

Schéma de Cohérence Territoriale du Pays Beauce Gâtinais en Pithiverais



Diagnostic de territoire - Volet Transports Déplacements

 egis aménagement
Ile de France

square
urbanisme
paysage
architecture
& habitat


TASSiLi

 Ledjo



■ TABLE DES MATIERES

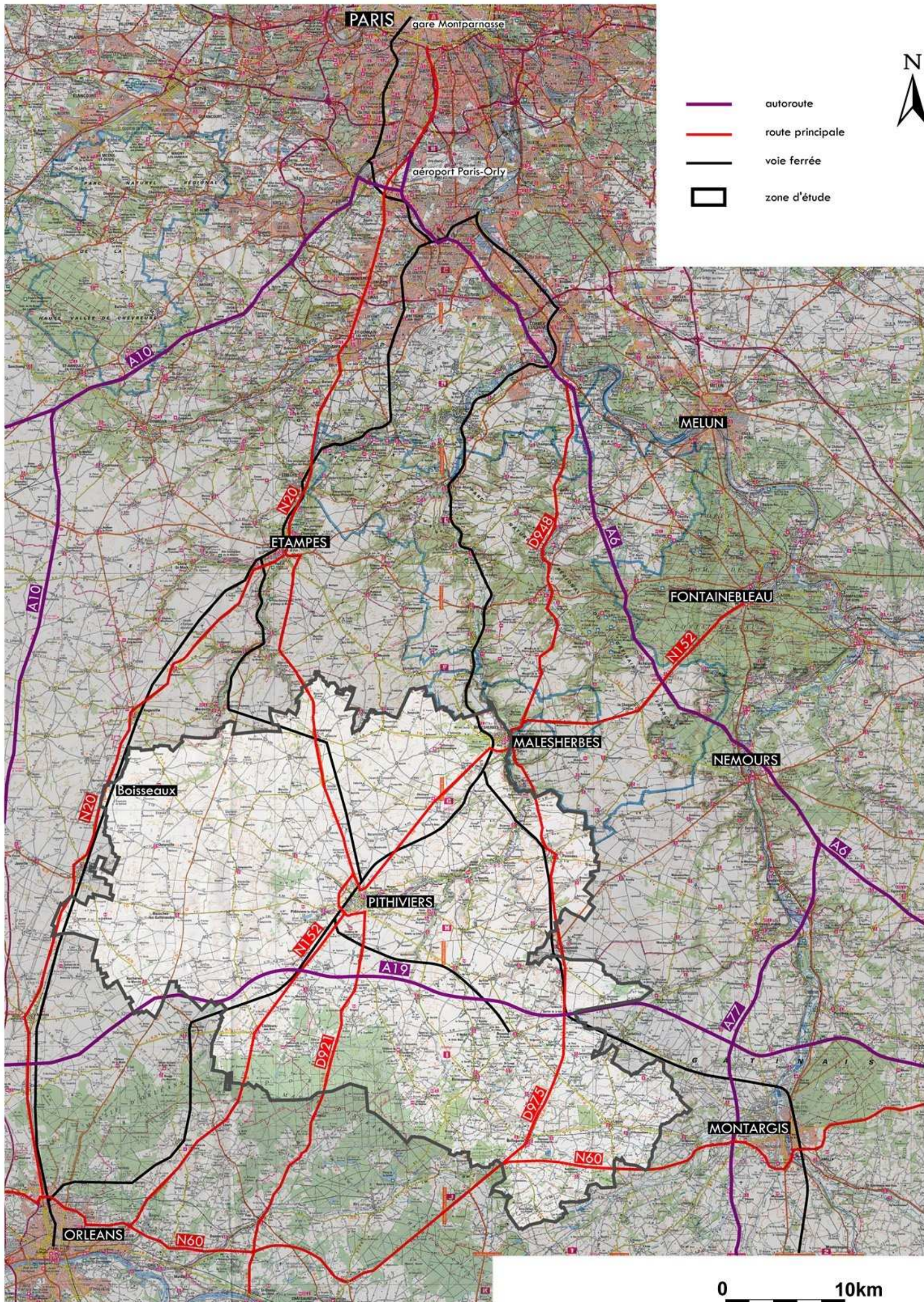
1. LES INFRASTRUCTURES DE TRANSPORTS	5
1.1. LES AUTOROUTES.....	5
1.2. LES ROUTES NATIONALES	8
1.3. LES ROUTES DEPARTEMENTALES	8
1.4. LE SCHEMA DEPARTEMENTAL ROUTIER.....	9
1.5. L'ACCIDENTOLOGIE.....	11
1.6. LE RESEAU FERROVIAIRE	13
1.7. LES CIRCULATIONS DOUCES	15
1.8. LES AERODROMES.....	17
2. LES DEPLACEMENTS	18
2.1. LES DEPLACEMENTS DOMICILE-TRAVAIL.....	18
2.2. MOTORISATION DES MENAGES	22
3. LES TRANSPORTS EN COMMUN	23
3.1. L'OFFRE EN TRANSPORT EN COMMUN.....	23
3.2. LE TRANSPORT A LA DEMANDE	26
4. LES TAXIS	28
5. SYNTHESE	29



■ LISTE DES FIGURES

Figure 1 : Tracé de l'A19	7
Figure 2 : Extrait de la carte des trafics routiers dans le département du Loiret	10
Figure 3 : Extrait du plan du réseau transilien	13
Figure 4 : Carte des circuits de promenade et de randonnée dans le département du Loiret	16
Figure 5 : Les déplacements domicile-travail	20
Figure 6 : Offre actuelle en transports collectifs sur le département du Loiret	24
Figure 7 : Offre actuelle en transports collectifs sur le territoire	25

■ PLAN DE SITUATION





1. LES INFRASTRUCTURES DE TRANSPORTS

1.1. LES AUTOROUTES

L'**autoroute A19** relie l'A10 Paris-Orléans, au niveau d'Artenay, à l'A6 Paris-Auxerre-Beaune, au niveau de Courtenay et se prolonge par une section déjà en service entre Courtenay et Sens. (Cf. Tracé de la future A19 en page suivante)

La liaison A.19 entre Artenay et Courtenay présente une triple fonctionnalité, reconnue dans les schémas de services collectifs de transport :

- Assurer la continuité autoroutière entre Tours-Orléans-Sens-Troyes et supporter notamment un trafic international, contraint pour le moment, soit de traverser l'Île de France, soit d'emprunter un réseau à caractéristiques non autoroutières ;
- Offrir la possibilité, pour les flux venant du Sud, de choisir leur point d'entrée dans l'agglomération parisienne ;
- Constituer une alternative à la RD160, route au trafic assez dense mêlant des déplacements locaux et de transit, très chargée (12000 à 15000 véhicules/jour selon les sections avec plus de 20 % de poids lourds), qui présente une hétérogénéité des caractéristiques géométriques, un taux de poids-lourds important associé à des possibilités de dépassement limitées entre Châteauneuf-sur-Loire et Courtenay.

La liaison Troyes-Tours s'effectuera donc en empruntant une section de l'A5 déjà existante, le premier tronçon de l'autoroute A19 Sens-Courtenay déjà existant (concession SAPRR), la section Courtenay-Artenay (concession ARCOUR) et l'A10 existante (concession COFIROUTE).

L'A19 est une autoroute située quasi entièrement dans le département du Loiret (1km environ dans le département de l'Yonne). Sa longueur est de 100 km. Les communes concernées par le projet sont au nombre de 43 communes dans le Loiret et 2 communes dans l'Yonne.

120 ouvrages d'art environ assureront les échanges et les rétablissements, dont un viaduc de franchissement du Loing de 1 000 m de long.

Sur le plan économique, l'A19 représentera une aubaine pour le Loiret. Elle placera en effet le département au cœur d'un réseau routier européen et renforcera son attractivité aux yeux des entreprises. Elle permettra à de nouveaux pôles de se développer ou de se renforcer au nord de l'agglomération orléanaise, dans le Pithiverais, le Montargois et le Beunois.

Enfin, les 4 ans du chantier de construction emploieront directement 1 800 personnes.

Après l'ouverture, prévue en 2009, l'A19 nécessitera 400 emplois pour assurer son entretien et son fonctionnement.

Par ailleurs cette infrastructure permettra de créer 5000 emplois autour des futurs échangeurs et parcs d'activités à l'horizon 2015.

Travaux de l'A19 (© Crédit photos : Pascal le Doaré)



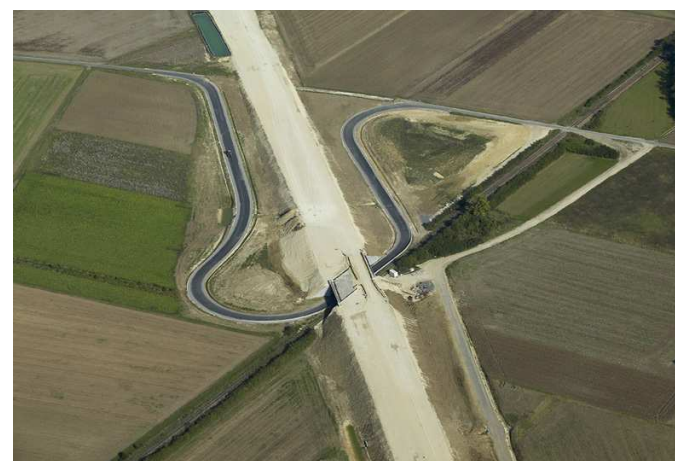
Aschères-le-Marché



Bordeaux-en-Gâtinais

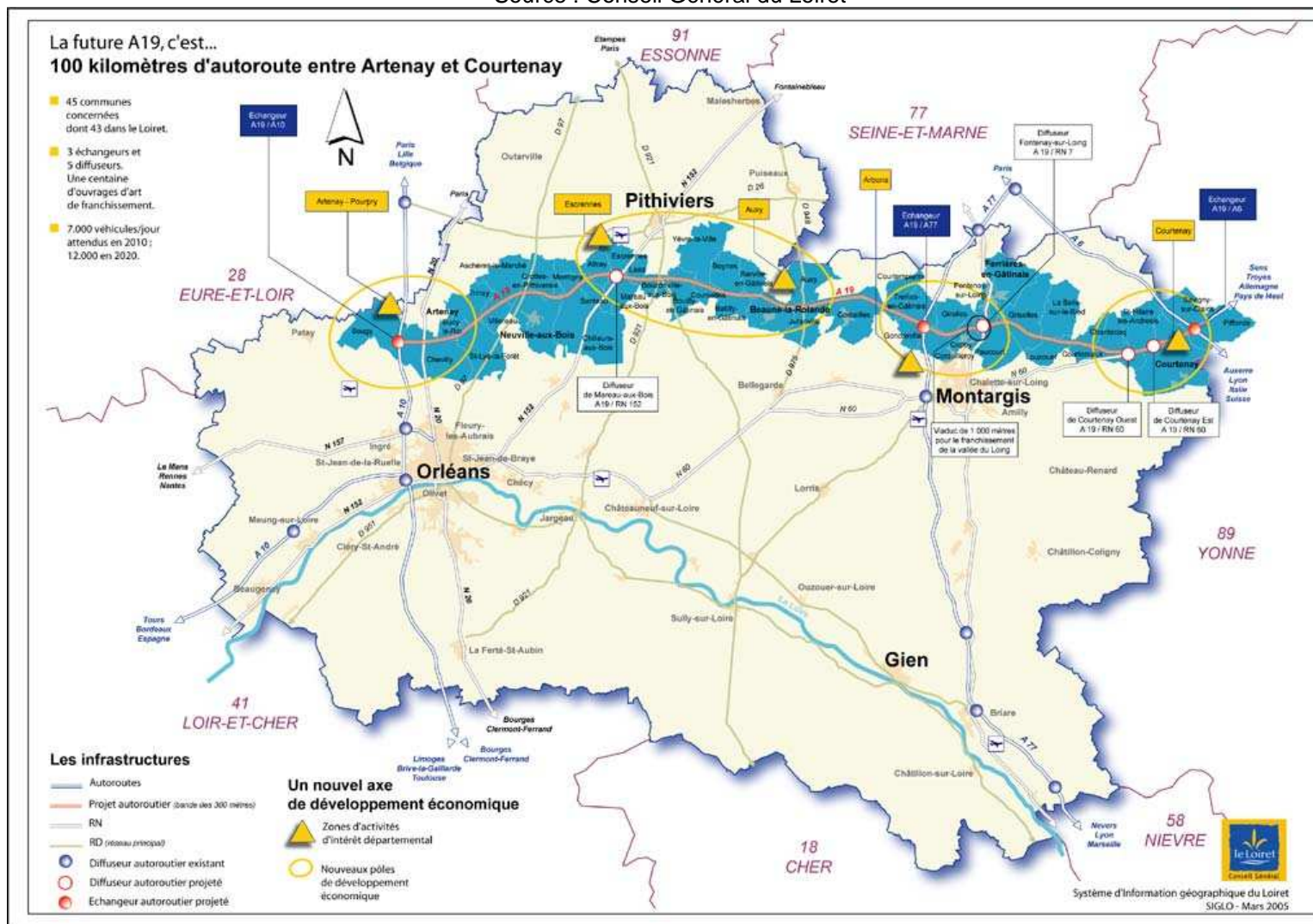


Montigny



Barville-en-Gâtinais

Figure 1 : Tracé de l'A19
Source : Conseil Général du Loiret





1.2. LES ROUTES NATIONALES

Deux voies d'importance nationale irriguent le territoire : la **RD2152** et la **RD160**. **Ces routes sont classées comme route nationale d'intérêt local**. Rappelons que dans le cadre de la décentralisation, le Département est responsable des routes nationales d'intérêt local depuis le 1er janvier 2006.

La **RD2152** relie Fontainebleau à Saumur, en passant par Malesherbes, Pithiviers, Orléans, Blois, Tours. Elle traverse le Pays du Sud-Ouest au Nord-Est.

Le Trafic Moyen Journalier Annuel (TMJA) sur la RD2152 au droit du territoire est d'environ 7 000 véhicules/jour au sud de Pithiviers et d'environ 6 500 véhicules/jour au nord, en direction de Malesherbes. Le taux de poids lourds y est de l'ordre de 14 %.

Un projet de déviation de la RD2152 est à l'étude sur la commune de Chilleurs-aux-Bois, afin d'éviter au trafic de transit de traverser le bourg.

Plusieurs opérations d'aménagement, notamment de carrefours, sur la RD2152 sont projetées dans le département du Loiret dans le cadre du CPER. Ces opérations témoignent de l'attachement du département à développer l'attractivité des territoires desservis, notamment des zones d'activité, mais également à améliorer la desserte des zones de population et à renforcer la sécurité sur les routes du département.

La **RD160** relie Orléans à Troyes en passant par Montargis. Elle traverse le sud du territoire du Pays Beauce Gâtinais en Pithiverais : le canton de Bellegarde au droit des communes de Quiers-sur-Bezone, Ouzouer-sous-Bellegarde, Bellegarde, Ladon et Villemoutiers.

Cette route nationale a fait l'objet d'une déviation pour éviter le centre-ville de Bellegarde, en passant notamment par Auvilliers-en-Gâtinais.

La RD160 draine plus de 12 000 véhicules/jour en moyenne annuelle et se caractérise par un important taux de poids lourds (23%).

1.3. LES ROUTES DEPARTEMENTALES

Le territoire du Pays Beauce Gâtinais en Pithiverais possède un maillage dense de **voies départementales dont le point nodal est la commune de Pithiviers**. Ce réseau dense possède cependant un dimensionnement disparate. Les axes Nord-Sud constituent des itinéraires de délestage vers l'Île-de-France et Paris, le plus important étant la **RD921** (vers Étampes via Pithiviers); la **RD97** constitue l'« itinéraire bis » à l'ouest du Pays.

Les axes Est-Ouest (**RD927** notamment) sont moins importants et accueillent un trafic essentiellement local.

Le trafic de la **RD921** est notable au nord de Pithiviers, en direction de la zone industrielle de Sermaises : plus de 6 000 véhicules/jour en moyenne annuelle, dont plus de 10 % de poids lourds.

Le trafic sur la RD921 au Sud de Pithiviers reste tout aussi important mais le pourcentage poids lourds n'y est plus que de 6,5 %.

La **RD97** présente un trafic variant de 2 000 à 3 000 véhicules/jours sur l'ensemble de son linéaire. Le trafic routier est plus important au Sud du territoire qu'au Nord. Le pourcentage poids lourds y est de l'ordre de 6 à 7 %.



La **RD927** aux abords de Pithiviers, présente un trafic moyen journalier annuel important eu égard à son gabarit. Le trafic poids lourds y avoisine les 15 % à l'Est de Pithiviers.

Au droit du territoire, et notamment sur la commune de Bazoches-les-Gallerandes, une déviation est prévue courant 2008 afin de limiter les risques d'accident et les nuisances sonores en centre bourg. Le trafic poids lourds est important sur cet axe de liaison essentiel entre Pithiviers et le département d'Eure-et-Loir.

Les communes de Beaune-la-Rolande et de Barville-en-Gâtinais font aussi l'objet de réflexions quant à la déviation des bourgs notamment au droit de la **RD950**. Le trafic sur la RD950 entre Pithiviers et Beaune-la-Rolande varie de 2 600 à 5 000 véhicules/jours.

1.3. LE SCHEMA DEPARTEMENTAL ROUTIER

En 1998, le Conseil général a adopté un schéma départemental routier définissant les axes stratégiques de son action jusqu'en 2015.

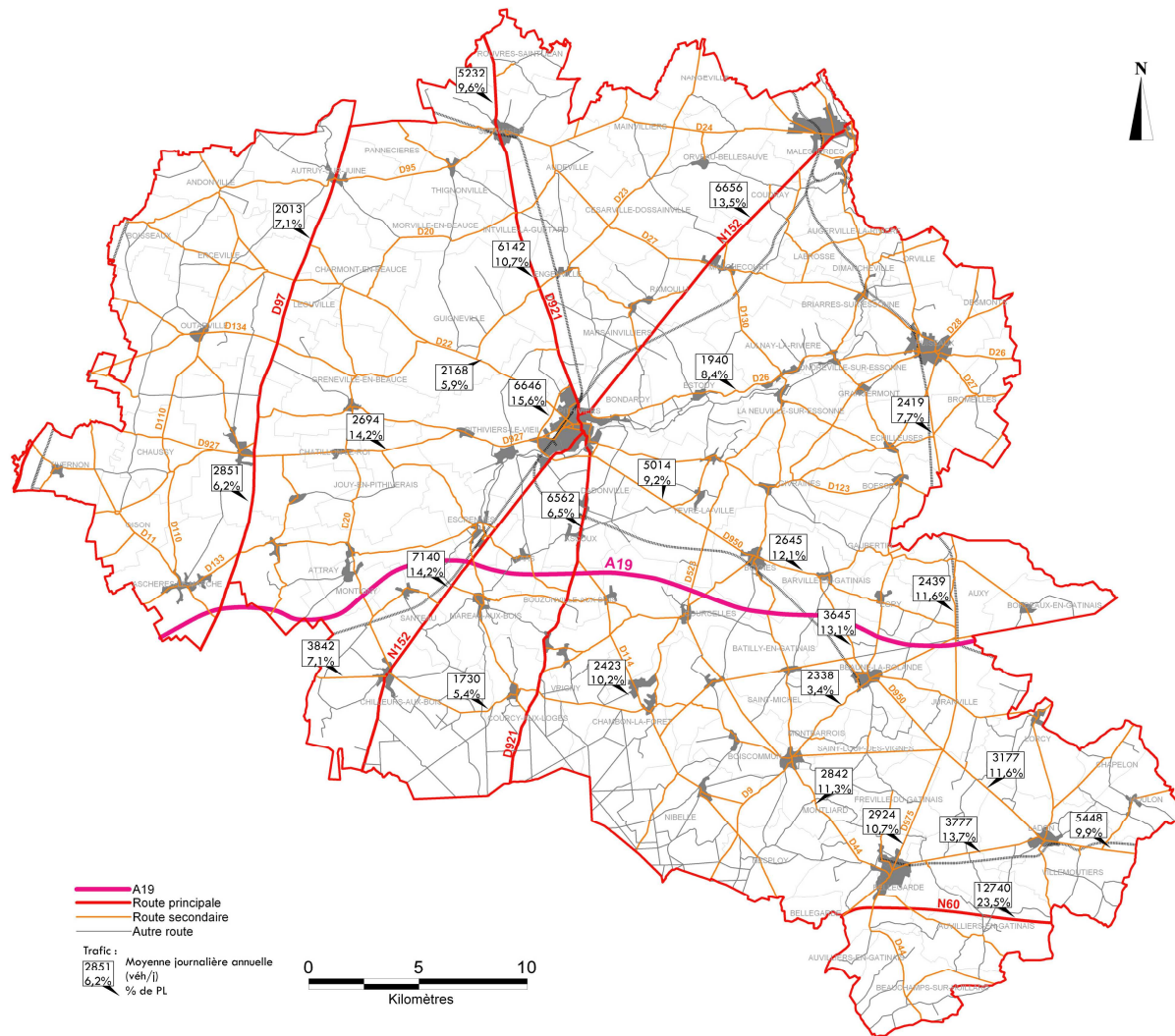
Le **rééquilibrage** du territoire dans le sens Est-Ouest (liaisons transversales) et le **désenclavement** de certaines zones constituent figurent parmi les objectifs de ce programme, qui vise également l'**amélioration de la fluidité** et de la **sécurité**.

Outre l'amélioration de la sécurité et la fluidité du trafic sur les routes du Loiret, le programme routier contribue également à l'aménagement du territoire, en reliant plus rapidement les différents bassins d'emploi du département.

Les itinéraires concernés présentent des seuils de capacité qui seront dépassés à l'horizon 2015, ou qui ne répondront pas aux exigences de sécurité des grands axes routiers. Chacun d'eux a fait l'objet d'un diagnostic économique, fonctionnel, physique et paysager. La sécurisation de ces routes départementales passe notamment par la création, de part et d'autre de la chaussée, d'une zone dépourvue de tout obstacle. Les autres aménagements dépendent des itinéraires concernés : passage à deux ou trois voies, déviations, travaux spécifiques...

On citera, pour le territoire du Pays Beauce Gâtinais en Pithiverais, les aménagements de la RD927 entre Pithiviers et le département de l'Eure-et-Loir et les aménagements de la RD950 de Pithiviers à Ladon.

Figure 2 : Extrait de la carte des trafics routiers dans le département du Loiret
 Source : Conseil Général du Loiret



1.5. L'ACCIDENTOLOGIE

Les données présentées dans ce chapitre sont issues du tableau de bord de la sécurité routière - DDE45.

Il a été recensé, entre le 1^{er} janvier 2001 et le 30 novembre 2006, près de 410 accidents sur le territoire du Pays Beauce Gâtinais en Pithiverais.

Ces 410 accidents ont fait 625 victimes dont 81 tués, 241 blessés hospitalisés et 303 blessés non hospitalisés.

Les victimes se répartissent comme suit :

	Tués	Blessés hospitalisés	Blessés non hospitalisés
Usagers piétons	5	10	12
Usagers bicyclettes	0	8	11
Usagers cyclomoteurs	7	32	37
Usagers motos	11	35	18
Usagers VL	57	149	216
Usagers PL	0	5	6
Usagers autres	1	2	3

Les principales répartitions sont les suivantes :

	Nombre d'accidents	Nombre de tués
En intersection	118	12
Hors intersection	292	69
En agglomération	154	12
Hors agglomération	256	69
De jour	266	48
De nuit	144	33

La répartition des accidents par commune sur le territoire est présentée en page suivante.

**Répartition des accidents par commune
sur le territoire du Pays
Période 01/01/2001 – 31/11/2006**
Source : DDE 45

	Nombre d'accidents	Nombre d'accidents mortels	Nombre d'accidents avec au moins un mort ou un BH	Nombre de victimes			
				Tués	BH	BNH	Indemnes
45-PITHIVIERS	43	4	31	4	28	23	45
45-PUISEAUX	23	0	8	0	8	21	20
45-MALESHERBES	21	0	9	0	12	20	14
45-PITHIVIERS-LE-VIEIL	20	4	15	4	12	11	16
45-DADONVILLE	16	5	13	5	11	10	11
45-BEAUNE-LA-ROLANDE	16	2	4	2	2	15	21
45-ESCRENNES	13	2	10	3	10	11	10
45-OUTARVILLE	11	3	7	3	8	6	9
45-CHILLEURS-AUX-BOIS	10	2	5	3	4	8	12
45-AUXY	9	3	6	3	5	4	10
45-QUIERS-SUR-BEZONDE	9	3	5	3	2	5	4
45-TIVERNON	9	3	6	4	6	6	10
45-AUTRUY-SUR-JUINE	8	2	6	2	4	3	5
45-JOUY-EN-PITHIVERAIS	8	1	8	1	10	5	4
45-LADON	8	1	5	1	4	8	6
45-BAZOCHES-LES-GALLERANDES	8	0	5	0	6	5	7
45-MAREAU-AUX-BOIS	7	2	3	3	1	9	7
45-YEVRE-LA-VILLE	7	1	3	1	4	8	2
45-COUDRAY	6	1	5	1	4	3	4
45-ESTOUY	6	2	5	2	6	6	3
45-MANCHECOURT	6	1	6	1	5	2	2
45-CHAMBON-LA-FORET	6	3	4	3	3	4	3
45-ASCHERES-LE-MARCHE	6	0	2	0	2	5	5
45-ASCOUX	5	1	3	1	6	3	5
45-COURCY-AUX-LOGES	5	0	2	0	2	3	1
45-SERMAISES	5	1	5	1	10	1	3
45-VILLEMOUTIERS	5	1	2	1	1	9	7
45-BONDAROY	5	2	4	2	4	6	1
45-BOUZONVILLE-AUX-BOIS	5	1	4	1	3	2	1
45-ECHILLEUSES	4	2	4	2	2	1	2
45-AULNAY-LA-RIVIERE	4	1	2	1	1	2	3
45-JURANVILLE	4	1	1	1	0	4	1
45-BARVILLE-EN-GATINAIS	4	2	2	2	0	3	0
45-ORVILLE	4	1	4	3	3	1	0
45-RAMOULU	4	0	2	0	2	4	5
45-SANTEAU	4	0	3	0	4	4	3
45-BOYNES	4	1	1	1	0	6	3
45-BROMEILLES	4	1	4	3	4	1	0
45-ENGENVILLE	3	0	2	0	2	4	2
45-MONTBARROIS	3	1	2	1	1	1	3
45-NIBELLE	3	1	3	1	3	1	0

	Nombre d'accidents	Nombre d'accidents mortels	Nombre d'accidents avec au moins un mort ou un BH	Nombre de victimes			
				Tués	BH	BNH	Indemnes
45-BELLEGARDE	3	0	1	0	1	5	5
45-BOISCOMMUN	3	0	1	0	1	2	6
45-BORDEAUX-EN-GATINAIS	3	0	0	0	0	3	3
45-CHATILLON-LE-ROI	3	0	1	0	1	3	2
45-AUDEVILLE	2	0	1	0	1	2	1
45-DIMANCHEVILLE	2	0	2	0	2	1	2
45-GRANGERMONT	2	0	1	0	1	1	0
45-GRENEVILLE-EN-BEAUCE	2	0	1	0	5	1	1
45-GUIGNEVILLE	2	1	2	1	1	1	1
45-AUVILLIERS-EN-GATINAIS	2	0	0	0	0	2	3
45-MARSAINVILLIERS	2	1	2	1	3	3	1
45-NANCRAY-SUR-RIMARDE	2	0	2	0	2	1	1
45-BEAUCHAMPS-SUR-HUILLARD	2	0	0	0	0	2	2
45-SAINT-LOUP-DES-VIGNES	2	0	0	0	0	5	3
45-VRIGNY	2	1	1	1	0	1	1
45-BOUILLY-EN-GATINAIS	2	1	2	1	3	1	1
45-BRIARRES-SUR-ESSONNE	2	0	1	0	1	2	1
45-CHARMONT-EN-BEAUCE	2	1	2	1	1	1	2
45-COURCELLES	1	0	1	0	1	0	0
45-CROTTES-EN-PITHIVERAIS	1	0	0	0	0	3	2
45-AUGERVILLE-LA-RIVIERE	1	0	0	0	0	1	0
45-ERCEVILLE	1	1	1	1	2	0	0
45-FREVILLE-DU-GATINAIS	1	1	1	2	1	0	0
45-GIVRAINES	1	0	1	0	1	0	1
45-INTVILLE-LA-GUETARD	1	0	1	0	1	0	1
45-LEOUVILLE	1	0	1	0	2	1	0
45-LORCY	1	0	0	0	0	1	3
45-MEZIERES-EN-GATINAIS	1	0	1	0	1	0	4
45-MONTLIARD	1	0	0	0	0	1	0
45-MOULON	1	1	1	1	0	0	0
45-NESPLOY	1	0	0	0	0	1	3
45-LA NEUVILLE-SUR-ESSONNE	1	0	0	0	0	2	0
45-OISON	1	0	1	0	1	0	0
45-ONDREVILLE-SUR-ESSONNE	1	1	1	1	2	1	0
45-OUZOUER-SOUS-BELLEGARDE	1	1	1	1	0	0	1
45-BOESSE	1	0	0	0	0	1	1
45-ANDONVILLE	1	0	1	0	1	0	0
Ensemble	410	72	253	81	241	303	322



1.6. LE RESEAU FERROVIAIRE

1.6.1. Le transport de marchandises

Le réseau ferroviaire du Pays est caractérisé par la coexistence du réseau principal SNCF et de voies de dessertes locales aujourd'hui tombées en désuétude.

Le réseau principal dessine un X centré sur Pithiviers et relie Orléans, Malesherbes, Sermaises et Beauce-la-Rolande. **Seul le trafic de marchandises et de productions agricoles utilise ces voies.**

Les liaisons entre Pithiviers et Étampes et Malesherbes sont quasiment inutilisées.

La gare de Pithiviers a vu, depuis la mise en chantier de l'A19, son activité nettement progresser grâce à son trafic fret qui permet d'acheminer sur Pithiviers entre autre quelques 400 000 tonnes de granulats et 5 000 tonnes de poutres métalliques pour la réalisation de ponts.

1.6.2. Le transport de voyageurs

Le trafic voyageur est aujourd'hui limité à la **gare de Malesherbes** qui dispose de la carte Orange, en direction de Paris (ligne RER D4 desservant Corbeil Essonne). Cette gare est la seule sur cette ligne à ne pas être située en Ile-de-France.

L'offre en gare est constituée par 25 allers-retours par jour vers Paris gare de Lyon avec une fréquence de 18 minutes aux heures de pointe. Le temps de parcours pour rejoindre la gare de Lyon est d'1h18 car le RER est omnibus jusqu'à Corbeil-Essonne.

De nombreux utilisateurs du Nord du territoire se rendent directement à la gare de Corbeil-Essonne (RER D) pour gagner du temps, voire la gare d'Étampes (RER C).

Notons aussi que de nombreux utilisateurs du canton de Puiseaux se rendent quant à eux à la gare de Nemours en Seine-et-Marne pour rejoindre Paris.

La **gare de Boisseaux** sur la frange Ouest du territoire est desservie par la ligne TER Paris Austerlitz/Orléans. Son niveau d'offre est assez faible, permettant 3 allers et 4 retours par jour vers Paris en moins d'une heure et 4 allers et 3 retours vers Orléans en 43 minutes.

La **ligne Orléans-Pithiviers**, d'une longueur de 41 km, se poursuivant jusqu'à Malesherbes, a été fermée au trafic voyageur en novembre 1969. Avec le nouveau transit de population que va générer l'autoroute A19, ainsi que l'essor des différentes communes du territoire et de ces zones d'activités, la possible réouverture de la gare de Pithiviers aux voyageurs est une question essentielle à se poser dans le cadre du SCOT.

Rappelons que la commune de Pithiviers est la seule sous-préfecture dans un rayon de 100 km autour de Paris qui ne possède pas de lignes SNCF voyageurs alors qu'il existe un service voyageurs, point de vente de billets nationaux et internationaux, en gare de Pithiviers.



1.7. LES CIRCULATIONS DOUCES

La structuration des circulations douces sur le territoire est spécifiquement liée au développement du tourisme, et notamment le tourisme vert.

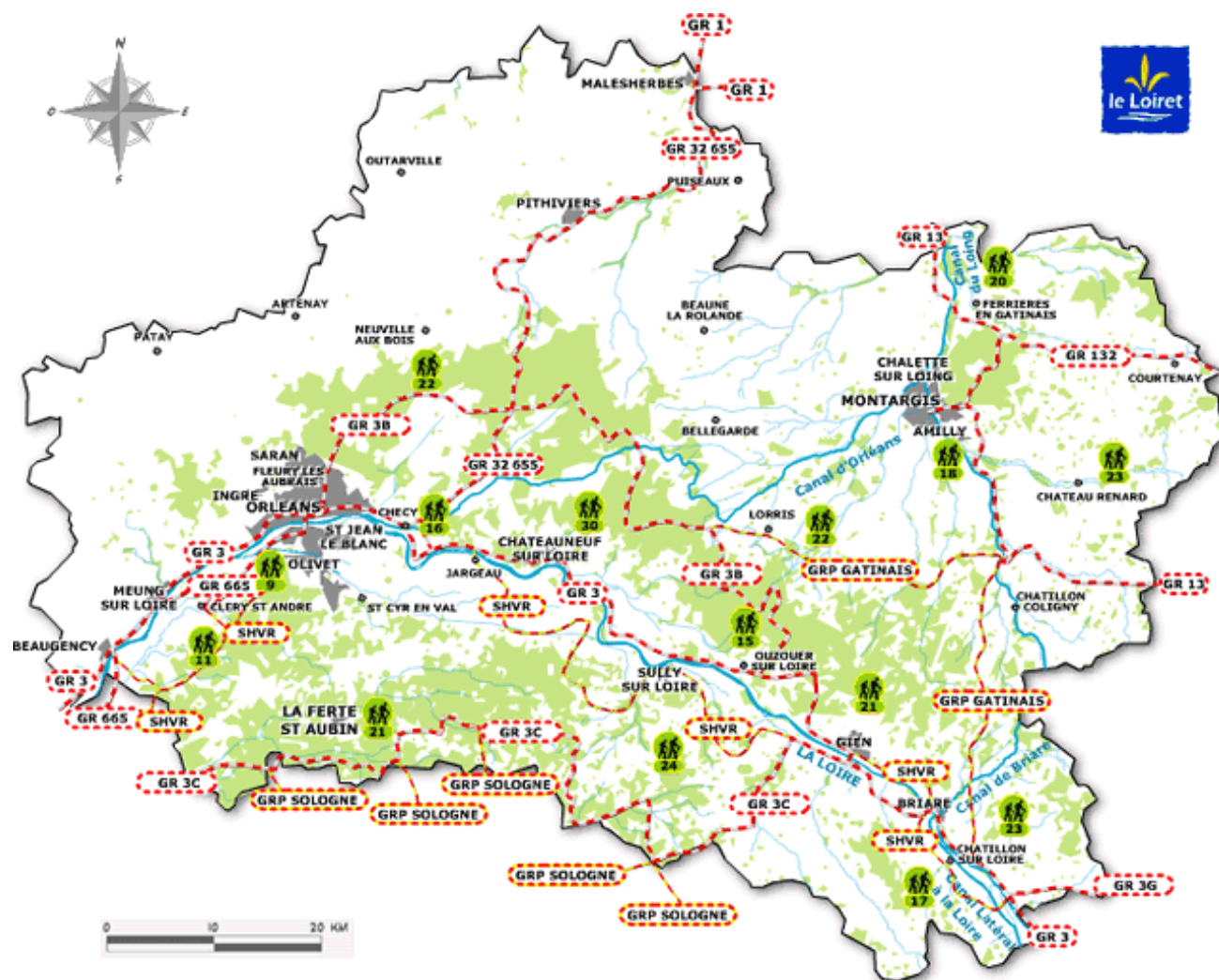
On recense sur le Pays Beauce Gâtinais en Pithiverais un sentier de Grande Randonnée : le **GR® 32-655** – Sentier de la Seine à la Loire et de St Jacques de Compostelle depuis Paris (90 km de Malesherbes à Chécy).

Cet itinéraire, intégré au réseau des Chemins de Saint-Jacques de Compostelle (voie de Tours), longe l'Essonne et sa vallée, à travers la Forêt d'Orléans, puis les rives du Canal et vous conduit à la Loire et Orléans.

Le vélo de loisir est aussi une pratique touristique en pleine croissance. Cependant, il n'existe pas d'aménagement spécifique pour le vélo sur le territoire du Pays.

Figure 4 : Carte des circuits de promenade et de randonnée dans le département du Loiret

Source : Comité Départemental de la FFRandonnée





1.8. LES AERODROMES

La commune de Pithiviers possède un aérodrome civil à usage restreint. Il est situé sur la commune de Pithiviers-le-Vieil et son gestionnaire est l'Aéroclub de Monceau.

L'aérodrome possède une seule piste en herbe.

L'utilisation de cet aérodrome est réservée aux aéronefs basés et à ceux des aérodromes voisins (Bailleau, Armenonville, Buno-Bonnevaux, Briare, Chartres, Montargis, Moret, Orléans Saint-Denis de l'Hotel, Vierzon).

Les aérodromes les plus proches sont donc ceux d'Etampes-Mondésir, d'Orléans Saint-Denis de l'Hôtel (environ 30 kilomètres) et Montargis-Vimory (environ 40 kilomètres).

Ces aérodromes, comme celui de Pithiviers, sont utilisés par des avions légers de tourisme ou d'affaires.

L'aéroport d'Orly, aéroport national et international francilien, est situé à moins de 100 km de Pithiviers. Pour s'y rendre autrement qu'en voiture particulière ou par train, il existe des navettes au départ d'Orléans.



2. LES DEPLACEMENTS

2.1. LES DEPLACEMENTS DOMICILE-TRAVAIL

L'approche des déplacements est conduite sur la base des données INSEE de déplacements domicile-travail issues du recensement général de la population de 1999.

Navettes domicile-travail	Nombre
Interne au Pays	18 408
<i>dont intra communaux</i>	9 363
<i>dont inter communaux</i>	9 045
Vers extérieur depuis le Pays	7 591
Depuis extérieur vers le Pays	4 710

Les déplacements domicile-travail entre les communes du territoire d'étude représentent 9 000 flux, 7 600 déplacements sont recensés depuis le Pays et des communes extérieures, et 4 700 de l'extérieur vers le Pays.

La structuration des flux de déplacements liés au travail se caractérise par :

- **Une organisation des déplacements domicile-travail à destination du pôle de Pithiviers** (2 700 flux à destination de Pithiviers depuis les autres communes du Pays sont recensés). Le deuxième pôle récepteur de la zone pour les flux internes est Malesherbes (1 200 flux).

- Des relations de l'ordre de 200 à 230 déplacements 2 sens confondus entre les communes de Malesherbes, Puiseaux, Sermaises et Pithiviers.

Le tableau suivant regroupe les principaux déplacements domicile-travail en relation avec les communes de la zone :

Origine	Destination	Déplacement domicile-travail Nombre de personnes de la commune d'origine vers la commune du lieu de travail
Dadonville	Pithiviers	433
Puiseaux	Malesherbes	170
Pithiviers	Malesherbes	155
Pithiviers	Sermaises	150
Ascoux	Pithiviers	141
Pithiviers	Pithiviers-le-Vieil	127
Quiers-sur-Bezone	Bellegarde	125
Malesherbes	Paris	111
Pithiviers	Boynes	107
Boynes	Pithiviers	106
Malesherbes	Pithiviers	105
Escrennes	Pithiviers	101

Les principaux pôles d'attraction extérieurs à la zone d'étude sont Paris (700 déplacements depuis le Pays) et Orléans (500 déplacements depuis le Pays).

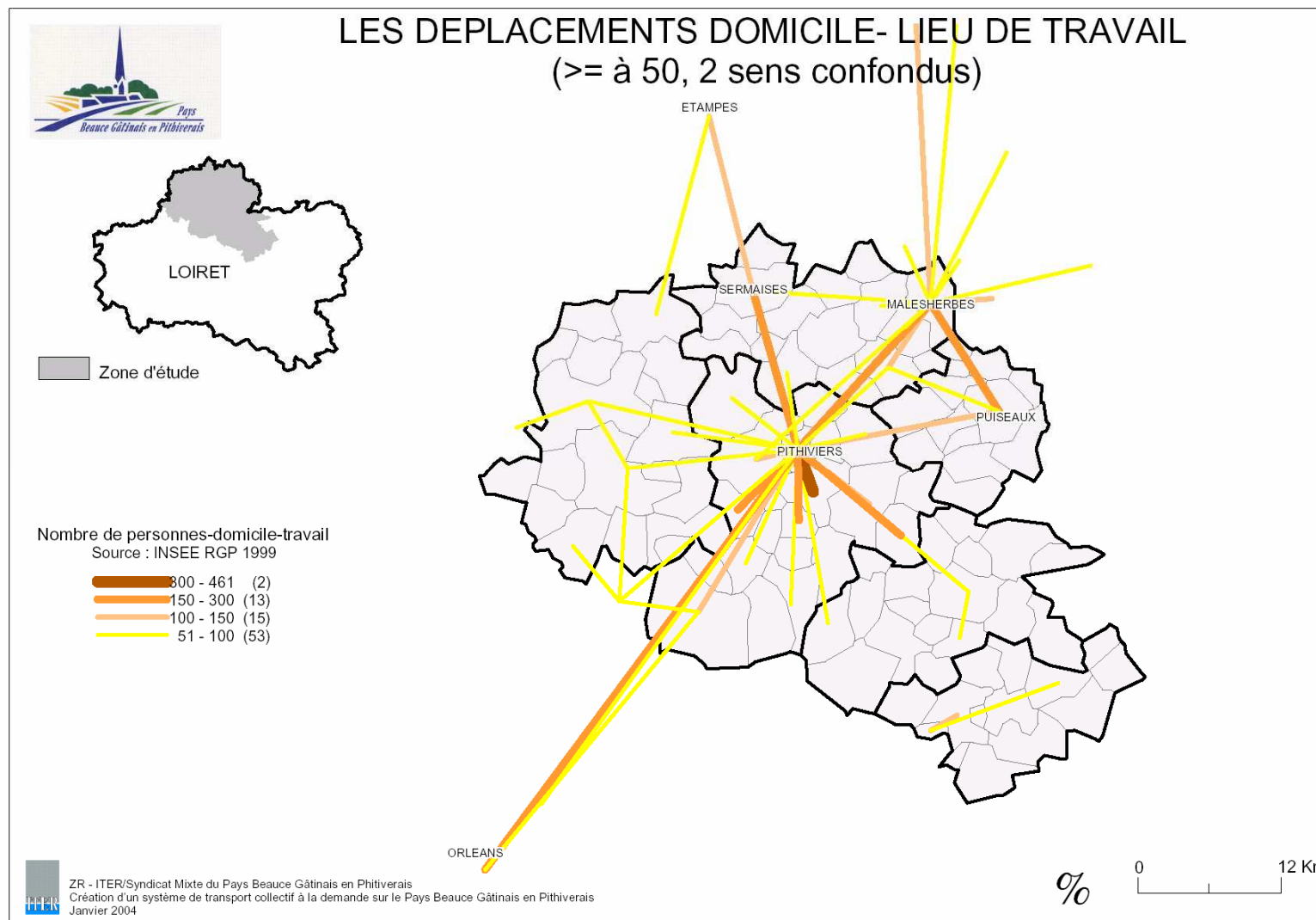


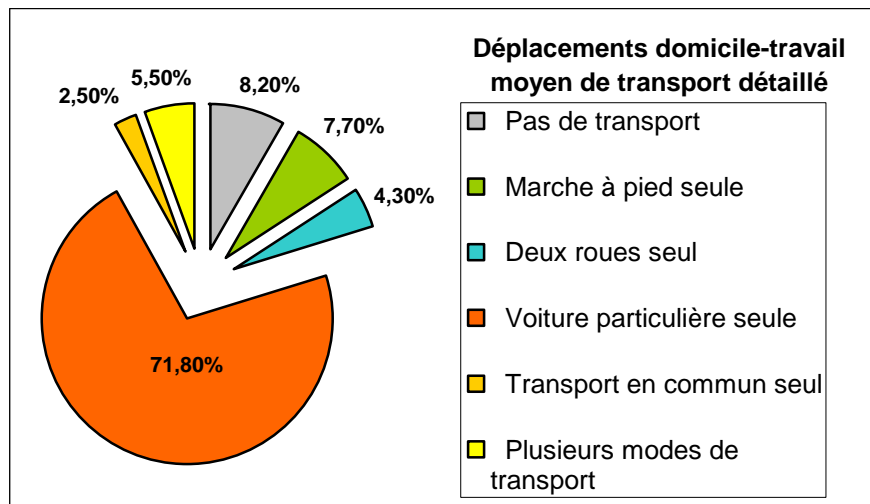
Les principaux déplacements extérieurs à la zone d'étude sont tournés :

- à 58% vers la région Parisienne (dont 2316 flux vers le département de l'Essonne et 713 flux vers Paris) ;
- à 35% vers le Loiret (hors zone d'étude) dont 504 flux vers Orléans.

Figure 5 : Les déplacements domicile-travail

Source : Etude ITER





Source : INSEE RGP 1999

Sur l'ensemble du territoire du Pays Beauce Gâtinais en Pithiverais, l'usage de la voiture particulière pour se rendre sur son lieu de travail est prédominant (71,8%). Seulement 2,5% de la population active du territoire utilisent un transport en commun. Il s'agit, pour ce dernier, du moyen de transport le moins utilisé par les actifs du Pays. Il y a en effet sur le territoire deux à trois fois plus d'utilisateurs de deux roues ou de la marche à pied.

Sur le département du Loiret, 71,7% des actifs utilisent leur voiture particulière pour se rendre à leur travail. La part d'utilisation des transports en commun dans les déplacements domicile-travail y est cependant supérieure (4,5%) à celle du Pays.

On notera par ailleurs que pour la commune de Malesherbes qui est connectée au réseau de bus départemental et au RER francilien, seulement 7% de sa population active utilisent les transports en commun.

L'utilisation de la voiture particulière évolue selon la proximité du lieu de travail. Seulement 45,3% des actifs travaillant et résidants sur la même commune utilisent leur voiture. Ils étaient 48% en 1990. Ce taux monte à plus de 91% pour des actifs travaillant sur une autre commune du département ou de la région.

La majorité des actifs résidant et travaillant dans le Pays travaillent dans les cantons de Pithiviers (44%) et de Malesherbes (24%).

La majorité des actifs travaillant hors du Pays exercent leur activité dans le département limitrophe de l'Essonne. La majorité des actifs entrants provient du sud Loiret.

Les actifs sortant des cantons de Beaune-la-Rolande et de Bellegarde se dirigent essentiellement vers la zone d'emploi de Montargis.

Les actifs sortants du canton de Pithiviers exercent leur activité dans l'agglomération orléanaise, tandis que les actifs sortants des cantons de Puiseaux et de Malesherbes travaillent principalement dans les départements limitrophes de la Seine-et-Marne et de l'Essonne.

Les actifs entrants dans le Pays sont largement issus du Loiret, et dans une mesure moindre des départements franciliens limitrophes.



2.2. MOTORISATION DES MENAGES

Le Pays se caractérise par une forte motorisation des ménages :

- Seulement 12,6% des ménages de la zone d'étude ne possèdent pas de véhicule, soit un taux inférieur à celui du département dans son ensemble (15,3%).
- A l'inverse, 38% des ménages disposent de 2 véhicules ou plus (35,4% pour le Loiret).

Les cantons de Bellegarde (15%) et de Pithiviers (14%) abritent la part de ménages non motorisés la plus importante. Les cantons d'Outarville et de Puiseaux, à l'inverse, ont un taux de ménages possédant 2 véhicules et plus de respectivement 45% et 40%.



3. LES TRANSPORTS EN COMMUN

3.1. L'OFFRE EN TRANSPORT EN COMMUN

Les liaisons interurbaines sont exclusivement assurées par la route (voitures particulières et autocars).

Pithiviers est ainsi en moyenne à 45 minutes d'Orléans en voiture et à une heure en autocar.

Le Pays Beauce Gâtinais en Pithiverais est desservi par plusieurs lignes régulières de transport en commun faisant partie du réseau Ulys (réseau de transport du Conseil Général du Loiret), ainsi que par des lignes particulières (lignes de marché, services scolaires).

Plusieurs transporteurs sont actifs sur le territoire du Pays :

- les Cars Dunois,
- le Gâtinais Express des autocars Darbier,
- les cars Fraizy,
- les Rapides du Val de Loire (RVL).

Sur l'ensemble des communes qui constituent le Pays Beauce Gâtinais en Pithiverais, près de la moitié ne sont pas desservies par une ligne régulière.

La desserte de l'Ouest du Pays est quasi inexistante.

41 communes sont concernées par la desserte d'une ligne, 11 communes ont entre 2 et 4 lignes et Pithiviers compte 7 dessertes différentes.

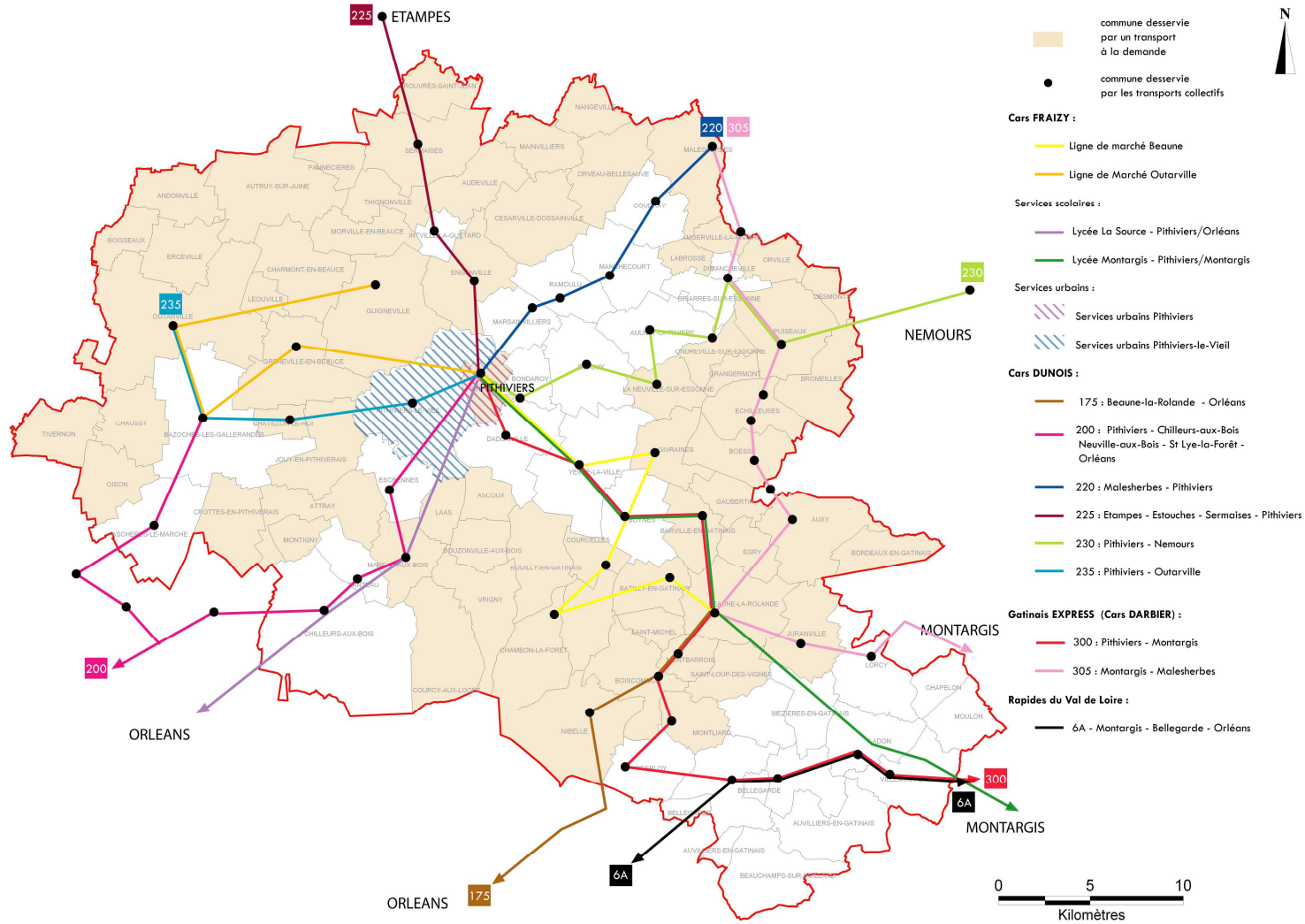
Figure 6 : Offre actuelle en transports collectifs sur le département du Loiret

Source : Conseil Général du Loiret



Figure 7 : Offre actuelle en transports collectifs sur le territoire

Source : Etude ITER – Création d'un système de transport collectif à la demande sur le Pays Beauce Gâtinais en Pithiverais / Conseil Général du Loiret





3.2. LE TRANSPORT A LA DEMANDE

Le Pays de Beauce Gâtinais en Pithiverais est confronté à des besoins de déplacements mal satisfaits par les transports collectifs. Un système de transport à la demande expérimental sur l'ensemble du Pays a été mis en place depuis plus de 6 mois.

Le principe du transport à la demande

Depuis le 4 septembre 2006, le transport à la demande est instauré dans 61 communes du secteur du Pithiverais non ou peu desservies par des lignes régulières. Ce projet expérimental est une nouveauté d'Ulys, le réseau de transport du Conseil Général du Loiret.

Des lignes virtuelles sont instaurées (jours, horaires et itinéraires prédéfinis). Pour les activer, il suffit de réserver par téléphone la veille. Cinq minibus de huit places, adaptés aux personnes à mobilité réduite, sont ainsi mis à disposition des clients Ulys.

Ce transport à la demande fait partie de la nouvelle formule du transport à tarification unique, et bénéficie du tarif à deux euros pour tous les trajets. Le service est assuré par deux délégataires différents selon le secteur, avec des numéros de téléphone distincts.

Informations pratiques pour le transport à la demande dans le Pithiverais

Transport à la demande à destination de Neuville-aux-Bois

Communes concernées : Crottes-en-Pithiverais, Attray, Montigny, Oison, Tivernon (soit environ 1 000 habitants).

Service fonctionnant les lundi et jeudi matin : arrivée sur place à 10h - retour 12h30

Transport à la demande à destination de Pithiviers

Desserte Nord - Communes concernées : Engenville, Cesarville-Dossainville, Audeville, Morville-en-Beauce, Autruy-sur-Juine, Leouville, Charmont-en-Beauce, Guigneville, Greneville-en-Beauce, Châtillon-le-Roi, Jouy-en-Pithiverais (soit environ 4 000 habitants).

Service fonctionnant les mercredi matin et samedi matin.

Desserte Sud - Communes concernées : Ascoux, Bouzonville-aux-Bois, Givraines, Laas, Mareau-aux-Bois, Courcy-aux-Loges, Vrigny, Bouilly-en-Gâtinais, Courcelles (soit environ 3 000 habitants).

Service fonctionnant les mardi matin et jeudi après-midi.

Transport à la demande à destination de Malesherbes

Communes concernées : Mainvilliers, Nangeville, Orveau-Bellesauve, Labrosse (soit environ 750 habitants).

Service fonctionnant les mercredi et vendredi matin.

Transport à la demande à destination de Beaune-la-Rolande

Circuit A - Communes concernées : Batilly-en-Gâtinais, Saint-Michel, Courcelles, Nancray-sur-Rimarde, Chambon-la-Forêt, Chemault (soit environ 1 800 habitants)

Service fonctionnant le mardi et le vendredi matin.



Circuit B - Communes concernées : Juranville, Bordeaux-en-Gâtinais, Auxe, Gaubertin, Barville-en-Gâtinais, Egry (soit environ 2 000 habitants)

Service fonctionnant le mardi et le vendredi matin.

Circuit C - Communes concernées : Montbarrois, Boiscommun, Nibelle, Montliard et Saint-Loup-des-Vignes (soit environ 2 700 habitants).

Service fonctionnant les mardi matin et vendredi.

Transport à la demande à destination de Puiseaux

Communes concernées : Givraines, Desmonts, Orville, Augerville-la-Rivière, La Neuville/Essonne, Ondreville/Essonne, Grangermont, Echilleuses, Boësse, Bromeilles (soit environ 2 500 habitants).

Service fonctionnant les lundi et jeudi matin.

Transport à la demande à destination d'Outarville

Communes concernées : Chaussy, Boisseaux, Adonville, Erceville (soit environ 1 000 habitants).

Service fonctionnant les mercredi après-midi et vendredi matin.

Transport à la demande à destination de Sermaises

Communes concernées : Audeville, Rouvres - St Jean, Pannecières, Thignonville (soit environ 850 habitants).

Service fonctionnant les mercredi après-midi et samedi matin.

Le Pays de Beauce Gâtinais en Pithiverais est aujourd'hui une force de propositions dans ce domaine. Des projets d'amélioration du service de transport à la demande, et notamment leur accessibilité aux personnes à mobilité réduite, font l'objet de réflexions.



4. LES TAXIS

On recense près d'une cinquantaine de licence de taxis accordée sur l'ensemble du territoire (source DDE45 – février 2008).

La répartition par commune est la suivante :

- 1 sur la commune d'Ascoux ;
- 2 sur la commune d'Augerville-la-Rivière ;
- 1 sur la commune d'Auxy ;
- 2 sur la commune de Bazoches-les-Gallerandes ;
- 3 sur la commune de Beauce-la-Rollande ;
- 2 sur la commune de Bellegarde ;
- 2 sur la commune de Bouzonville-aux-Bois ;
- 2 sur la commune de Chatillon-le-Roi ;
- 2 sur la commune de Chilleurs-aux-Bois ;
- 1 sur la commune de Dadonville ;
- 1 sur la commune d'Estouy ;
- 2 sur la commune de Ladon ;
- 6 sur la commune de Malesherbes ;
- 4 sur la commune de Nancray-sur-Rimarde ;
- 2 sur la commune d'Outarville ;
- 7 sur la commune de Pithiviers ;
- 1 sur la commune de Pithiviers-le-Vieil ;
- 5 sur la commune de Puiseaux ;
- 1 sur la commune de Sermaises.

On constate une bonne répartition sur l'ensemble du territoire.



5. SYNTHÈSE

FORCES	FAIBLESSES
<ul style="list-style-type: none">▪ Proximité de la région parisienne et de l'agglomération d'Orléans : nombreux axes structurants aux abords du territoire.▪ L'arrivée de l'A19.▪ Pithiviers est en position centrale intéressante aux croisements des principales infrastructures routières.▪ Augmentation du transport de marchandises par le fer liée notamment au chantier le l'A19.▪ Des projets de modernisation du réseau routier national et départemental (contournements de Bellegarde et de Pithiviers, projets de contournement de Chilleurs-aux-Bois, Beaune-la-Rolande, Barville-en-Gâtinais et Bazoches-les-Gallerandes).▪ Des efforts consentis pour améliorer la desserte en transport en commun et une réussite du transport à la demande particulièrement adapté aux besoins de déplacements de la population du Pays.	<ul style="list-style-type: none">▪ Faiblesse des liaisons Est-Ouest par rapport aux liaisons Nord-Sud à l'origine d'un enclavement de la partie occidentale du Pays par rapport au territoire.▪ Certaines infrastructures routières possèdent des trafics importants, notamment la RD2152 et la RD921, et apparaissent sous-dimensionnées.▪ Les liaisons ferroviaires ne sont pas compétitives par rapport à la route. Pithiviers n'est pas relié à un réseau ferré de transport de voyageurs et la gare de Boisseaux est à la frange Ouest du territoire.▪ Déséquilibre Est/Ouest de la desserte en transports collectifs.▪ L'offre en transports en commun est réduite.▪ Les dessertes vers Pithiviers ou Malesherbes ne sont pas adaptées aux correspondances avec les cars Pithiviers – Orléans ou les trains Malesherbes – Paris.▪ Faiblesse de la politique en faveur des circulations douces.
ENJEUX	
<ul style="list-style-type: none">⇒ L'A19 : analyse socio-économique de l'impact de l'A19 sur le territoire.⇒ Prendre en compte l'augmentation des trafics engendrés par l'A19 sur les infrastructures routières du Pays.⇒ La desserte ferroviaire (transport de voyageurs) de Pithiviers.⇒ Continuer les efforts consentis pour améliorer les dessertes en transport en commun.⇒ Développer les modes de circulations alternatifs et la réflexion sur l'inter-modalité des transports.	