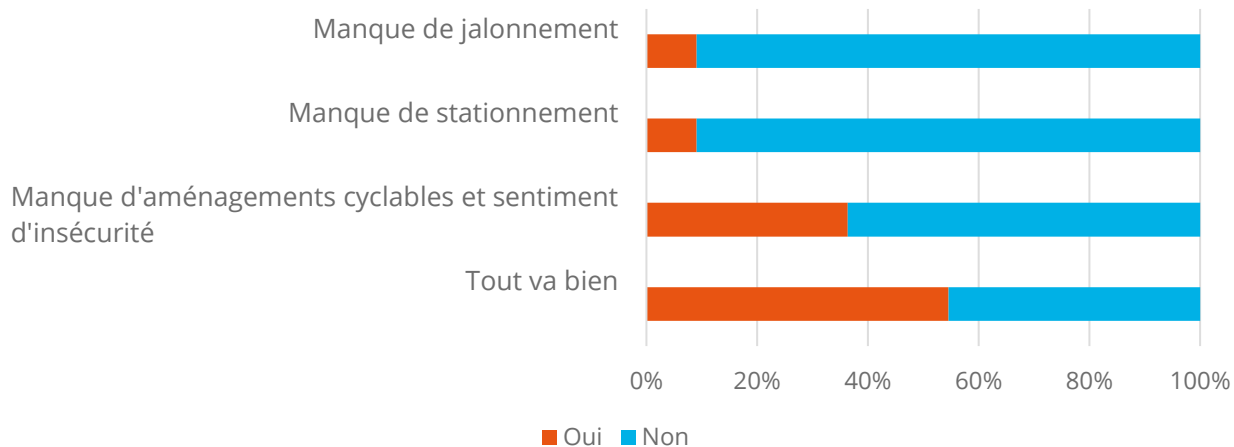


# L'enquête en ligne Pratiques modales

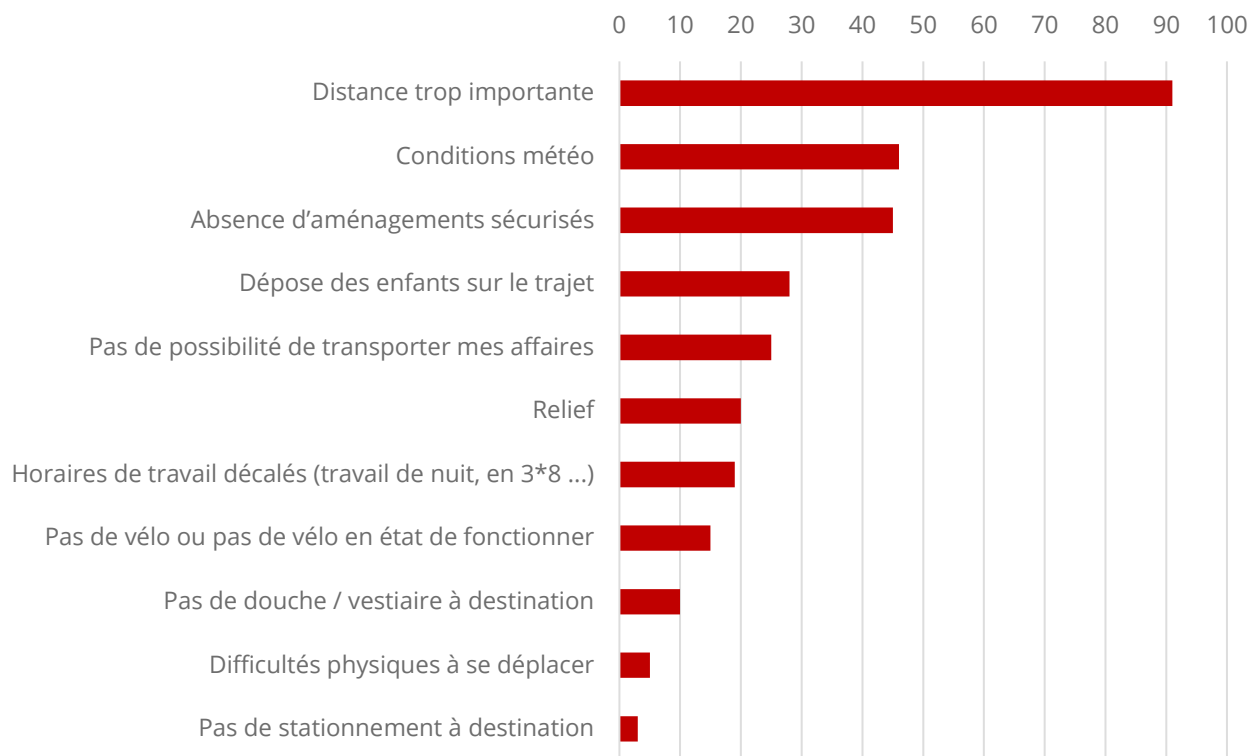
Les réponses permettent d'appréhender plusieurs éléments concernant les pratiques modales :

- Les répondants majeurs sont **97 % à posséder le permis de conduire**. Très supérieurs au 83,3 % de détention moyenne à l'échelle nationale (*Source : SOFRES, 2018*) et 93 % en zone rurale (*Source : ONISR, 2021*)
- Les répondants sont globalement équipés en vélo à environ 60%. 20% possèdent des VAE (Vélo à Assistance Electrique). La détention ne se retranscrit pas dans l'usage.
- Les réponses concernant les préférences modales mettent en valeur **l'hégémonie de la voiture individuelle**, quelles que soient les distances parcourues.
- Les répondants majeurs et titulaires du permis de conduire indiquent en grande majorité posséder une voiture, et, pour plus de 2/3 d'entre-eux, posséder un vélo en état de fonctionnement.
- Deux autres modes sont régulièrement préférés, sur des distances spécifiques :
  - La marche à pied** pour les déplacements de moins de 1 km
  - La trottinette** pour les déplacements de plus de 8km. A noter que la trottinette est un fait particulièrement générationnel puisque seuls **des collégiens** ont recouru à ce mode de déplacement.

## Ressenti des cyclistes réguliers



## Raison du non-usage du vélo



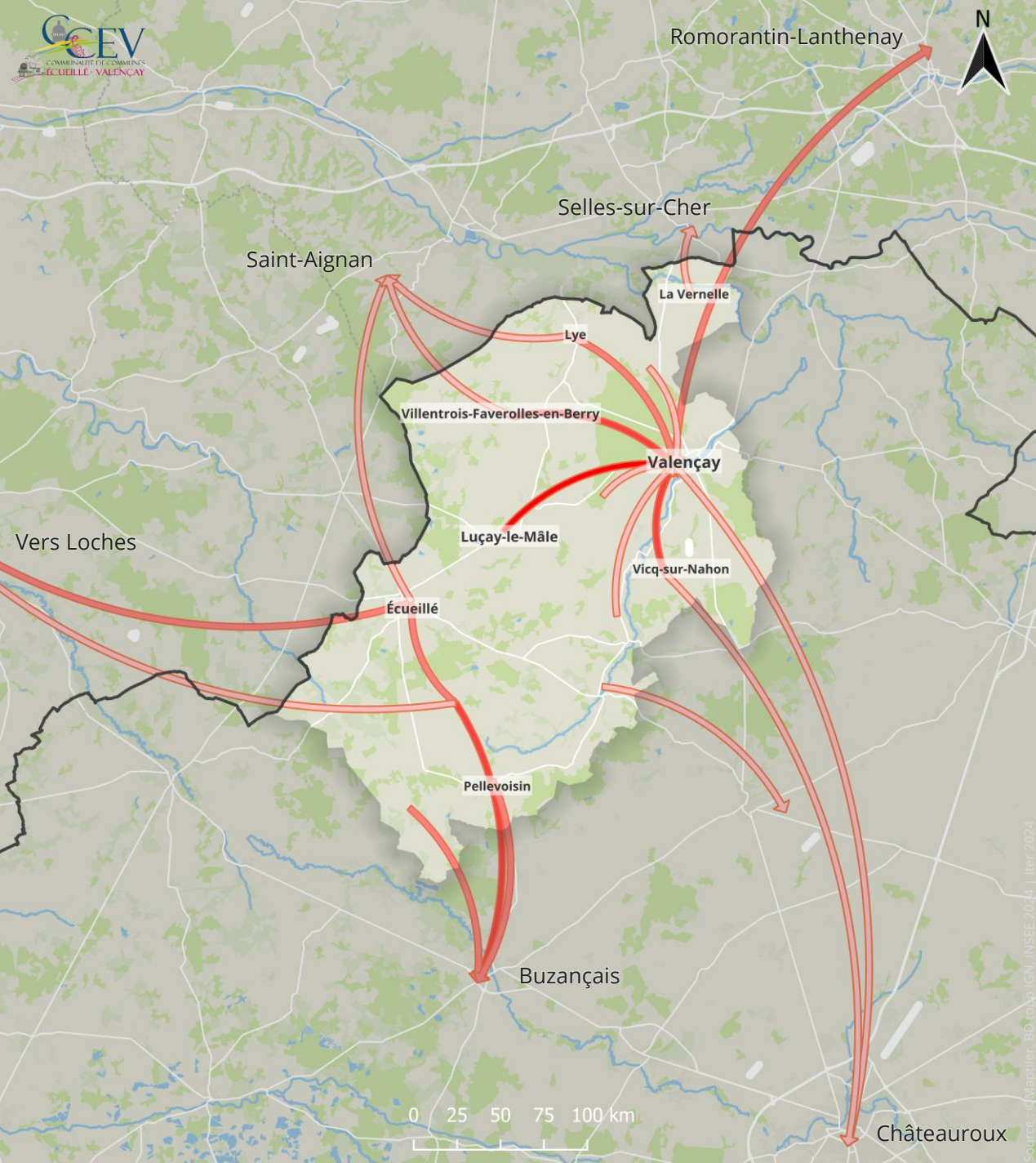
# L'enquête en ligne

## Focus vélo

Sur les 11 répondants utilisant déjà le vélo dans leurs déplacements quotidiens :

- Seul l'un d'entre-eux considère avoir des difficultés de stationnement et de jalonnement.
- Quatre d'entre-eux considèrent que le territoire manque d'aménagements cyclables.

Parmi les raisons invoquées par les répondants pour ne pas utiliser le vélo, les distances jugées importantes sont majoritairement invoquées. Les deux raisons suivantes évoquées sont, à part quasi égales, les conditions météorologiques ainsi que l'absence d'aménagements sécurisés.



# L'enquête en ligne



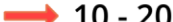

## Habitudes pour le motif achat

Dans le cadre du motif achat :

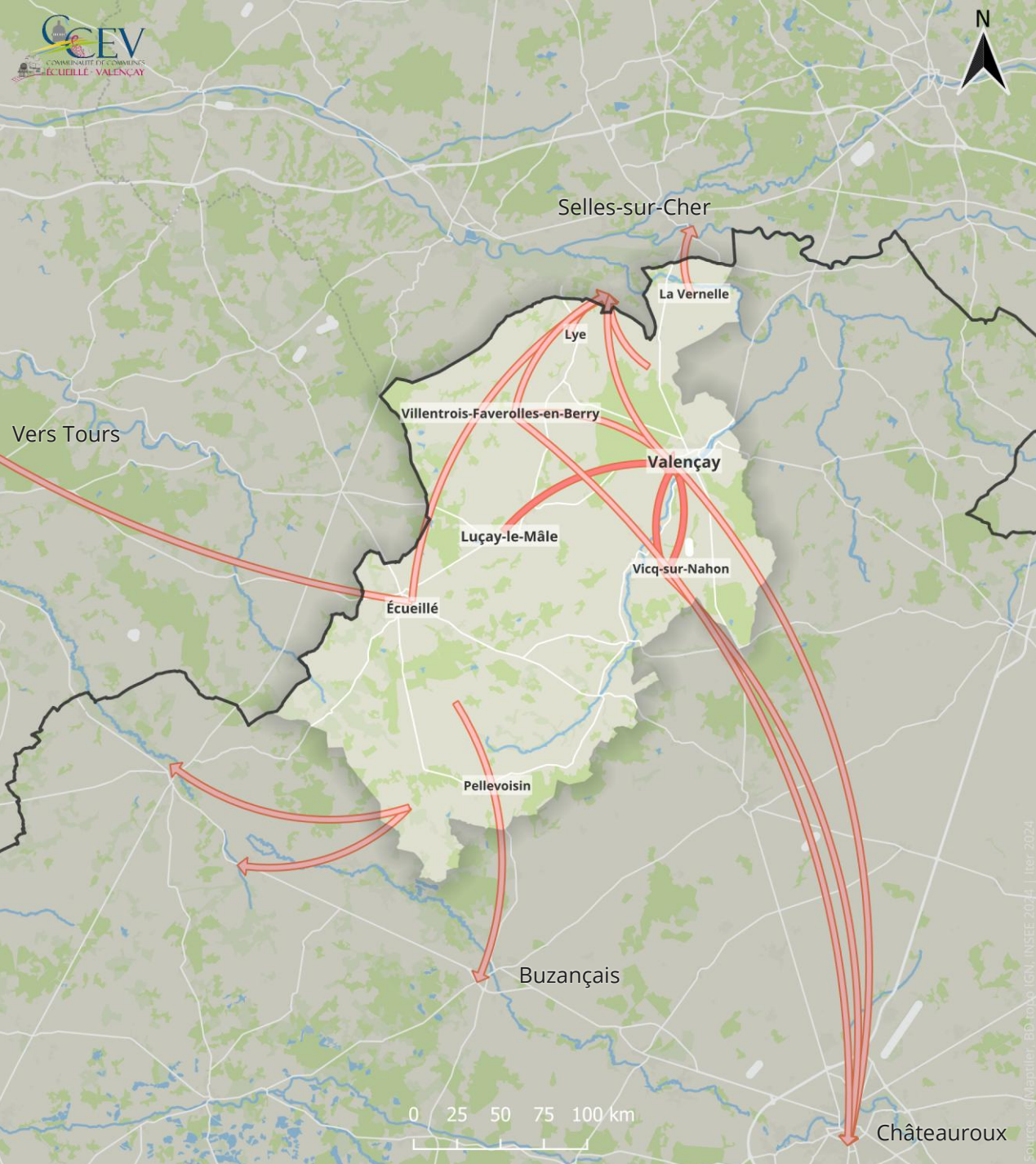
- La dynamique de proximité est marquée autour de Valençay pour les communes du nord du territoire.
- Les communes les plus au sud du territoire se tournent naturellement vers Buzançais.
- Certaines habitudes se tournent vers des communes plus lointaines, comme Châteauroux, Romorantin-Lanthenay, ou, Loches, pour un nombre de répondant non-négligeable.

### LEGENDE

#### Commune cible en nombre de répondants

-  2 - 5
-  5 - 10
-  10 - 20
-  20 - 50

Introduction, enjeux et objectifs de l'étude  
 Analyses cartographiques  
**Bilan de la concertation**  
 Audit de terrain  
 AFOM et schéma d'intention  
 Prochaines étapes



# L'enquête en ligne





## Habitudes pour le motif santé

Dans le cadre du motif santé :

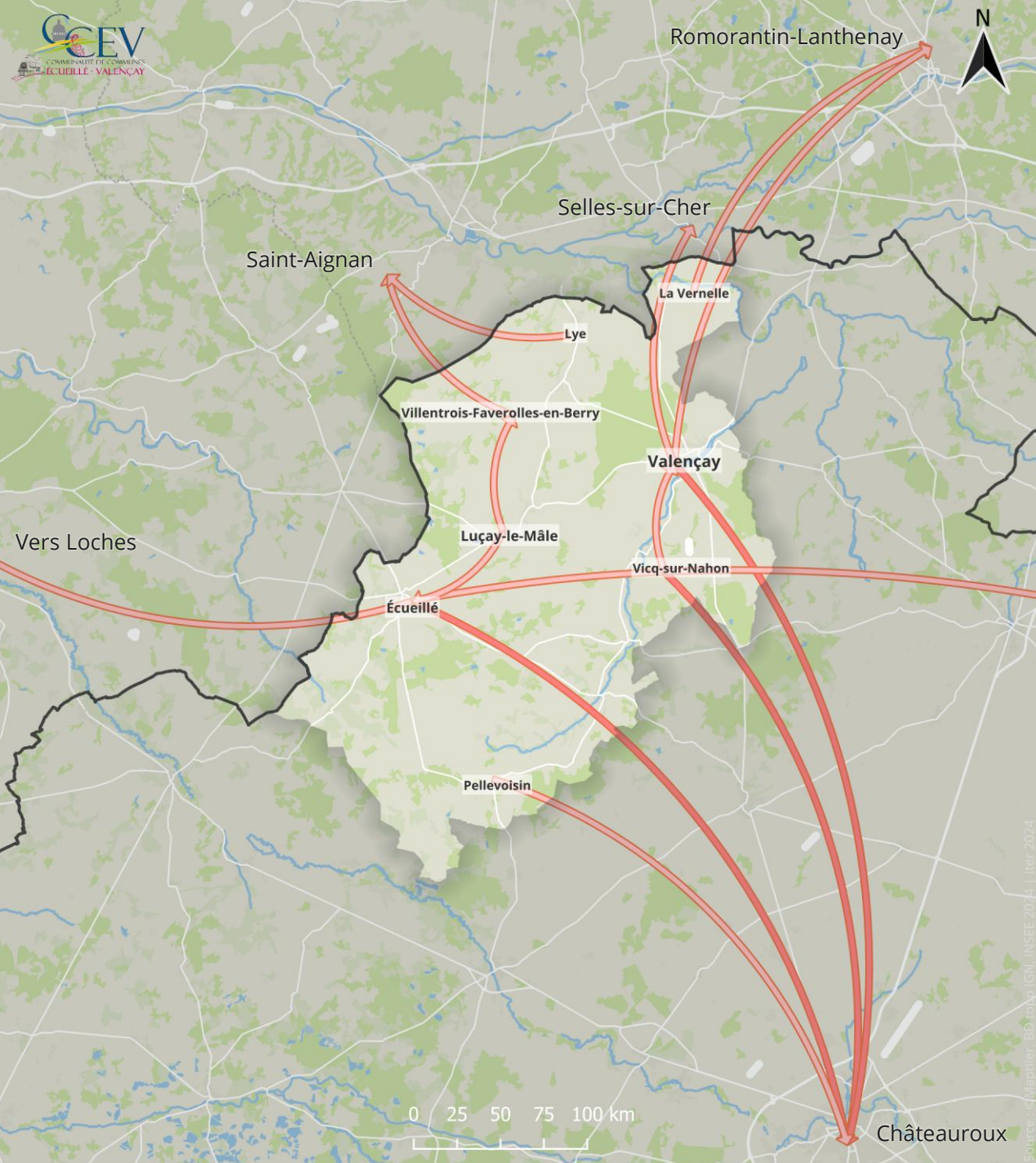
- La dynamique de proximité se maintient autour de Valençay pour les communes du nord du territoire.
- Beaucoup d'habitudes se tournent vers Châteauroux, ou Tours pour des Écueillois.
- Les communes du nord du territoire se tournent naturellement vers les communes de la vallée du Cher, et les communes du sud vers la vallée de l'Indre.

### LEGENDE

#### Commune cible en nombre de répondants

-  2 - 5
-  5 - 10
-  10 - 20
-  20 - 50

Introduction, enjeux et objectifs de l'étude  
 Analyses cartographiques  
**Bilan de la concertation**  
 Audit de terrain  
 AFOM et schéma d'intention  
 Prochaines étapes



# L'enquête en ligne

## Habitudes pour le motif loisir

Dans le cadre du motif loisir :

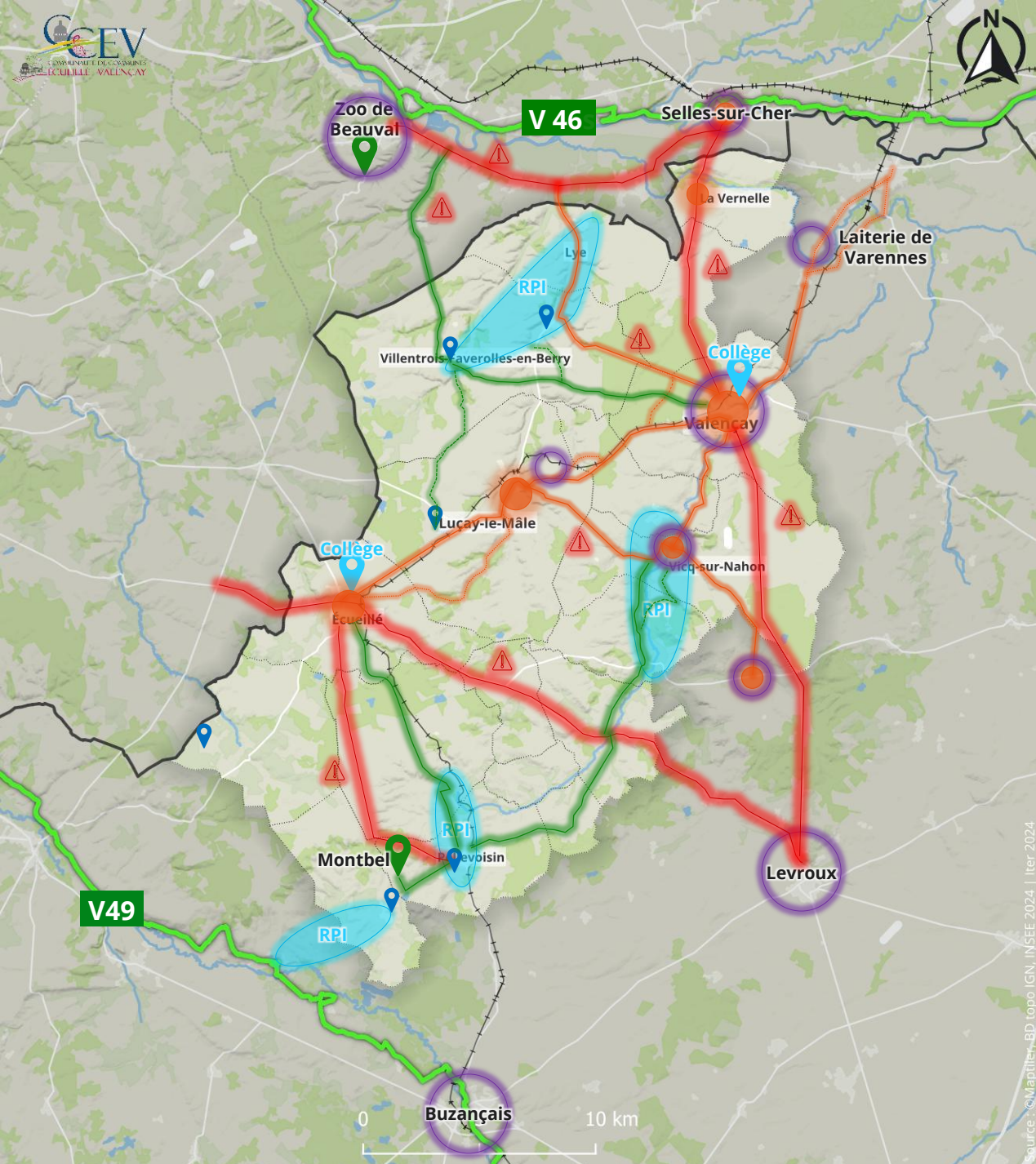
- La dynamique de proximité est globalement délaissée au profit des polarités urbaines les plus proches, et notamment Chateauroux et Romorantin-Lanthenay..
- Quelques habitudes se tournent Loches ou Contres.

### LEGENDE

#### Commune cible en nombre de répondants

- 2 - 5
- 5 - 10
- 10 - 20
- 20 - 50

Introduction, enjeux et objectifs de l'étude  
 Analyses cartographiques  
**Bilan de la concertation**  
 Audit de terrain  
 AFOM et schéma d'intention  
 Prochaines étapes



# Synthèse de la concertation

Des **enjeux de connexion identifiés** pour les déplacements du quotidien :

- Vers les principales polarités du territoire et extérieur à la CCEV
- À l'échelle des RPI
- Vers les sites touristiques et en lien avec les véloroutes

Un **sentiment d'insécurité** lié notamment :

- Au fait que beaucoup de RD sont rectilignes, parfois sans marquage, très circulées et à hautes vitesses.
- À des problématiques de poids lourds et engins agricoles :
  - À proximité des entreprises agricoles / agro-alimentaires (laiterie notamment) et des silos
  - Dans les centres-bourgs

De **nombreuses destinations inaccessibles à vélo**, notamment aux publics les plus fragiles :

- Des points de ramassage scolaires souvent éloignés des domiciles, sans stationnement vélo ni sécurisation
- Des lieux de loisirs de plein air répartis sur le territoire (étangs notamment) parfois éloignés des centres-bourgs

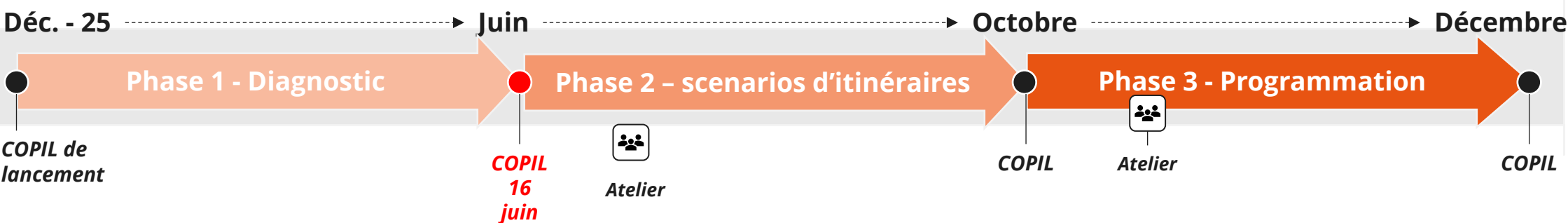
Introduction, enjeux et objectifs de l'étude  
 Analyses cartographiques  
**Bilan de la concertation**  
 Audit de terrain  
 AFOM et schéma d'intention  
 Prochaines étapes

# Prochaines étapes



# Phase 2 : Construction de la stratégie pré-opérationnelle - scénarios d'itinéraires

- Réalisation des **scénarios d'itinéraires** sur la base du schéma d'intention
- Proposition d'un **panel d'actions complémentaires** pour développer l'écosystème vélo sur le territoire
- **Ateliers de concertation** avec la société civile et les élus, sur la base des scénarios d'itinéraires
- **Estimation des coûts** du schéma par maîtrise d'ouvrage pré-identifiée



# Merci !

