

PHASE 1 – ÉTUDE MOBILITÉ ET STATIONNEMENT

CHINON

DIAGNOSTIC

ETC

SOMMAIRE

INTRODUCTION	5
OBJECTIFS DE L'ÉTUDE	6
ABRÉVIATIONS ET VOCABULAIRE COURAMMENT UTILISÉS	7
MÉTHODOLOGIE – PHASE 1	8
DIAGNOSTIC	9
CHIFFRE DE LA MOBILITÉ	10
TRANSPORTS	14
VÉLO	16
ACCESSIBILITÉ	19
STATIONNEMENT	29
ANNEXES	40
SOURCES	45

INTRODUCTION

OBJECTIFS DE L'ÉTUDE

ABRÉVIATIONS ET VOCABULAIRE COURAMMENT UTILISÉS

MÉTHODOLOGIE

CONTEXTE URBAIN

OBJECTIFS DE L'ÉTUDE

La présente mission a pour objectif d'élaborer un programme d'action pour la gestion des déplacements et du stationnement, à court, moyen et, éventuellement, long terme dans le but de revitaliser le centre-ville de Chinon sur la base d'études déjà élaborées ainsi que de grands thèmes pré-identifiés.

Cette mission s'inscrit dans une démarche plus large d'Action Cœur de Ville et d'études connexes (attractivité commerciale et commerce, habitat, cadre de vie, attractivité touristique) avec lesquelles a été coconstruit le projet.

L'étude comprend 4 phases, dont une optionnelle :

- un diagnostic permettant une prise de connaissance « express » des enjeux locaux ;
- une deuxième phase pour l'élaboration d'une stratégie frugale d'amélioration à court/moyen terme ;
- une troisième phase, optionnelle, pour l'élaboration d'une stratégie plus ambitieuse à moyen/long terme ;
- une quatrième phase pour l'élaboration de fiches action détaillées et phasées.

L'étude traite de manière prioritaire les grands thèmes suivants à l'échelle de la ville de Chinon et de la Communauté de Communes Chinon, Vienne et Loire:

- encourager la pratique des circulations douces ;
- aller vers des usages plus écoresponsables de la voiture ;
- améliorer l'offre de transport public ;
- réaménager l'offre de stationnement ;
- améliorer la relation entre la ville haute et la ville basse.

L'étude devra également permettre de répondre aux questions suivantes :

- Comment donner une vraie place aux vélos (cheminement, lien Loire à vélo, emplacements/parking...) ?
- Quel lien ville haute / ville basse / forteresse / Cœur de ville commerçant ?
- Comment assurer l'accessibilité de tous (toute la CC) à Chinon et son Cœur de ville ?
- Maintenir la liaison avec Tours
- Faciliter la lecture des trajets et circuits : signalétique, etc.

ABRÉVIATIONS ET VOCABULAIRE CORAMMENT UTILISÉS

Les abréviations couramment utilisées sont définies ci-dessous :

- **HPM** : Heure de Pointe du Matin,
- **HPS** : Heure de Pointe du Soir,
- **RD** : Routes Départementales,
- **VP** : Véhicules particuliers,
- **VL** : Véhicule Léger,
- **PL** : Poids Lourds,
- **2R** : 2 Roues (moto et cycle),
- **TC** : Transport Collectif
- **TCSP** : Transport Collectif en Site Propre, un TC qui emprunte une voie ou un espace qui lui est réservé (Métro, Tramway, BHNS et certains bus).
- **BHNS** : Bus à Haut Niveau de Service, bus en site propre ayant un niveau de service proche de celui d'un tramway (fréquence, vitesse, régularité, confort, accessibilité).
- **TVC** : Tous véhicules confondus,
- **UVP** : Unité de Véhicule Particulier, définie comme suit:
 - un VL ou une camionnette = 1 UVP
 - un PL de 3,5 tonnes et plus = 2 UVP
 - un TC = 2 UVP
 - un 2R = 0,3 UVP
- **TMJO** : Trafic moyen journalier ouvrable (lundi>vendredi),
- **TMJA** : Trafic moyen journalier annuel (lundi>dimanche),
- **TàG** : mouvement de Tourne-à-Gauche,
- **TàD** : mouvement de Tourne-à-Droite,
- **RC** : réserves de capacité d'une voie, correspond au taux supplémentaire de trafic que peut accepter cette voie avant d'être saturée,
- **Trafic de transit** : Origine et destination en dehors de la zone étudiée,
- **Trafic d'échange** : Origine à l'intérieur de la zone étudiée et destination à l'extérieur de la zone d'échange et réciproquement,
- **Trafic local** : Trafic qui se déplace à l'intérieur de la zone étudiée.
- **Enquête OD** : campagne de comptages consistant à relever une partie des plaques minéralogiques des véhicules circulants au droit des postes d'enquête et permettant de rendre compte de l'origine et de la destination d'un véhicule transitant par le périmètre étudié.

MÉTHODOLOGIE – PHASE 1

DÉROULÉ DES ENTRETIENS

- Double objectif : rassembler des éléments de connaissance et hiérarchiser les principaux enjeux du territoire.
- Les grandes questions:
 - Les points négatifs et positifs du réseau de transport dans son ensemble (TC, réseau viaire, mode doux, etc.) à l'échelle de Chinon comme à l'échelle de la CC voire au-delà.
 - Leur avis sur la politique de mobilité et de stationnement actuelle.
 - Les éléments relatifs à la gestion du transport en tant que compétence pour les personnes concernées.
 - La mobilité des personnes fragiles (personnes âgées, PMR, ...).
 - Des précisions sur le centre-ville en lui-même (ascenseur, stationnement, ville haute VS ville basse, etc.).
 - Les projets et/ou axes de réflexions en cours sur la problématique de la mobilité (tous modes).

ACTEURS INTERROGÉS

- M. Dupont : Maire de Chinon
- M. Moutardier : président du SITRAVEL, Vice-président de la CCCVL
- Mme. Camille : SITS du pays Rabelais – SITRAVEL
- Mme. Lambert : adjointe au Maire de Chinon chargée de la Jeunesse, de l'Éducation et de la Citoyenneté
- M. Dammary : adjoint au Maire de Chinon chargé des services publics, du suivi des Ressources Humaines, de la Solidarité et du Logement.
- M. Debaune : gestionnaire du domaine Public – TLPE à la police municipale
- Mme Gabillaud-Mortier : CIAS
- Mme. Baudin : Collectif Chinonais Environnement
- Mme Lasne et Mme Conte : ergothérapeute à l'Institut du Mai
- M. Dagneaux : directeur de l'Hôtel Diderot et membre de l'association AVEC
- Mme. Pignolet : Directrice Espace Région Centre-Val de Loire (ERCVL) de l'Indre-et-Loire
- Mme Scheffer : Responsable du site de la forteresse de Chinon.

TERRAIN

- Notre déplacements sur deux jours a été l'occasion de :
 - Confronter nos retours d'entretiens à la réalité du terrain
 - Faire une visite guidée du territoire avec Mme Gabillaud-Mortier pour mieux comprendre les problématiques liées aux déplacements des personnes âgées
 - Mener 4 entretiens
 - Collecter de nouvelles informations et procéder à un reportage photographique

DIAGNOSTIC - ÉTAT INITIAL

CHIFFRE DE LA MOBILITÉ

TRANSPORTS

VÉLO

ACCESSIBILITÉ

STATIONNEMENT

FORCES

CCCVL

- L'intercommunalité correspond à la fusion des bassins de vie de Chinon et de Beaumont-en-Véron (exception faite des communes de Ligré et de Rigny-Ussé) et est entièrement hors de l'aire urbaine de Tours. (1)
- La part des emplois au nombre d'habitant y est bien supérieure à la moyenne régionale. (1)
- 74% des personnes vivant dans la CC y travaille également. (1)
- L'aire d'influence de la CC s'étend sur l'ensemble des EPCI limitrophes du département, 10 % des travailleurs de Touraine Ouest Vallée et Touraine Val de Vienne travaillent dans la CCCVL. (1)

CHINON

- Les habitants de Chinon travaillent majoritairement à Chinon (51%) et Avoine (18%). Pour ces deux destinations, la voiture est largement plébiscitée (64% pour Chinon et 85% pour Avoine). (1)
- La pratique du covoiturage et de l'usage du vélo s'est d'ores et déjà développée à Chinon et semble pouvoir intéresser les usagers. (2)
- Il existe un tissu solidaire et associatif local sur lequel il est possible de s'appuyer pour compléter et conforter l'offre de transports. (3)

OPPORTUNITÉS

CCCVL

- Se baser sur les gros pôles d'emplois (CNPE + Hôpital + Chinon) et de consommation pour favoriser un report modal.
- Possibilité d'intégrer le bassin de vie de Bourgueil, situé presque entièrement hors de l'aire urbaine de Tours, afin de constituer une interco en cohérence avec la zone d'emploi de Chinon (ainsi, le jour où Chinon dépassera les 10000 emplois – vs 5000 ajd – la CC correspondra de fait à une aire urbaine)
- Réfléchir à un système (de déplacement?) permettant de donner à tous accès aux services de la CC.

CHINON

- Permettre l'essor de modes de déplacements alternatifs à la voiture par l'amélioration de l'offre TC (ainsi que covoiturage et éventuellement autopartage) et modes doux (cf. partie TC et partie modes doux) ainsi que l'incitation à utiliser ces modes.
- Plusieurs initiatives actuellement en cours afin de faciliter le déplacement des seniors (enquête sur le vieillissement de la CC + recherche pour la mise en place d'un « transport solidaire », etc.).
- Faciliter la mise en relation des familles par l'usage des nouvelles technologies.

FAIBLESSES

CCCVL

- Une CC située hors espace urbain (donc un territoire rural, non rattaché à une aire urbaine).
- Une part de la voiture prépondérante pour les trajets domicile-travail (>80%) (1)
- Un déficit de l'offre en TC et en modes doux perçue comme pas assez concurrentielle. (4)
- Un territoire hétérogène en matière de conditions d'accessibilité, des communes excentrées avec un risque fort d'isolement des ménages.
- Une population vieillissante (30% de la population de la CC a plus de 60 ans et 12% a plus de 75 ans)* (1)

CHINON

- Une part de la voiture très importante pour les trajets domicile-travail (>75%) y compris pour des trajets court où des solutions alternatives existent (part modale de la voiture de 64% pour Chinon et 84% vers Avoine). (1)
- Un déficit de l'offre en modes doux perçue comme pas assez concurrentielle (infrastructures; stationnement sécurisé; topographie) (4)
- Une population de familles monoparentales importante (5)

RISQUES

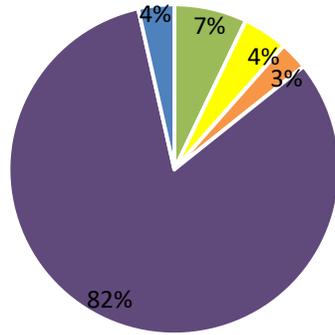
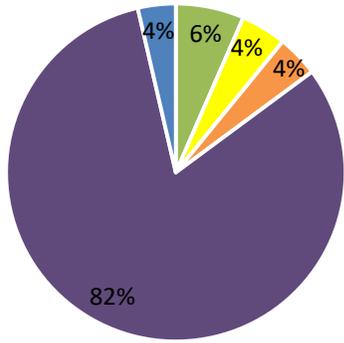
CCCVL

- Vieillesse démographique
- Ne pas répondre au besoin de déplacement des captifs.

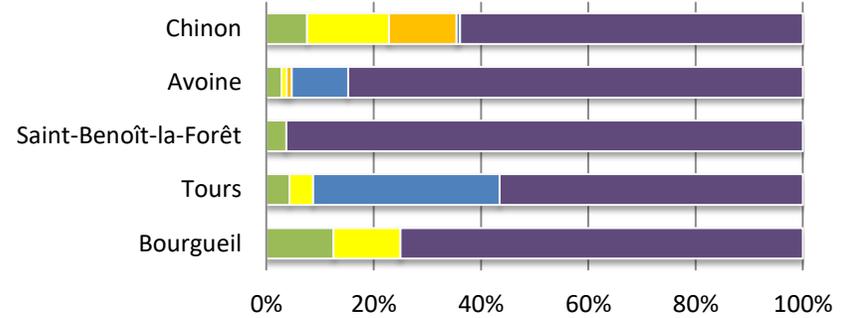
CHINON

- Vieillesse démographique
- Ne pas répondre au besoin de déplacement des captifs

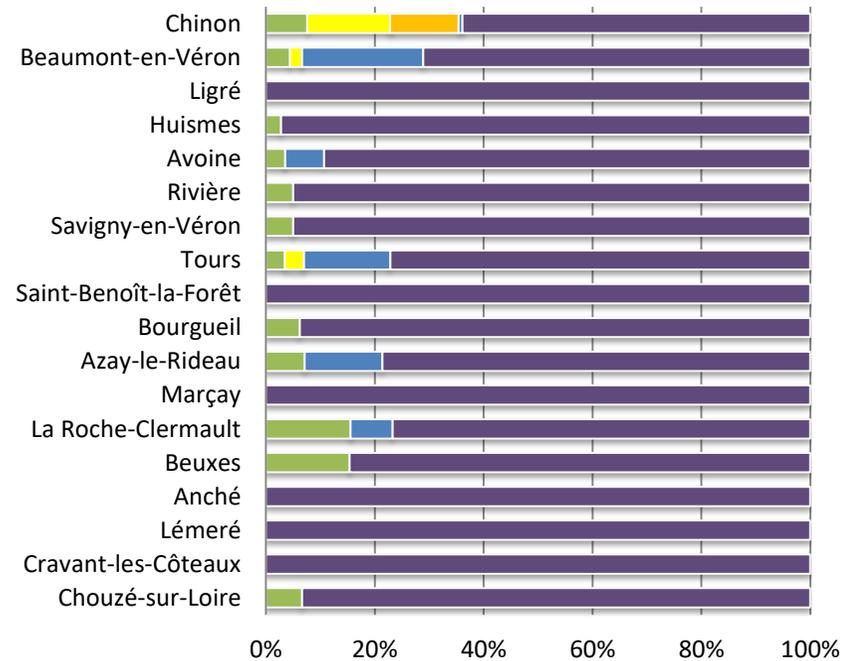
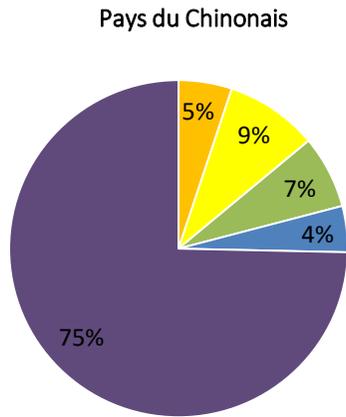
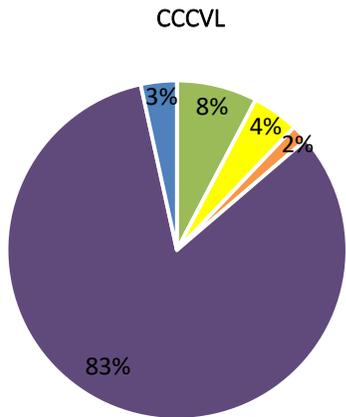
CHIFFRES DE LA MOBILITÉ



- Pas de transports
- Marche à pied
- Deux roues
- Voiture
- Transports en commun



Part modales pour le motif D-T selon le lieu de travail des actifs Chinonais – source : INSEE - ETC



Part modales pour le motif D-T des actifs travaillant à Chinon selon leur lieu de résidence – source : INSEE - ETC

Part modales pour les trajets domicile-travail depuis la CCCLV, le pays du Chinonais, la CCTVV et Chinon – source : INSEE - ETC

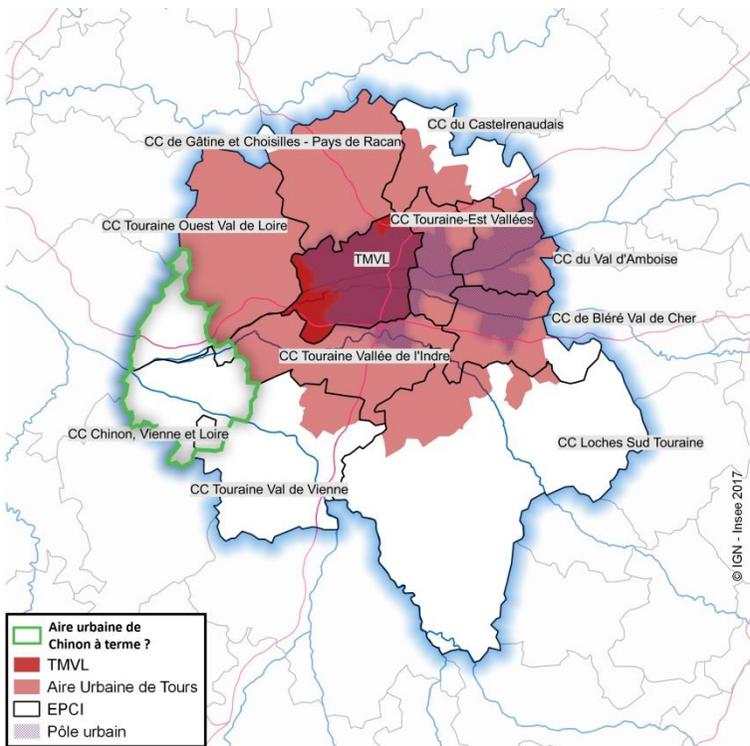
LIEU DE TRAVAIL DES CHINONNAIS (80% des flux représentés), INSEE 2015

COMMUNE DE TRAVAIL	NOMBRE D'ACTIFS	PART TOTALE
Chinon	1510	51%
Avoine	525	18%
Saint-Benoît-la-Forêt	135	5%
Tours	115	4%
Bourgueil	40	1%
Savigny-en-Véron	40	1%

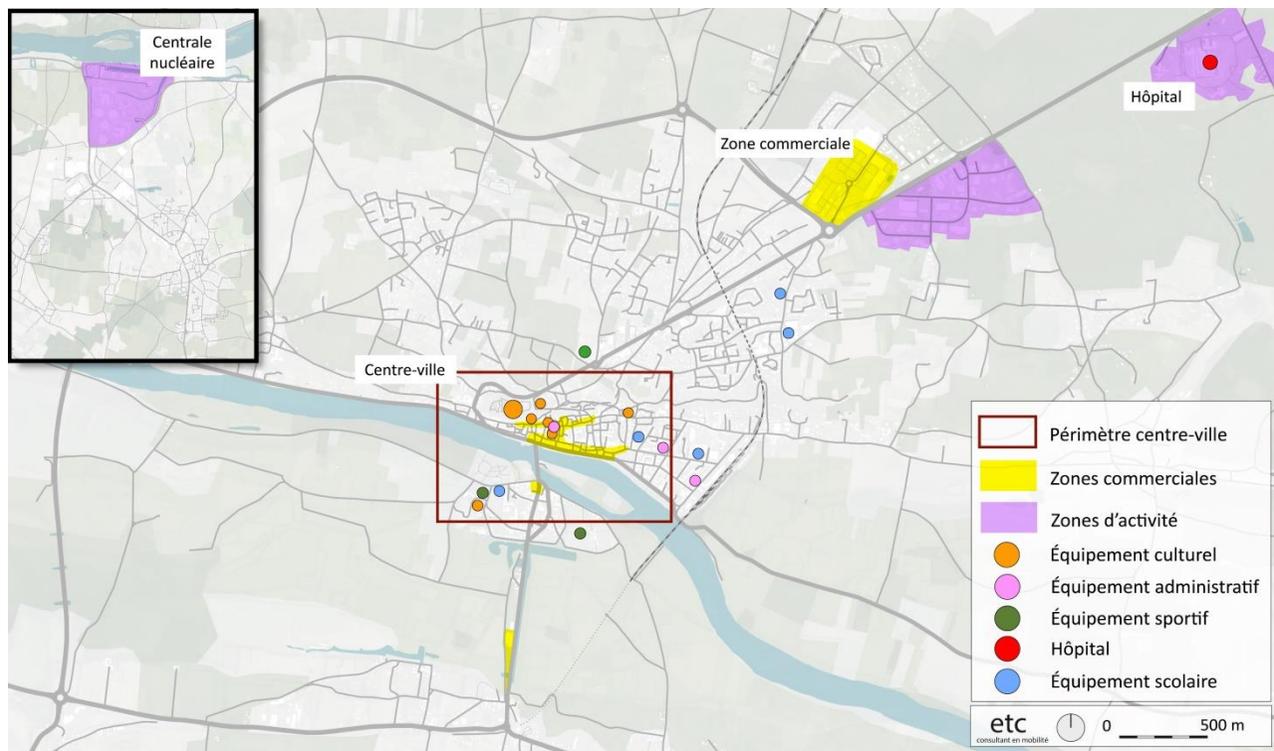
LIEU DE TRAVAIL DES PERSONNES TRAVAILLANT À CHINON (70% des flux représentés), INSEE 2015

COMMUNE DE RÉSIDENCE	NOMBRE D'ACTIFS	PART TOTALE
Chinon	1510	29%
Beaumont-en-Véron	225	4%
Ligré	157	3%
Huismes	144	3%
Avoine	140	3%
Rivière	105	2%
Savigny-en-Véron	99	2%
Tours	99	2%
Saint-Benoît-la-Forêt	85	2%
Bourgueil	80	2%
Azay-le-Rideau	70	1%
Marçay	68	1%
La Roche-Clermault	65	1%
Beuxes	65	1%
Anché	64	1%
Lémeré	64	1%
Cravant-les-Côteaux	62	1%
Chouzé-sur-Loire	60	1%
Joué-lès-Tours	58	1%
L'Île-Bouchard	57	1%
Loudun	56	1%
La Chapelle-sur-Loire	55	1%
Saumur	46	1%
Cinçais	45	1%
Ballan-Miré	45	1%
Cheillé	37	1%
Champigny-sur-Veude	37	1%

CHIFFRES DE LA MOBILITÉ



Aire urbaine et générateurs de déplacements – ETC



FORCES

SITRAVEL

- Le SITRAVEL et ses lignes A et B offrant une desserte des gares et des principaux pôles du territoire.
- De nouveaux arrêts de bus ont été aménagés avec abri et banc.
- Des réflexions sont actuellement menées par le SITRAVEL afin de mettre en place un service de TAD, rendre les véhicules de transports accessibles et faciliter l'information voyageur via une application. (1)

RÉGION

- Présence de 2 gares TER (accessibles et autorisant les vélos à bord) permettant de rejoindre Tours, Saumur, Angers et Nantes.
- Des cars permettant une bonne desserte des différents établissements scolaires.
- Existence de la plateforme JVmalin recensant les solutions de transports à l'échelle régionale.
- Une réflexion est actuellement menée par la Région afin de permettre une interopérabilité de la billettiques sur les différents réseaux à l'échelle régionale (JVmalin)

OPPORTUNITÉS

SITRAVEL

- Le Syndicat Mixte Pays du Chinonais dispose de moyens financiers pour l'élaboration d'études et la mise en place de projets.
- Mettre en place une navette accessible (gratuite? électrique? autonome?) assurant une boucle de la ville avec une fréquence de passage d'au moins 15min en HP.
- Le SITRAVEL souhaite disposer d'un point relais pour la mobilité à destination du public et favoriser l'essor des modes alternatifs à la voiture (vélo (VAE ?) mais également autopartage, covoiturage, etc.).

RÉGION ET CCCVL

- La CCCVL ne dispose pas de la compétence transport (l'AOM est la région), et pourrait y renoncer en 2022 (réflexion en cour). (1)
- D'après la région, les lignes TER ne sont pas menacées. (2)
- Possibilité d'augmenter la fréquence de desserte des gares par des cars.
- Mettre en place des services itinérants allant de points en points (boulangerie, banque, ophtalmologie, etc.) pour aller de commune rurale en commune rurale afin de permettre aux captifs d'avoir accès à ces services.

FAIBLESSES

SITRAVEL

- Le niveau de l'offre fait que le réseau s'adresse majoritairement aux captifs (3)
- Le SITRAVEL a du mal à maintenir les correspondances en gare en raison d'une mauvaise communication avec la SNCF qui, parfois, change les horaires, sans les avertir. (3)
- Le SITRAVEL est difficilement accessible pour les séniors (horaires non lisibles, non compréhension du réseau, crainte, inconfort des arrêts) (4)
- Le SITRAVEL coute cher à la CC (300 k€ de budget/an) et dispose de peu de moyen de financement (aide de 15% de la région + 15% des billets). Tarif du billet à l'unité trop cher (10 ct de plus qu'à Tours et 30 ct + cher qu'à Angers) (1) (4)

AUTRE

- Fréquence et amplitudes horaires des TC, cumulée au temps de trajets font de la voiture un mode largement plus compétitif.
- Les caractéristiques du territoire (éloignement, peu dense) induisent des besoins en déplacements importants mais les trajets restent tout de même relativement courts ne permettant pas le développement de pratiques comme le covoiturage.
- Difficulté de communication autour des solutions de transports existantes.
- Difficulté d'augmenter les fréquences des TER (concurrence TGV). (2)

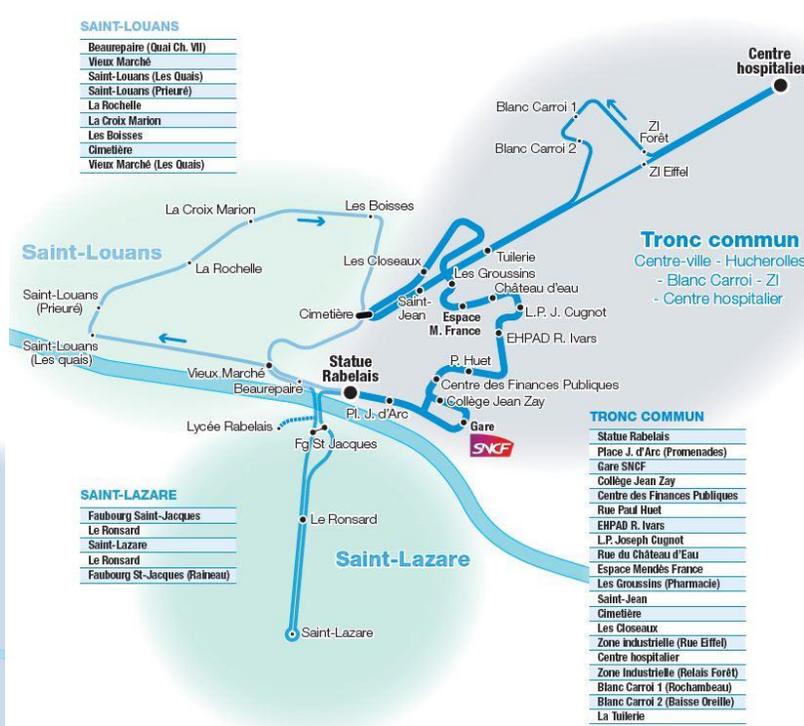
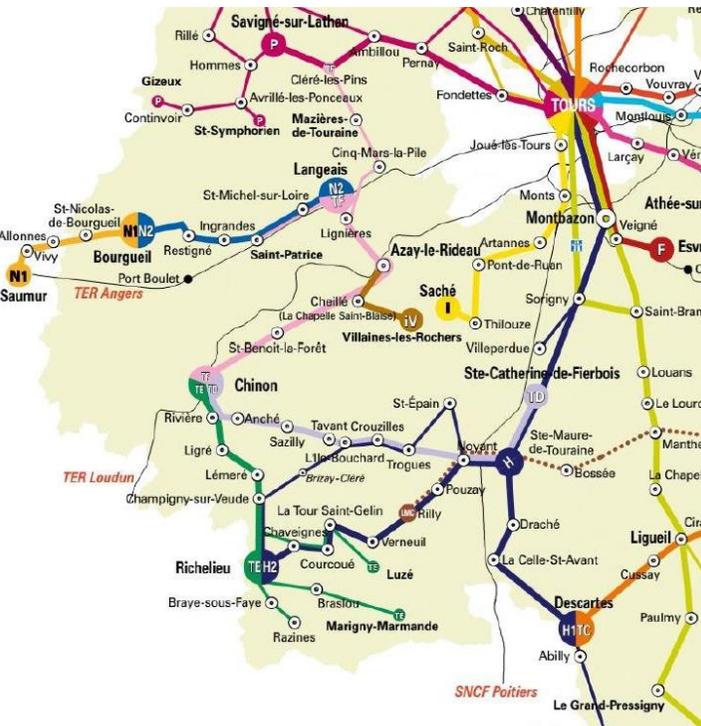
RISQUES

SITRAVEL

- Perdre les quelques non captifs utilisant le réseau par la multiplication des « loupés » des correspondances en gare.
- Veiller à bien organiser le rabattement vers les arrêts de bus avec du stationnement vélo sécurisé et des cheminements confortables et sécurisés.
- Perdre le niveau de desserte permis par les lignes A et B en cas de transfert de la desserte à la Région.
- Mise en place d'un système de TAD ne permettant pas une réelle amélioration des conditions de déplacement.

RÉGION

- La CCCVL ne dispose pas de la compétence transport (l'AOM est la région), et pourrait y renoncer en 2022 (réflexion en cour) – (risque et opportunité)
- Perdre le niveau de fréquence actuel des trains
- Redite entre les solutions de TAD régionale et solutions à venir du SITRAVEL



Réseau interurbain / Sitravel / Ligne B du Sitravel

FORCES

CCCVL

- Les itinéraires touristiques et notamment de la Loire à Vélo permettent à la CC d'attirer un nombre importants de visiteurs (59 492 passages à Candes-Saint-Martin en 2018. (1))
- Les temps de trajets à vélo et la taille du territoire présente un avantage le développement de l'usage des modes doux.
- L'ouverture de la voie verte Chinon-Richelieu permet de desservir le sud de la CC.
- Développement de nouveaux itinéraires (Vers Seully, le long de la Vienne, etc.)

CHINON

- L'ensemble de l'hypercentre de Chinon est incluse dans une zone 20 ce qui facilite les déplacements modes doux en général.
- Chinon est à proximité d'axe structurant à l'échelle de la CC et est desservie par la Vienne ce qui constitue un avantage pour le développement du vélo.
- Le cyclotourisme attire de nombreux touristes à Chinon qui viennent notamment visiter la forteresse. (2)
- 51% des actifs Chinonais travaillent directement sur la commune soit à une distance courte de leur domicile. (3)

OPPORTUNITÉS

CCCVL

- Retravailler les continuités vers les grands pôles
- Réaménagement du Pont Eiffel (SNCF) en passerelle mode doux jusqu'à la gare de Chinon en projet (444 000 €). (4)
- Créer des connexions directes vers Azay-le-Rideau (1h10 vs 2h ajd) et l'Abbaye de Fontevraud (50min vs 1h30) pour que Chinon ne soit plus un détour mais devienne un point de passage obligatoire de la Loire à Vélo.
- Profiter des aides de la région et de l'Etat pour développer le vélo sur le territoire.

CHINON

- Élaborer un SD vélo et se doter d'une charte d'aménagement des itinéraires cyclables (se baser sur cahier des charges du label "ville & territoire vélotouristiques"?)
- Ne pas hésiter à avoir recours à un marquage de type chaudière
- Poser des compteurs vélos permanents afin de connaître la fréquentation de la ville.
- Mettre à disposition des chinonais des VAE (prêt longue durée? Avec panier?) afin de développer le vélo.
- Mettre en place des vélibus (et pédibus) pour inciter les plus jeunes à l'usage du vélo (et modes doux).

FAIBLESSES

CCCVL

- Les itinéraires cyclables sont encore très peu développés au sud de la CC aujourd'hui.
- Chinon est à l'écart des itinéraires de la Loire à Vélo ce qui pousse les touristes à faire un « détour » s'ils veulent visiter la ville.
- La topographie est un frein au développement et à l'usage des modes doux.
- La Vienne opère une rupture au sein de la voie verte Chinon – Richelieu. La continuité vers la gare de Chinon n'est donc pas assurée.

CHINON

- Les défaillances d'entretien, de marquage au sol et de signalisation verticale créent un conflit d'usage entre les différents modes (voirie dégradée, aménagement discontinu, bande cyclable trop étroite et mal entretenue, piste sur trottoir, etc.)
- Un déficit de stationnement sécurisé.
- Une topographie ne permettant pas des échanges simple entre la ville haute et la ville basse.
- Réglementation non respecté (double-sens cyclable)
- RD8 à améliorer (piste cyclable, entrée en zone 30, etc.).
- Peu de solution de VAE.

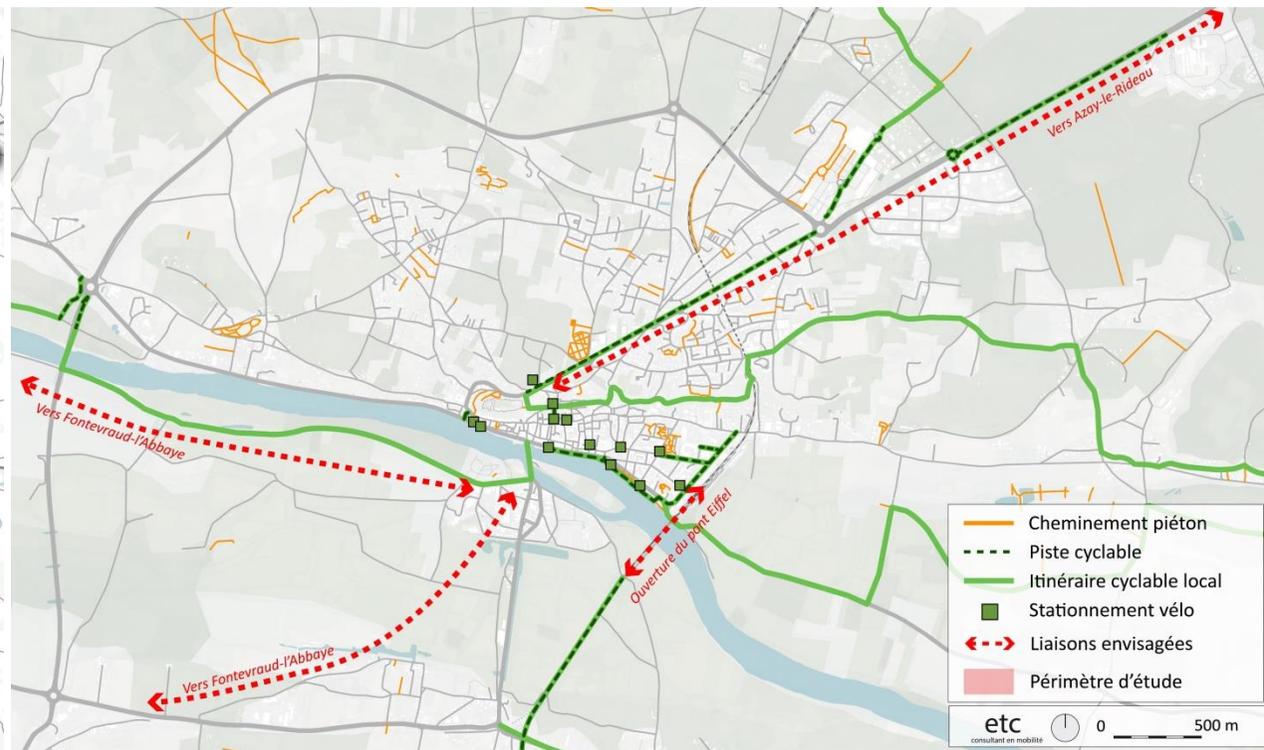
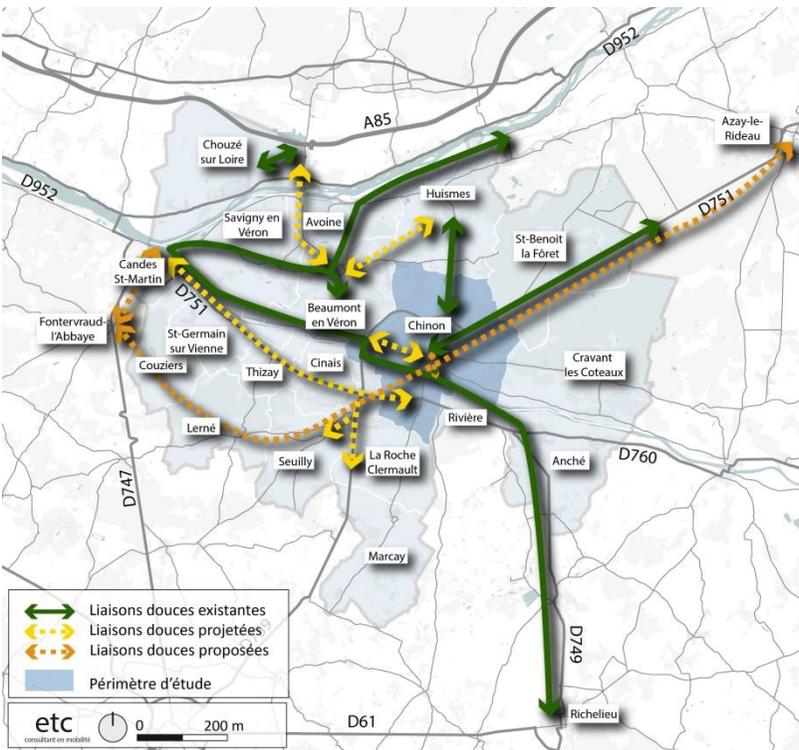
RISQUES

CCCVL

- Ne plus disposer des aides de l'Etat et de la Région.
- Ne pas intégrer le vélo au système global de transport (bus, autopartage, covoiturage, etc.).

CHINON

- Ne pas profiter pleinement de l'attrait touristique que représente le vélo.
- Ne pas profiter pleinement du cadre de vie qu'offre « une ville cyclable ».



Les itinéraires cyclables à l'échelle de la CC et de la ville de Chinon – ETC

VÉLO



Exemple de problèmes d'aménagements cyclables (manque de stationnement vélo, piste cyclable rompue, Aménagement non adapté au bon partage de la voirie, marquage au sol effacé) / Exemple de chaussée large pouvant accueillir une bande ou une piste cyclable le long de la Vienne/ Exemple d'un projet de pont ferroviaire réaménagé en pont mode doux à Moulins

FORCES

- De nombreux aménagements de voirie en faveur des PMR dans le centre-ville.
- Plusieurs places de stationnement dédiées.
- Un système de TAD dédié aux personnes handicapés (fil vert).
- Une gare accessible.
- Présence d'acteurs confirmés dans le domaine (CIAS & institut du MAI)

OPPORTUNITÉS

- Se positionner comme une ville avant-gardiste en terme d'accessibilité.
- Se doter d'une charte d'aménagement des espaces publics élaborée avec l'ABF, le CIAS et l'institut du MAI.
- Se doter d'un plan pluriannuel de réaménagement de voirie.
- Faire valider les projets de réaménagement de voirie par le CIAS et l'institut du MAI

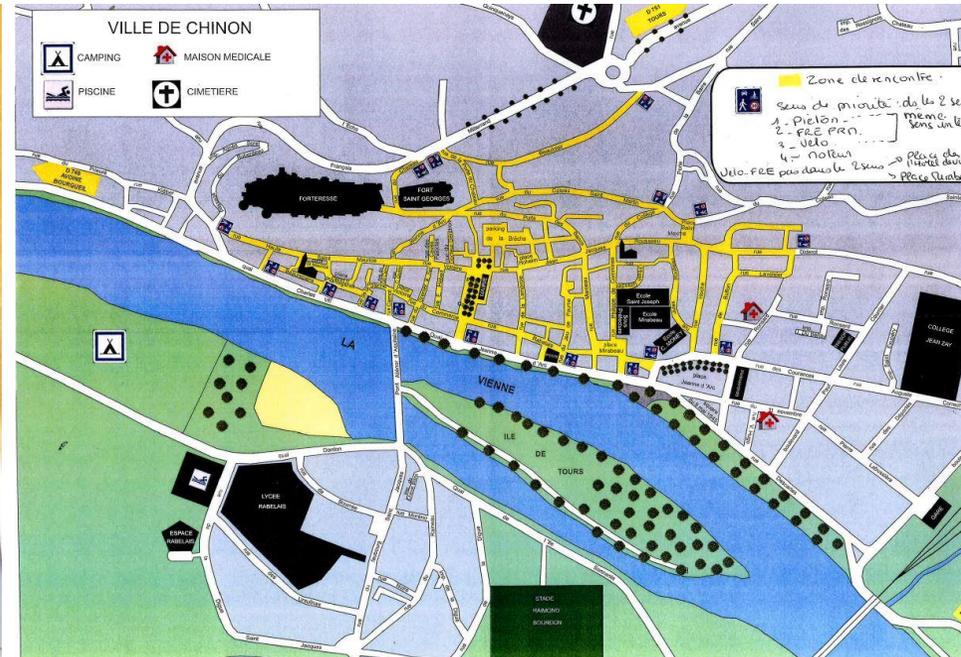
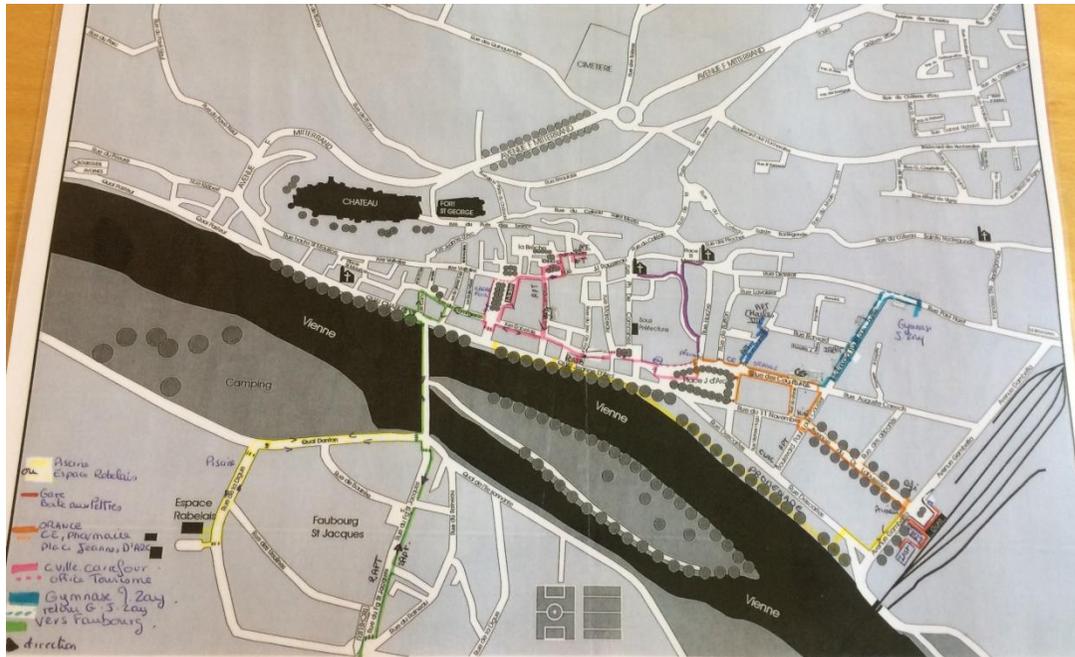
FAIBLESSES

- Des aménagements récents non-accessibles aux PMR (usage de gravier)
- Usage de revêtements « glissant » et/ou « éblouissant »
- Usage de moyen de signalisation peu visible (traversées piétonnes en clou + absence de dalle podotactile au niveau de certains passages piétons)
- Quelques points noirs (trottoir du pont de la RD749 mal adapté aux piétons et PMR, absence de bateau sur certaines traversées piétonnes, des places GIG-GIC donnant sur des bordures hautes, etc.).
- De nombreux obstacles naturels.
- Un stationnement parfois gênant.
- Des aménagements non uniformes.
- Un service de TAD souvent saturé.
- Une information voyageur non lisible aux arrêts.

RISQUES

- Ne plus avoir de bonnes conditions de déplacements pour les PMR (public important de la ville de Chinon).

ACCESSIBILITÉ (PMR)



Cartes d'accessibilité PMR fournies par l'Institut du Mai

ACCESSIBILITÉ (PMR)



Exemple d'aménagements non-adaptés aux PMR (graviers, sol glissant, trottoir étroit, passage piéton non lisible, absence bande podotactile, etc.)

FORCES

RÉSEAU VIAIRE ET CIRCULATION

- Chinon dispose d'une position centrale au cœur de la CCCVL.
- Chinon dispose d'une bonne desserte départementale.
- Centre-ville à l'écart des axes structurants mais bien raccroché à ces derniers.
- L'axe D749/D8, axe d'entrée de ville longe la Vienne tout en desservant le centre-ville de Chinon et en rejoignant des secteurs stratégiques comme Avoine ou Saint-Maure-de-Touraine.
- Une ville sans feux en adéquation avec les flux actuels et les normes fixées par l'ABF, propice à l'apaisement de la circulation.

MARCHE À PIED

- Présence de l'ascenseur permettant une transition facile entre ville haute et ville basse et plus particulièrement le centre-ville et la forteresse.
- Réseau de cheminements piétons important (zone 20)
- Beaux paysages (la Vienne, des arbres remarquables, l'île de Tours, etc.) et patrimoine.
- Une ville à taille humaine.
- Une déperdition modérée entre la Forteresse et le centre-ville et une liaison efficace entre ville haute et ville basse assurée par l'ascenseur (cf p.23)

OPPORTUNITÉS

AMÉNAGEMENTS ET COMMUNICATION

- Mise en valeur des coteaux par des cheminements adaptés, et mise en valeur des bords de Vienne par la mise en place de pontons flottants en bois (période estivale?) et de la plage au niveau de la guinguette.
- Retravailler l'éclairage du cœur de ville et uniformiser la signalisation d'information locale.
- Maintenir une circulation routière même limitée pour ne pas pénaliser le commerce, les livraisons, etc.
- Définir les parcours commerciaux.
- Revoir le plan d'accès du centre-ville à destination des touristes (type cartopartie).

- Ajouter un étage sur l'ascenseur existant (400 000 € → solution trop coûteuse pour peu d'amélioration?). Refaire l'aménagement de voirie entre la forteresse et l'ascenseur en priorité (seule zone non refaite... pourquoi ?).

POUR LA SUITE

- Faire un comptage effectif sur une journée du nombre de clients de la forteresse se rendant au centre-ville.
- Réaménager la RD8 en prenant exemple sur la RD2152 à Orléans ou la RD952 à Blois (*résultats des comptages routiers p.25)

FAIBLESSES

MODES ACTIFS

- Lien entre la Forteresse et le centre-ville qui pourrait être amélioré
- Une offre trop touristique dans le centre-ville (?).
- Bords de Vienne difficilement accessible.
- Certains secteurs de la ville sont mal éclairés en soirée.
- Franchissement de la Vienne possible uniquement via le pont de la RD749
- Quartier Saint-Jacques de fait éloigné du centre-ville.

RISQUES

POINTS DE VIGILANCE

- Ne considérer le problème ville haute-ville basse uniquement comme un problème de mobilité (question programmatique également).
- Ne pas avoir dans le centre-ville d'offre à destination des habitants de la ville haute (centre-ville uniquement touristiques).
- Ne pas poursuivre le réaménagement des voies du centre-ville pour les voies « nord-sud » en adéquation avec le parcours commercial (ces voies donnent l'impression qu'on n'y trouvera pas de commerces).

CONCERNANT LA FORTERESSE

- Ne pas chercher à redynamiser la rue Porte du Château menant du parking gratuit à l'ascenseur.
- Mise en place d'une navette entre l'ascenseur et le parking - peu intéressant d'un point de vue pratique (on doit attendre la navette, l'ascenseur est immédiat et « autonome »).

RÉSULTATS DE L'ENQUÊTE FORTERESSE (PIÉTONS)

Les échanges avec les différents acteurs de la ville lors du diagnostic ont permis de prendre connaissance d'une supposée déperdition des touristes (2/3 d'entre eux) entre la forteresse et le château.

Afin de le vérifier, une campagne de comptages (piétons et vélos) a été effectuée le vendredi 12 juillet pendant toute la journée, de 9h30 à 19h00.

Cette date a été retenue est en cohérence avec les observations de la ville et de Madame Scheffer (Responsable de site de la Forteresse de Chinon) : il s'agit de la haute saison (période estivale) pour la fréquentation de la forteresse sans pour autant être sur une période de départ de locaux trop importante ou un évènement exceptionnel (14 juillet) qui ne permettrait pas d'obtenir des résultats probants..

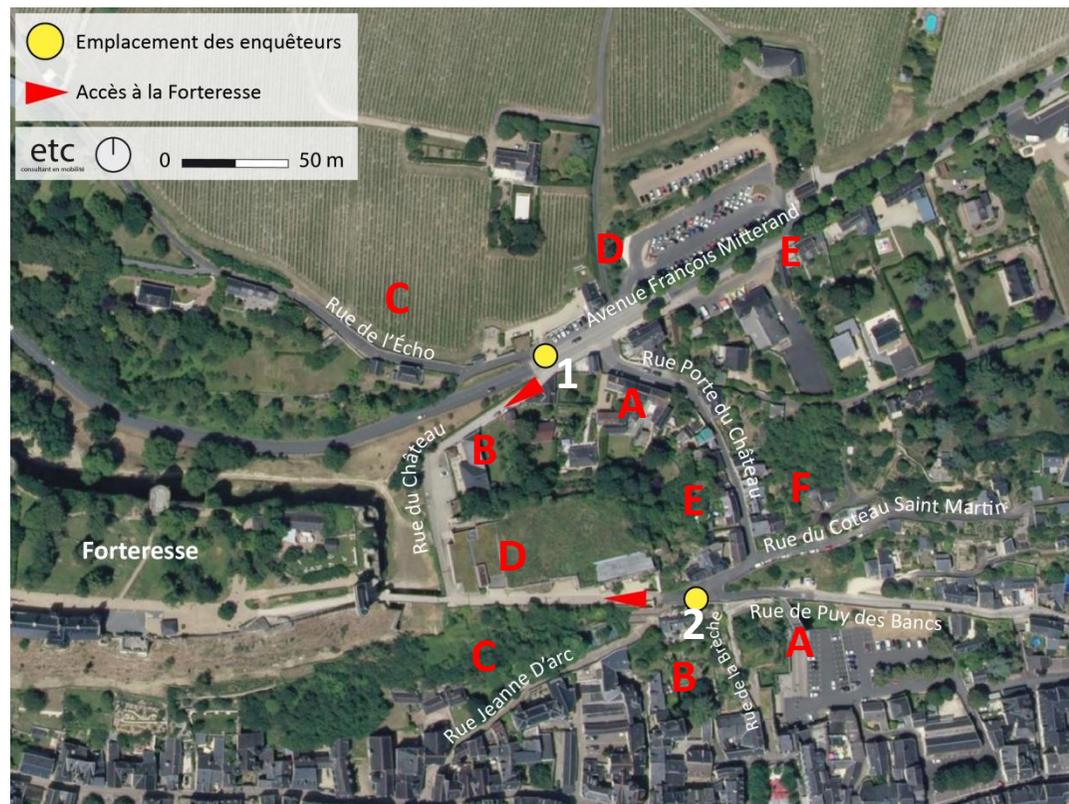
Les enquêteurs étaient placés de manière à observer les deux entrées vers la forteresse depuis l'Avenue François Mitterrand et la rue du Puy des Bancs comme indiqué sur le plan ci-contre.

Pour information. 453 entrées pour la forteresse ont été enregistrées sur cette journée contre 387 l'année précédente.

Les résultats ont été traduit sous forme de matrice Origine-Destination et sous forme de plan (cf. annexe p.32).

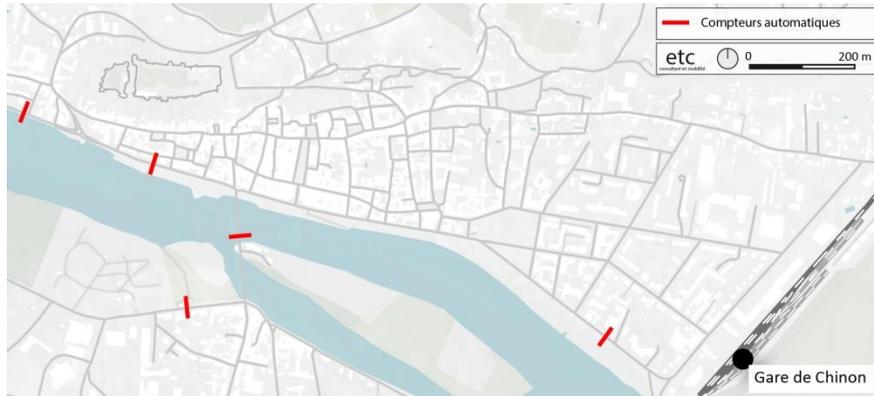
De plus, afin d'affiner les observations, une mini-enquête à été menée auprès d'une cinquantaine de passants afin de mieux comprendre leurs comportements. Les questions posées étaient les suivantes :

- Avez-vous visité le château ?
- Comptez-vous vous rendre dans le centre-ville ?
- Si non, pourquoi ?



Positionnement des enquêteurs - ETC

RÉSULTATS DES COMPTAGES ROUTIERS AU NIVEAU DE LA RD8/RD749



FLUX SUR UNE VOIE	FRÉQUENTATION DE LA VOIE
< 200 uvp/h	faible
> 400 uvp/h	moyenne
> 600 uvp/h	importante
> 900 uvp/h	très importante

Afin d'évaluer les opportunités offertes par l'axe de la RD8/RD749 le long des quais de la Vienne, une campagne de comptages automatiques a été menée sur une période de 7 jours entre le 26/06 et le 02/07 par la société Mobilis services.

En voici les principaux résultats :

- Les flux sont relativement importants sur les quais et sur le pont au niveau de ce dernier.
- A l'Est (vers la gare) comme à l'Ouest (vers la caserne), les flux peuvent être considérés comme faibles.

L'instauration d'une zone 30 prolongée jusqu'à la gare ainsi que d'une piste cyclable sur l'axe RD8/RD749 peuvent être envisagées (cf. phase 2)

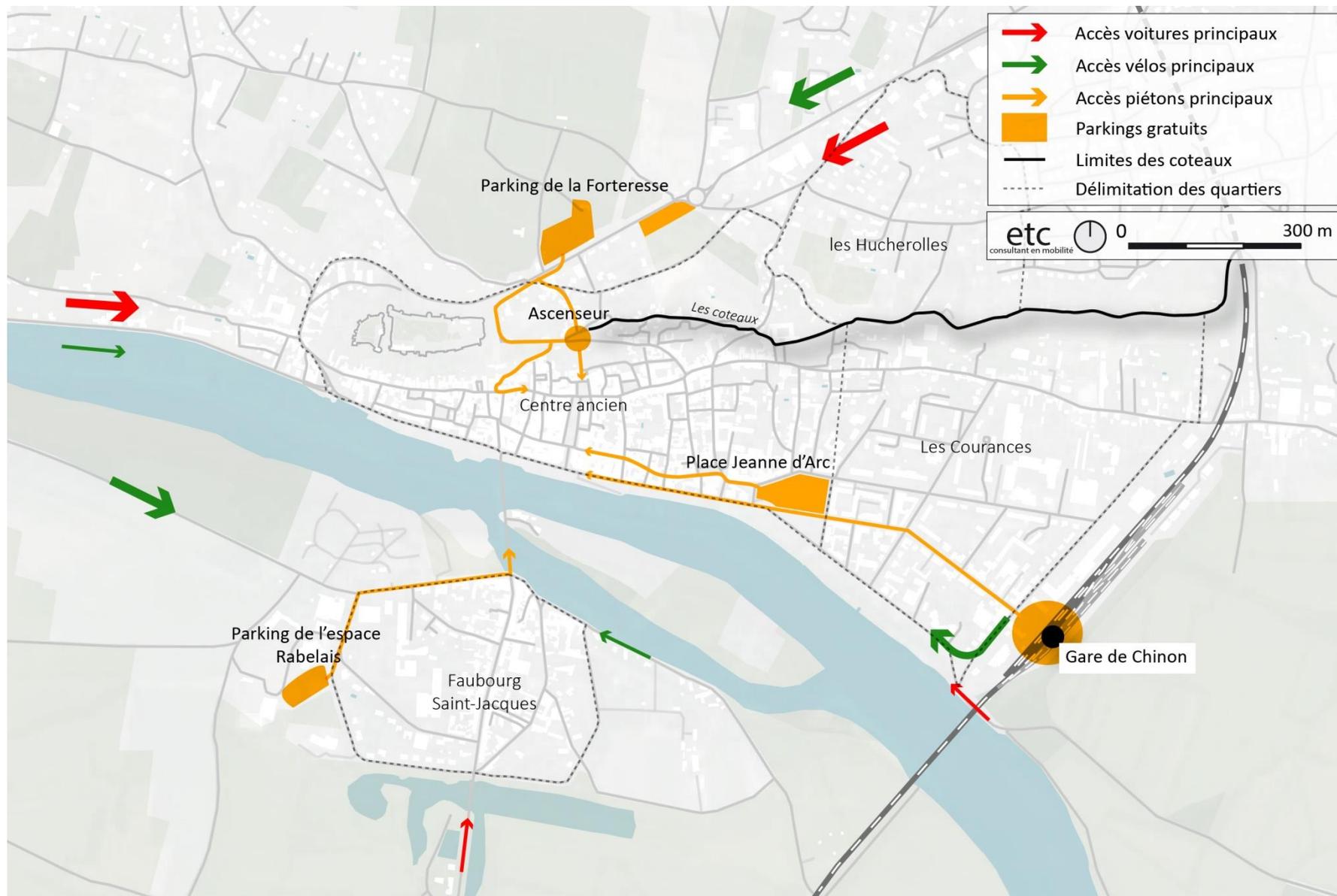


Flux en uvp/h/sens en HPM



Flux en uvp/h/sens en HPS

ACCESSIBILITÉ (CADRE DE VIE)



ACCESSIBILITÉ (CADRE DE VIE)

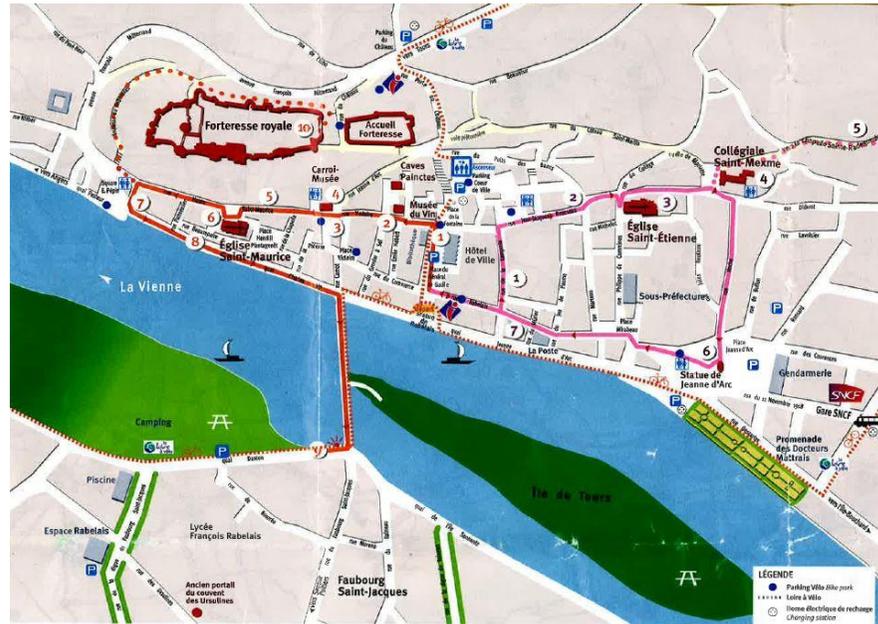
Cartopartie
St Christophe du Bois / Dimanche 27 janvier 2019



Le but d'une cartopartie est de (re)découvrir un quartier ou une commune, de mettre à jour les cartes et d'identifier les infrastructures manquantes pour assurer la sécurité et l'accessibilité des cyclistes.

- Pour participer :
- 09h30 - 12h00
 - Mairie
31, rue Maréchal Lécerc
 - Un vélo, un crayon, un support rigide, un appareil photo

Site internet : <http://www.tousavele-choletaggle.fr/>
Facebook : @TousaVelo.CholetAgglo



Exemple de carte Cartopartie / Carte photo du centre-ville de Chinon que l'on trouve aujourd'hui (prospectus Azay-Chinon-Valde Loire et AVEC)

ACCESSIBILITÉ (CADRE DE VIE)



Ascenseur / Une signalisation discrète de l'accès au centre-ville depuis la forteresse / Une circulation douce contrainte sur les quais / la rue du Puy des Blancs à requalifier / Exemple d'aménagements des quais à Blois et Orléans / Exemple de ponton flottant éphémère à Toulouse

FORCES

- A priori, pas de déficit de place. (1)
- Stationnement différencié (gratuit en périphérie du centre-ville et payant dans le centre-ville) permettant une meilleure rotation dans le centre tout en offrant une alternative gratuite à une distance acceptable.
- Une gratuité du stationnement pendant 1 à 2h a été mise en place le vendredi et le samedi et ce jusqu'au mois de juin.(pérennisation en fonction du REX ?)
- Existence d'un forfait à 1€/j (demande forte) (1)

OPPORTUNITÉS

PLAN DE STATIONNEMENT

- Redéfinir les zones de stationnement et leur gestion (gratuit, payant, zone bleu) en cohérence avec les publics visés (habitants, touristes, consommateurs, employés) en conservant la logique d'une rotation dans le centre et de parking gratuit (longue durée) en périphérie.
- Bien aiguiller les poches de parking avec des affichages dynamiques pour les parkings payants.
- Libérer les vues pour fluidifier l'espace.
- Identifier des points de covoiturage dédiés sur les parkings stratégiques (gare, route Chinon-Tours).

POUR LA SUITE

- Faire des comptages afin de disposer d'une image claire des conditions de stationnement en semaine, le weekend et les jours de marché.

FAIBLESSES

- Horodateurs complexes, notamment pour les touristes et personnes âgés (nécessité d'entrer son numéro de plaque) (2)
- Stationnement payant dans le centre-ville dissuasif pour certains locaux. (2)
- Un stationnement oblitérant souvent les cheminements et la vue sur certains monuments.
- Absence de poches de parking à l'ouest (donc peu de flux piétons sur la Rue Haute Saint-Maurice ou la rue du Commerce)
- Saturation du stationnement au niveau de la gare? (3)

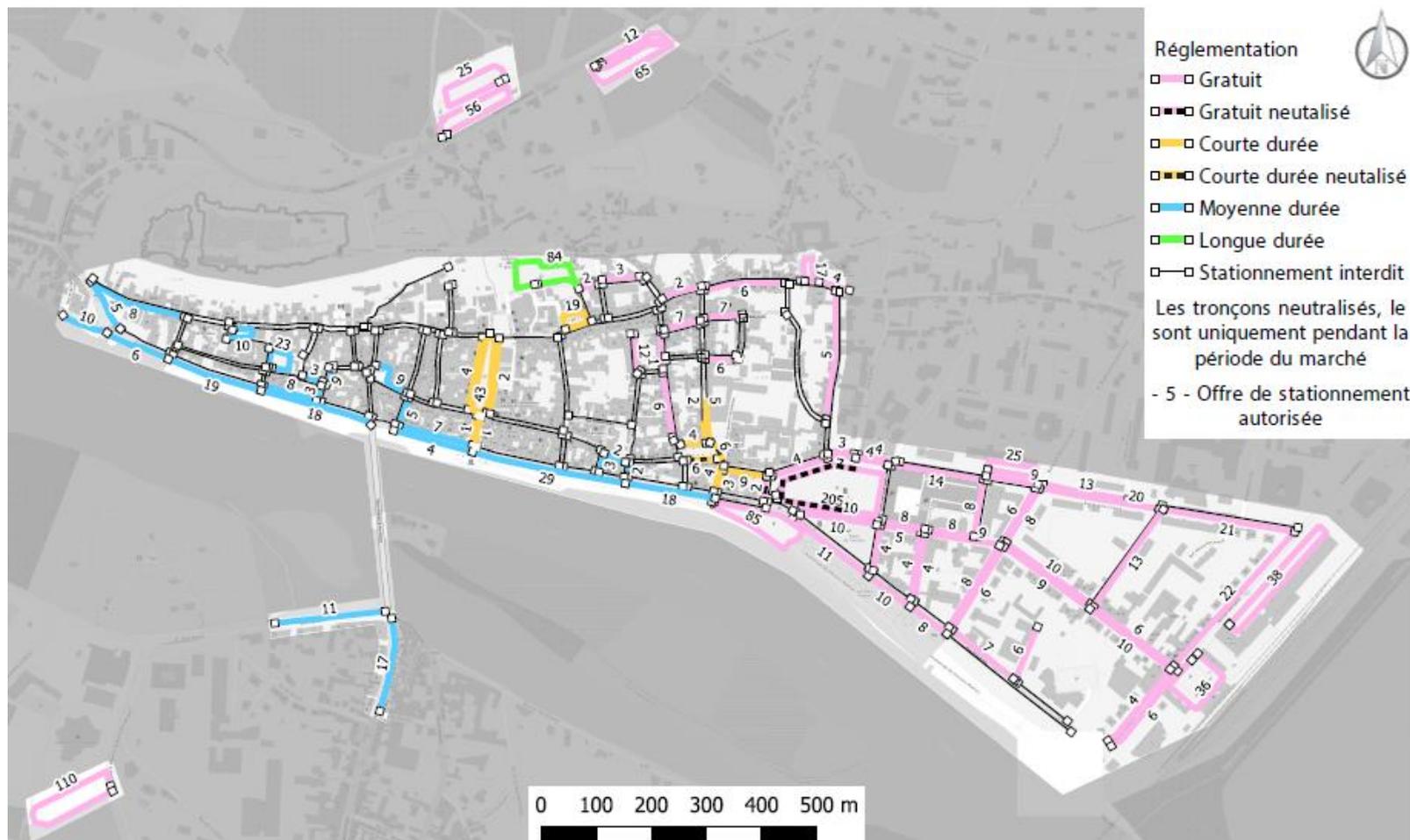
RISQUES

- Généralisation du forfait à 1€/j ne permettant plus la rotation souhaitée des véhicules sur les places de stationnement du centre-ville.
- Fuite des locaux (CCCVL) vers d'autres zones commerciales.

RÉSULTATS PRINCIPAUX DE L'ENQUÊTE STATIONNEMENT

OFFRE ET RÉGLEMENTATION

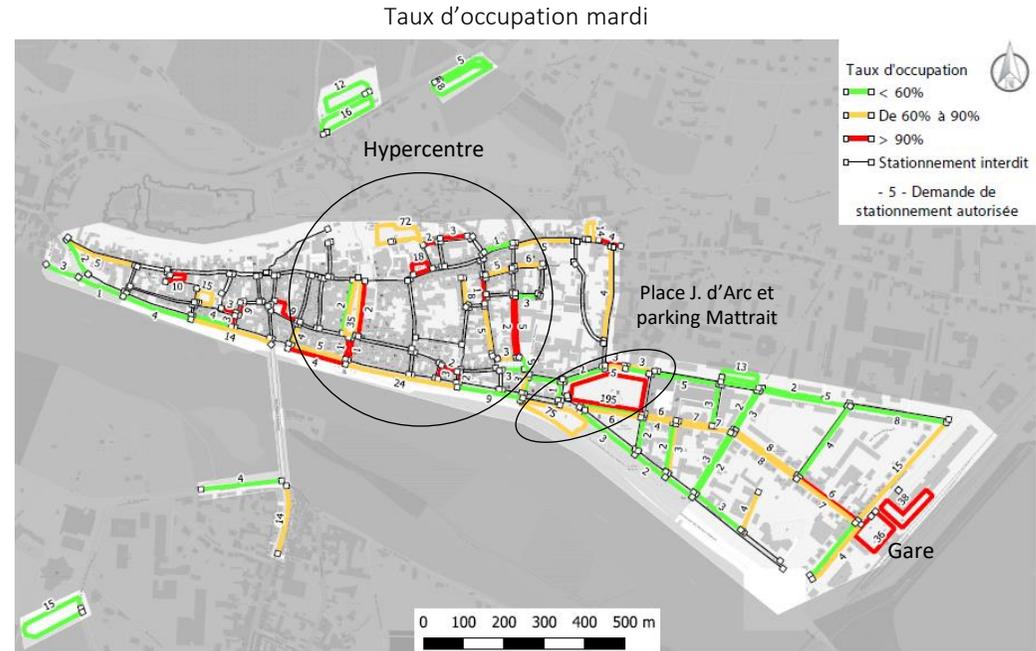
- 978 places gratuites
- 438 places payantes
- Une diminution de l'offre gratuite d'environ 120 places le jour de marché



RÉSULTATS PRINCIPAUX DE L'ENQUÊTE STATIONNEMENT

OCCUPATION DE LA VOIRIE LE MARDI

- **Des disponibilités faibles en hypercentre** mais permanentes au cours de la journée. Le taux d'occupation moyen en hypercentre est de 86% soit proche de la saturation (29 pl. libres)
- **Des saturations localisées en centre-ville :**
 - Sur le parking de la gare et celui à proximité
 - Sur le parking de la place J. d' Arc bien que des places libres demeurent à proximité directe
 - Sur le parking Mattraït proche de la saturation (10 pl. disponibles)
- **De larges disponibilités sur le reste du centre-ville:** le taux d'occupation est inférieur à 60%
- **De larges disponibilités sur l'offre périphérie :**
 - Sur les parkings touristiques de la Forteresse et celui pour camping-cars (nord)
 - Sur l'offre payante au sortir du pont et sur le parking de l'espace Rabelais (sud)



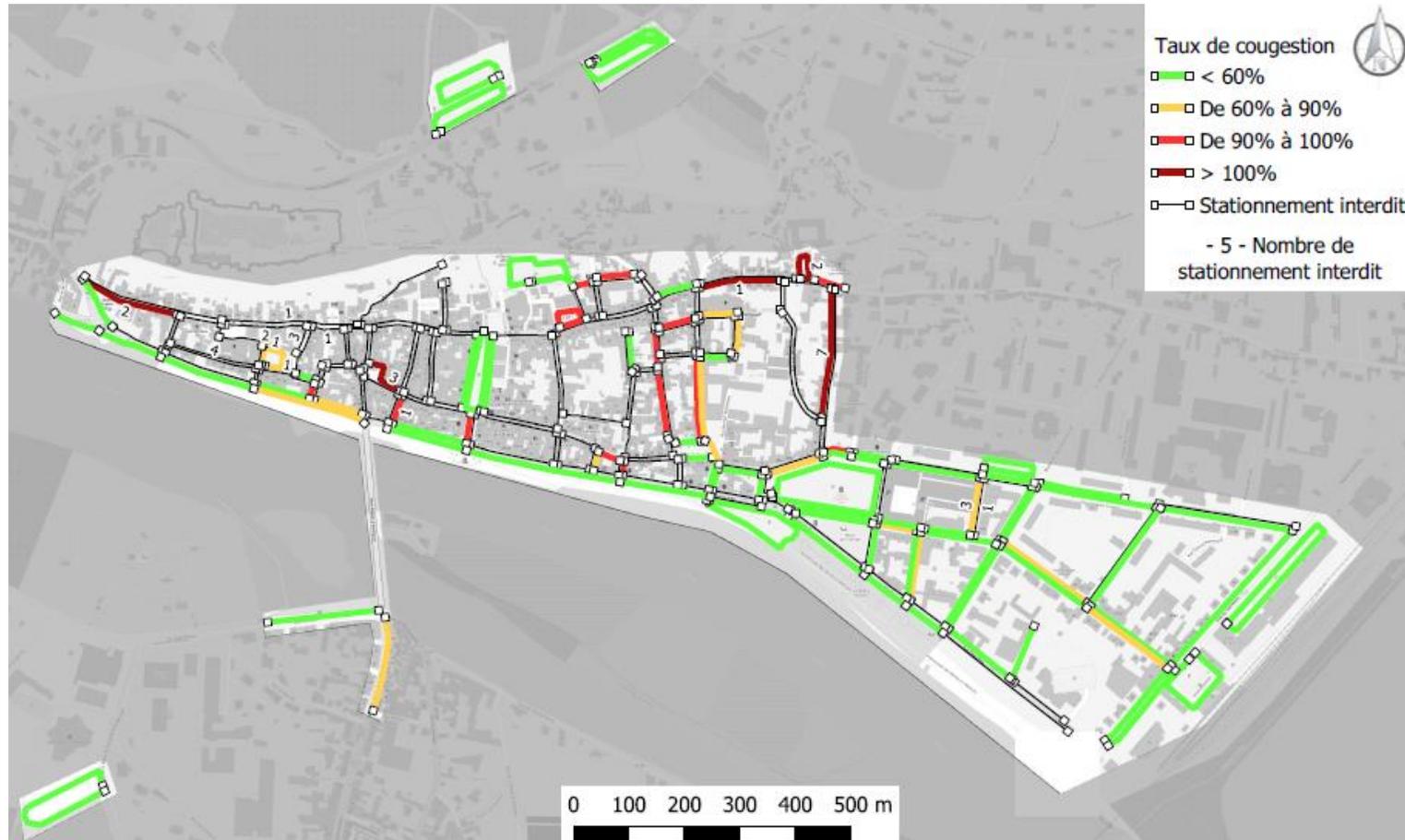
Pas de déficit d'offre

Des saturations locales en hypercentre et place j. d' Arc



RÉSULTATS PRINCIPAUX DE L'ENQUÊTE STATIONNEMENT

OCCUPATION DE LA VOIRIE LA NUIT



- Une occupation nocturne mettant en évidence le stationnement résidentiel
- Au nord du centre ville : rue Hoche, rue Rousseau, rue Marceau
- À l'ouest du centre-ville : rue St-Maurice, Rue Beaurepaire, rue du Commerce

RÉSULTATS PRINCIPAUX DE L'ENQUÊTE STATIONNEMENT

CONCLUSION DE L'INVENTAIRE

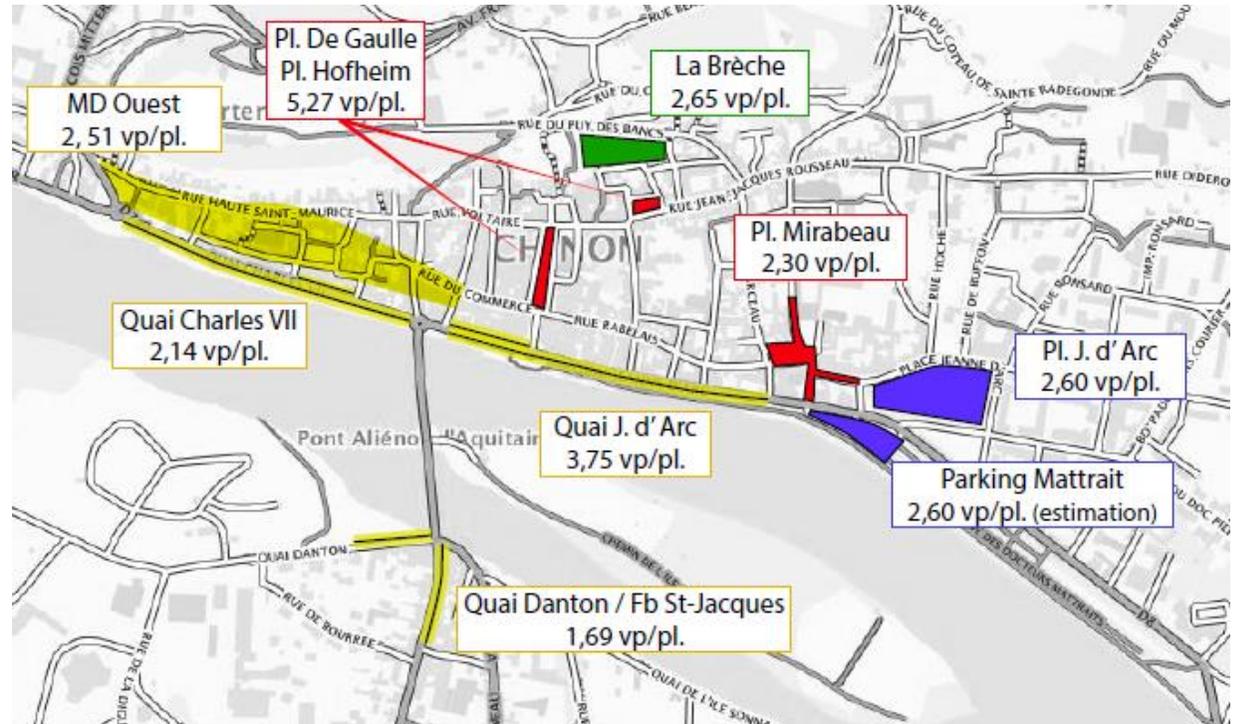
- Pas de déficit global d'offre
- En jour de semaine, la demande génère des saturations localisées en hypercentre essentiellement. Le taux d'interdits est faible (4%)
- Le jour de marché, la demande génère une congestion de l'offre aux abords immédiats de la place J. d' Arc, un report de stationnement situé essentiellement rue Ronsard et avenue du Dr Labussière
- Une occupation nocturne révélant un stationnement résidentiel de faible ampleur et limité à des secteurs sans enjeux

RÉSULTATS PRINCIPAUX DE L'ENQUÊTE STATIONNEMENT

CONCLUSION DU NOUVEAU ZONAGE

L'offre de stationnement payant est :

- **Efficace en hypercentre**, où la pression du stationnement est la plus forte. Les taux de rotation sont satisfaisants mais une marge d'amélioration existe.
- **Peu efficace sur le reste du centre-ville**, notamment place Mirabeau et Quai Danton/Fbg St-Jacques. La faible pression du stationnement sur ces secteurs en est la principale cause



Le bilan du plan de stationnement est positif :

L'enjeu principal est atteint : une rotation des VP en hypercentre afin de garantir des disponibilités permanentes

Les secteurs ayant une rotation insuffisante n'impacte pas l'attractivité de l'offre car des disponibilités demeurent

RÉSULTATS PRINCIPAUX DE L'ENQUÊTE STATIONNEMENT

BILAN DU NOUVEAU ZONAGE : TABLEAU DE SYNTHÈSE

Amplitude 9h-19h	Courte durée		Moyenne durée				Longue durée	Gratuit
	Place Mirabeau (46 pl.)	Place Ch. De Gaulle / Place Hofheim (73 pl.)	Quai J. d'Arc (48 pl.)	Quai Charles VII (51 pl.)	Reste de l'offre MD ouest (95 pl.)	Quai Danton et Fb St-Jacques (28 places)		
XX Satisfaisant XX Moyen XX Faible							La Brèche	Place J. d'Arc (230 pl.)
Taux de rotation	2,30	5,27	3,95	2,14	2,51	1,79	2,65	2,60
Taux d'occupation moyen	43%	81%	69%	42%	68%	59%	73%	79%
Taux d'occupation max.	59%	93%	80%	49%	81%	72%	90%	92%
Durée moyenne de stationnement des visiteurs (courte et longue durée)	1h20	1h19	1h25	1h22	1h36	1h43	1h55	1h39
Part des visiteurs courte durée	81%	84%	76%	67%	51%	50%	50%	58%
Part des places x heures associées	48%	63%	50%	39%	21%	18%	22%	22%

RÉSULTATS PRINCIPAUX DE L'ENQUÊTE STATIONNEMENT

ROTATION DES VÉHICULES SELON LE ZONAGE

	Courte Durée	Moyenne Durée	Longue Durée
Nombre de places	120 places	230 places	85 places
Taux de rotation observé (en vp /pl. /jour) :	4,18	2,62	2,65
Seuil d'un taux de rotation satisfaisant :	5	2,9	2
Taux d'occupation maxi :	78%	68%	90%
Taux d'occupation moyen :	67%	63%	73%
Part des usagers ne respectant pas la durée de stationnement autorisée	11%	20%	12%

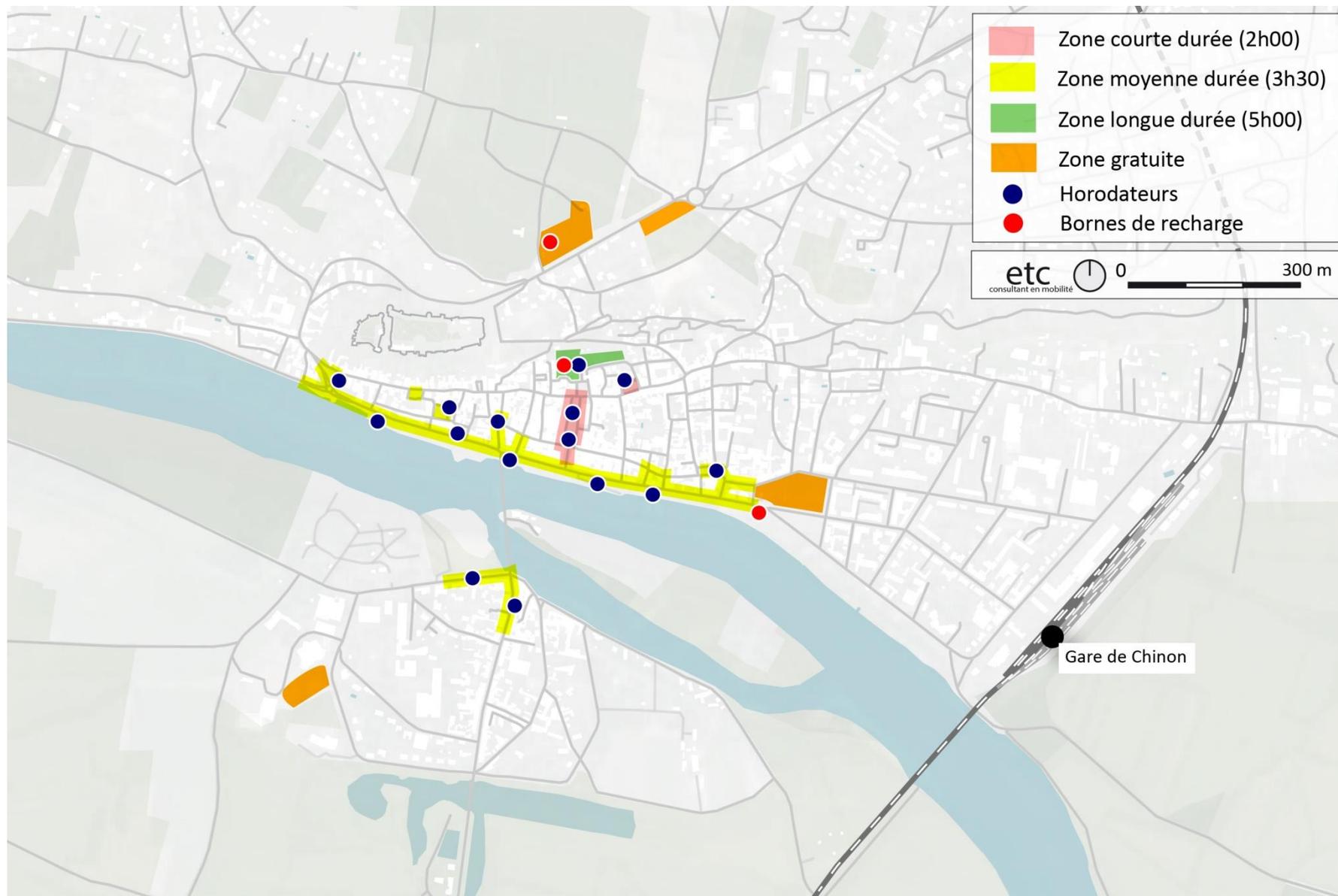
A partir de cette analyse globale des zonages, on observe:

- **Des taux de rotation faibles** pour la CD et la MD mais satisfaisant pour la LD.
- **Une offre payante non saturée**, seul le parking La Brèche (LD) atteint le seuil de saturation (90%) sur le créneau 12h-13h.
- **Un non-respect de la durée de stationnement autorisée** significatif pour la MD (20%) mais relativement faible pour la CD et LD

Néanmoins ces indicateurs masquent les disparités de fonctionnement des différentes poches de stationnement d'un même zonage.

Afin d'établir un bilan du plan de stationnement, il nous faut mettre en évidence ces disparités.

STATIONNEMENT



STATIONNEMENT



Le stationnement omniprésent de la place Jeanne d'Arc (statue non visible et manque de percée vers la Vienne) / La place de la rue du Commerce non-optimisée



Cheminement piéton obstrué par du stationnement / La place de l'Hôtel de ville

ANNEXES

RÉSULTAT DE L'ENQUÊTE FORTERESSE

Enquêteur 1

Total modes doux

	A	B	C	D	E	TOTAL
A	0	20	5	131	33	189
B	81	0	5	271	36	394
C	1	4	0	0	3	8
D	109	282	13	0	0	404
E	25	39	1	0	0	66
TOTAL	216	345	25	402	72	1060

Total vélo

	A	B	C	D	E	TOTAL
A	0	3	3	0	10	16
B	8	0	0	0	0	8
C	0	0	0	0	0	0
D	7	1	0	0	0	8
E	13	7	0	0	0	20
TOTAL	28	10	3	0	10	51

Enquêteur 2

Total modes doux

	A	B	C	D	E	F	TOTAL
A	0	0	3	302	245	8	558
B	3	0	0	17	3	0	22
C	10	5	0	35	9	0	60
D	168	4	106	0	49	34	361
E	143	18	17	37	0	42	257
F	5	0	8	18	0	0	31
TOTAL	329	27	134	409	306	84	1290

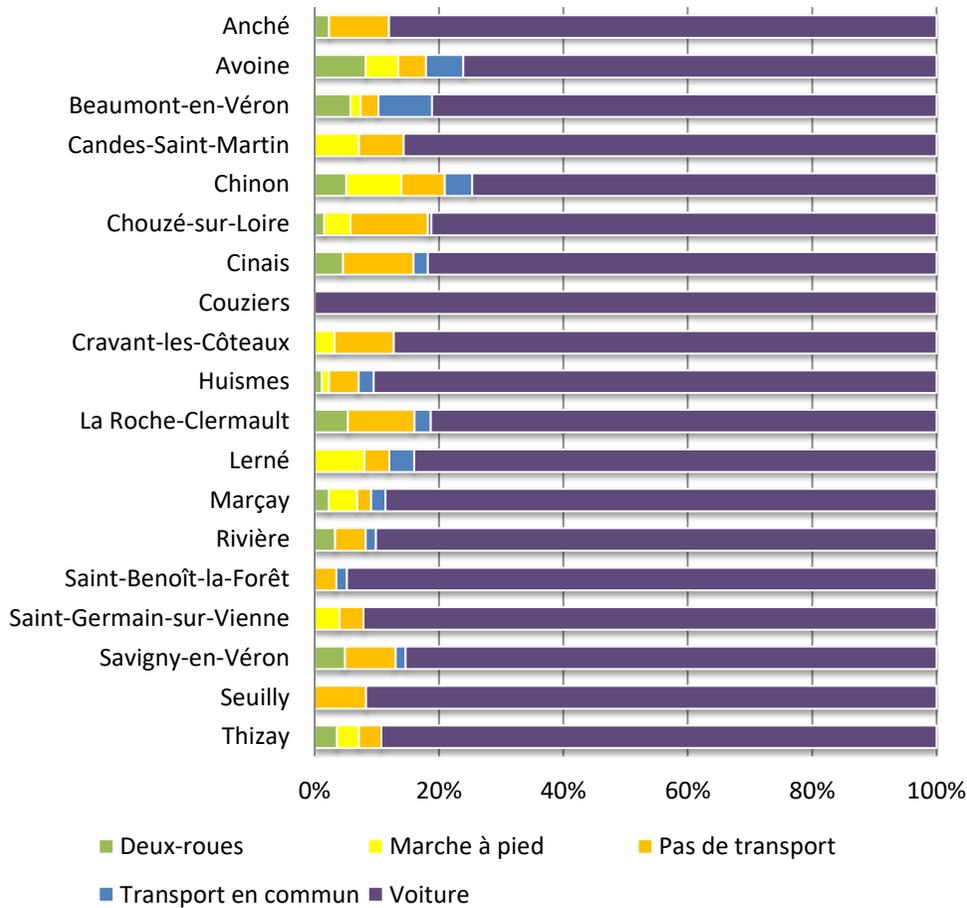
Total vélo

	A	B	C	D	E	F	TOTAL
A	0	0	0	3	26	3	31
B	0	0	0	0	0	0	0
C	0	0	0	0	0	0	0
D	3	0	0	0	1	1	5
E	7	0	0	5	0	34	46
F	0	0	0	1	10	0	12
TOTAL	9	0	0	9	38	38	94

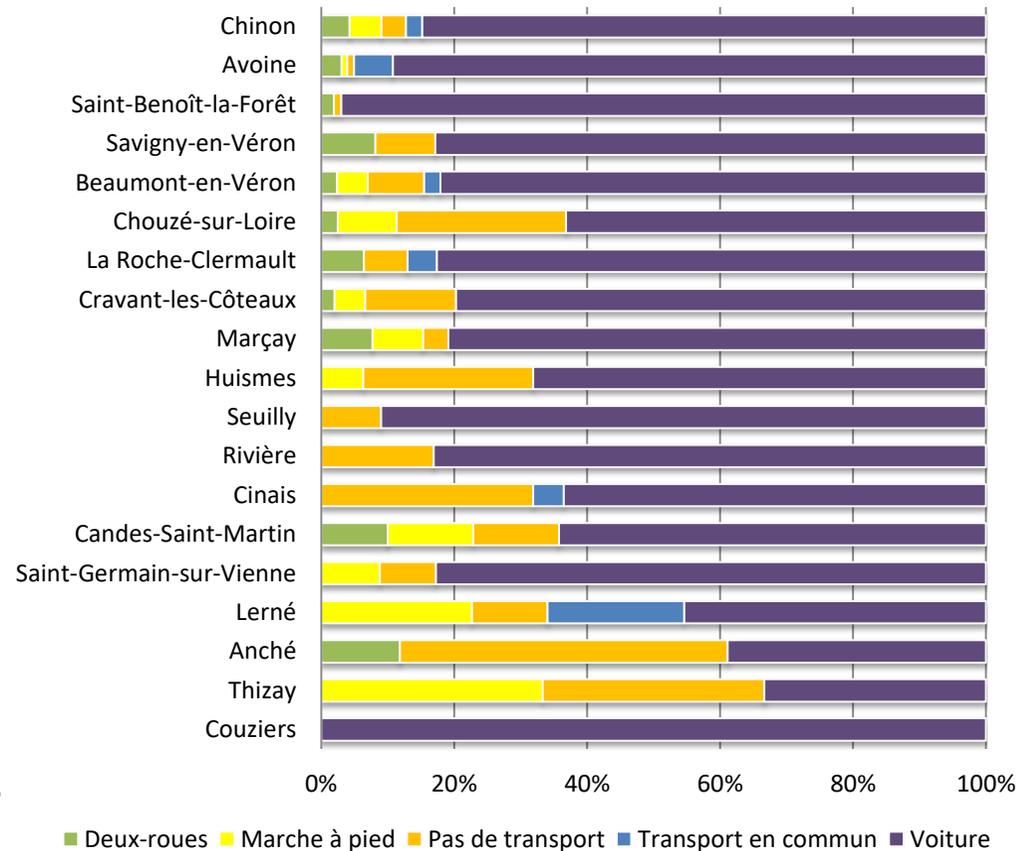


Positionnement des enquêteurs - ETC

CHIFFRES DE LA MOBILITÉ

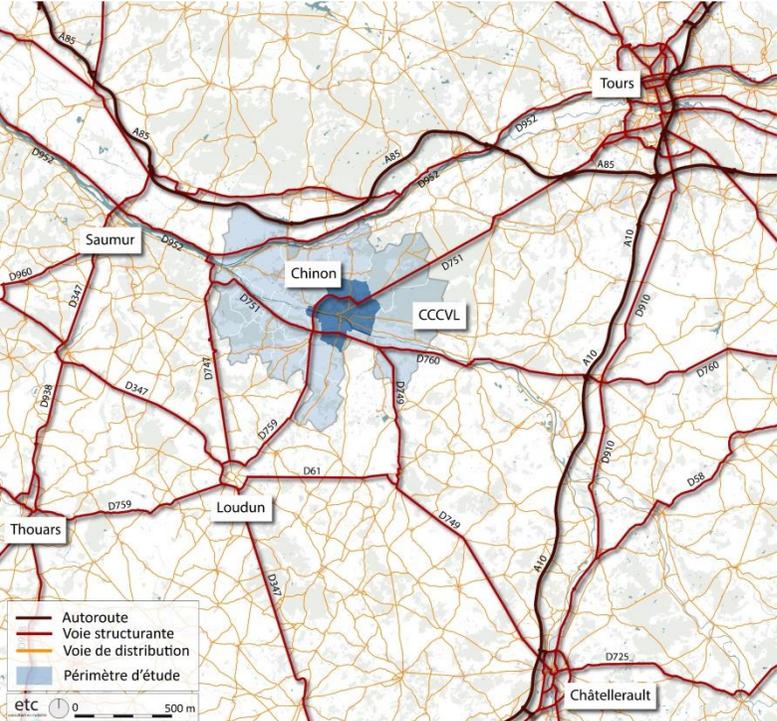


Part modale des habitants de la CCCVL pour les trajets D-T selon leurs villes de résidence – INSEE



Part modale des actifs travaillant dans la CCCVL selon leurs commune de travail - INSEE

HIÉRARCHIE DU RÉSEAU



Hiérarchie du réseau à l'échelle de la CC et à l'échelle de la ville de Chinon - ETC

SOURCES

SOURCES

PAGE 10 – CHIFFRE DE LA MOBILITÉ

- (1) ETC à partir des données INSEE 2015
- (2) Entretiens multiples avec le Collectif Chinonais Environnement (Françoise Baudin), Mme Lambert (Adjointe aux affaires scolaires), Mme Gabillaud Mortier (CIAS)
- (3) ETC à partir de l'ensemble des entretiens
- (4) Observations d'ETC, état des lieux communautaires (données issues du PLUI-H) – Commission transport et mobilité (2018), retours fréquents lors des entretiens.
- (5) Entretiens avec Mme Gabillaud Mortier (CIAS)

PAGE 14 – TRANSPORTS

- (1) Entretiens avec M.Moutardier et Mme Camille (SITRAVEL)
- (2) Échange avec Fabienne Pignolet (région)
- (3) Observations ETC et entretiens multiples dont SITRAVEL
- (4) Entretien avec Mme Gabillaud Mortier (CIAS)

PAGE 16 – VÉLO

- (1) Fréquentation de la Loire à Vélo, Région CVL
- (2) Entretiens diverses (Maire, élus, collectif Chinonais Environnement, etc.)
- (3) ETC à partir des données INSEE 2015
- (4) Échange avec Madame Lhoumeau, présentation SNCF «reconversion de l'ancienne ligne ferroviaire n°525000»

PAGE 29 – STATIONNEMENT

- (1) Entretien avec Frédéric Debaune / l'étude stationnement en cours qui vérifiera cet aspect
- (2) Entretien avec l'AVEC
- (3) Éléments ressortis dans le CCTP / l'étude stationnement en cours vérifiera cet aspect



**Nous vous remercions
pour votre attention**

221, Rue Lafayette
75010 Paris
(33) 1 85 09 60 33

contact@etc-mobilite.fr
www.etc-mobilite.fr