

Annexe 1

Dossier de candidature de la ville de Chartres, 28000, Eure-et-Loir

Appel à Projets

AVELO 2

Date d'ouverture : 03/03/2021

Date de clôture : 16/06/2021

Dépôt des dossiers sous forme électronique sur la plateforme
Agir pour la transition

Contact : AAPAVELO2@ademe.fr

Attention :

- Des documents complémentaires, permettant de décrire le projet de façon plus détaillée ou de le justifier peuvent être joints à ce dossier.

- Eligibilité

Ne seront pas recevables :

Les projets n'entrant pas dans le champ de l'appel à projets (cf. partie B du texte de l'AAP) ;

Les territoires ne répondant pas aux critères mentionnés (cf. partie D du texte de l'AAP) ;

Les projets de plus de 36 mois ;

Les projets déposés hors délais ;

Les dossiers incomplets et/ou ne respectant pas les formats de soumission et/ou avec une description du projet ne permettant pas d'évaluer son contenu.

Nom du porteur de projet	Ville de Chartres, 28000, Eure-et-Loir
Acronyme et Intitulé du projet	« Partageons la Ville » Développement de nouveaux services vélos à Chartres 

1/ PRESENTATION DU TERRITOIRE CONCERNE

Insérer ou présenter une carte du territoire concerné

Présentant par exemple les infrastructures routières, les zones à circulation apaisée (Z30, ZR, Aire piétonne), les principaux générateurs de trafic...

Suite à l'élaboration de son Schéma Directeur, la ville de Chartres a choisi d'uniformiser la limitation de vitesse à 30km/h sur l'ensemble de la commune, à l'exception de certains grands axes entrants. De plus le cœur de ville est doté d'une vaste zone piétonne.

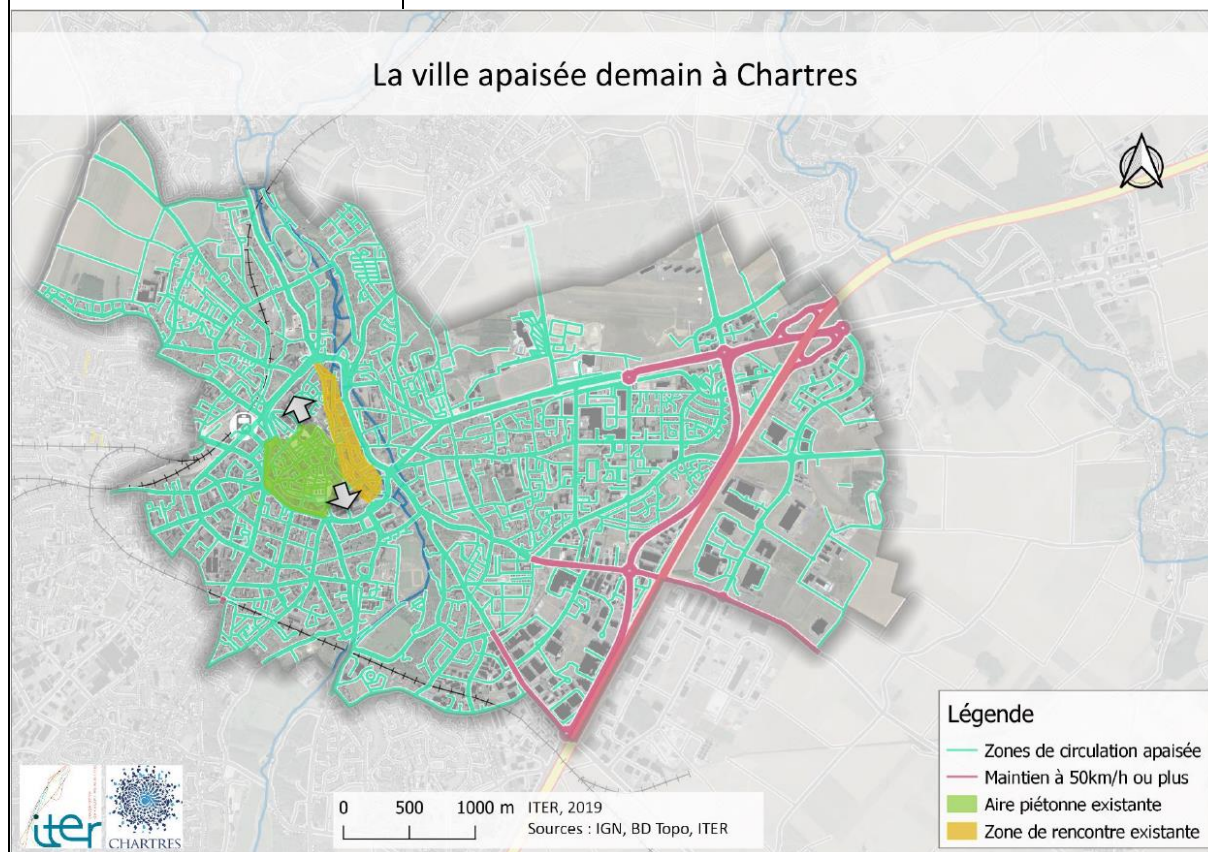


Figure 1 : Zones de circulations de la ville de Chartres, source : étude ITER, 2019.

Description du périmètre territorial (<i>échelle territoriale, superficie, diversité des espaces, aménagements existants - quantifiés, nombre de communes, typologie de l'habitat - dense, diffus</i>) (5 lignes maximum)	La ville de Chartres est la commune la plus importante d'Eure-et-Loir. Elle occupe une superficie de 16,9 km² et se trouve au cœur de la communauté d'agglomération de Chartres métropole. La proximité de la ville avec la capitale rend Chartres attractive. Elle se trouve en effet à moins de 100 km de Paris ce qui s'effectue facilement en train. La ville repense ses mobilités depuis plusieurs années, cela passe par la suppression progressive des carrefours à feux, la démocratisation des rues en doubles sens cyclable ou encore le passage de l'ensemble de la ville à 30 km/h en janvier 2021.
Description en termes de nombre d'habitants, d'emplois, le nombre d'établissements scolaires, ... <i>Décrire le caractère éventuellement rural ou de montagne du territoire concerné ; ainsi que la densité de population et d'emplois, le nombre d'entreprises, part de l'activité liée à l'administration publique</i> (5 lignes maximum)	Chartres est une ville de 39 000 habitants dotée d'un centre urbain dense et attractif (2289 hab/km² sur la commune (INSEE, 2017). On y trouve près de 30 000 emplois ainsi qu'une cinquantaine d'établissements scolaires de tous niveaux. A Chartres, 15,7 % de l'activité provient de l'administration publique tandis que 794 commerces sont présents sur la commune, soit 1 pour 49 habitants. Cette donnée est bien supérieure à la moyenne des communes françaises de taille comparable qui est de 1/83 (Intencité, agence d'urbanisme, mars 2021).
Description des enjeux locaux et des besoins concernant la mobilité <i>Part modale du vélo, de la marche à pied (le cas échéant approximativement)</i> <i>Motorisation des ménages, parc de voitures particulières</i> <i>Moyens affectés par le territoire sur le développement cyclable en €/an/hab –moyens affectés par la structure candidate et moyens complémentaires apportés par d'autres acteurs du territoire</i>	Chartres est une ville propice à l'utilisation des modes actifs de déplacement. Ils représentent 17.6% des transports utilisés pour se rendre au travail, contre 60.5% pour la voiture (INSEE, 2017). En 2017, 73,3% des ménages chartains possédaient au moins une voiture individuelle, un chiffre qui reste stable depuis 10 ans (INSEE, 2017). Néanmoins, les prises de décisions de la ville tendent à diminuer la présence de la voiture en centre-ville, d'une part en réduisant la vitesse et en favorisant les mobilités actives, mais aussi en développant les parkings souterrains pour libérer de la place sur la voirie. Ces choix se placent dans la continuité des documents d'urbanismes qui affichent un attachement au développement des modes actifs de déplacement et à la réduction des gaz à effet de serre émis par les véhicules motorisés. L'élaboration d'un Schéma Directeur des déplacements et modes actifs a ainsi été engagée à partir de 2019 et se retrouve dans sa troisième et dernière phase.

<i>Contribution du projet aux dispositifs de planification de la mobilité du territoire, intégration dans les documents de planification SCoT, PLUI.</i> <i>(10 lignes maximum)</i>	Le budget de la ville destiné à des aménagements simples pour les mobilités actives est de 100 000€ TTC pour l'année 2021. Le bureau d'études ITER recommande des réaménagements de carrefours à travers la suppression de feux. Les coûts estimés varient entre 2.2M€ et 3.7M€ TTC. Ainsi que des aménagements de sections courantes à hauteur de 100 000 € TTC. L'engagement de la municipalité est ainsi de supprimer 50% de ses feux tricolores d'ici 2024.
Organisation des compétences <i>Préciser la répartition des compétences en lien avec les modes actifs sur le territoire voirie / planification / transport (AOM ou non) Décrire l'organisation et la gouvernance des politiques de mobilité entre les communes et l'EPCI</i> <i>(5 lignes maximum)</i>	L'organisation des transports en commun sur l'ensemble de l'agglomération est gérée par Chartres métropole sous le nom de réseau Filibus. En complément, la Région assure la desserte intra-urbaine grâce à son réseau Rémi. L'agglomération Chartres métropole possède la compétence vélo dans le cadre du Plan Vert (Cheminements piétons et cyclables en site protégé) et des voies cyclables touristiques. De leur côté, les communes possèdent la compétence liée à la mobilité sur leur territoire. La ville de Chartres gère donc l'organisation des mobilités actives destinées à l'usage quotidien sur la commune.
Présentation, description et planning des démarches territoriales, sectorielles, environnementales d'amélioration déjà réalisées ou en cours <i>Joindre le document décrivant le schéma vélo du territoire (ou schéma modes actifs si approche mixte vélo/marche), pré requis pour un dépôt de dossier aux axes 2 et 3, accompagné du PPI le cas échéant.</i> <i>(10 lignes maximum)</i>	Les principes de l'éco-ville sont retrouvés dans le Schéma Directeur des déplacements et modes actifs de Chartres repose sur quatre grands points : • La suppression des feux tricolores : La ville s'est donnée pour objectif de supprimer 50% de ses feux tricolores à l'horizon 2024. Cette opération a déjà débuté. Les prochains carrefours concernés sont ceux au croisement de la rue Reverdy avec la rue Chanzy ainsi que celui de la rue Renouard Saint-loup avec la rue des Vieux-Capucins. Ils seront testés sans feux durant le mois de juin 2021. • Le passage à 30km/h : La limitation de la vitesse à 30km/h, a été instaurée le 1^{er} janvier 2021. • Le développement de sens uniques : Cette mesure permet de rendre la ville plus apaisée tout en fluidifiant le trafic. • La réduction de l'impact de la voiture en cœur de ville : la création d'un parking en sous-sol de 1223 places en centre-ville a permis de libérer de la place en favorisant les flux de transports en commun et les mobilités actives. Dans cette continuité, des expérimentations sont en cours dans le secteur nord de la ville avec des rues à doubles sens cyclable.

	Cette démarche d'Eco-ville, initiée depuis 2001 par la municipalité permet d'augmenter la sécurité de tous mais aussi la vitesse moyenne des véhicules motorisés tout en réduisant la pollution atmosphérique et sonore. La charte pour une Eco-ville et le Schéma directeur des déplacements et modes actifs sont ainsi en cours d'élaboration dans un souci de continuité et de cohérence avec les actions engagées jusque-là.
--	--

2/ DESCRIPTION DU PROJET	
Acronyme du projet <i>Nom de code du projet permettant de l'identifier rapidement</i>	« Partageons la Ville » : Développement de nouveaux services vélos à Chartres 
Libellé du projet <i>Le libellé du projet doit permettre de comprendre rapidement le ou les objectif(s) et le contenu du projet</i> <i>(Résumé publiable du projet en 5 lignes max)</i>	Le projet <i>Partageons la Ville</i> s'inscrit dans les actions préconisées du Schéma Directeur des déplacements et modes actifs en cours d'élaboration. La démarche consiste à développer les mobilités actives et en particulier le vélo, tout en veillant à partager la rue et à maintenir une cohérence intercommunale notamment à l'échelle de l'Opération de Revitalisation de Territoire (ORT) concernée par trois villes, Chartres, Lucé et Mainvilliers. Pour cela, le projet s'appuie sur la Maison du Vélo de Chartres, organisme qui loue des vélos sur courte et longue durée. L'objectif du projet est d'augmenter la flotte de vélos, tout en élargissant les typologies de véhicules proposés. De plus, le projet porte sur le développement de l'animation et de la communication à travers des ateliers de sensibilisation qui seront déployés à l'échelle de l'ORT.
Durée du projet	34 mois (01/09/2021 – 30/06/2024)
Description des besoins auxquels le projet répond <i>Expliciter la problématique et les besoins locaux.</i> <i>(10 lignes maximum)</i>	Le projet cherche tout d'abord à valoriser le potentiel de la ville de Chartres et à augmenter la part modale des modes actifs sur les trajets domicile-travail. Actuellement, l'offre de vélos en location est trop réduite. Les chartreains font face à une longue liste d'attente pour obtenir un vélo à la Maison du Vélo de Chartres métropole, que celui-ci soit classique ou à assistance électrique. De plus, la flotte actuelle déplore le manque de services adaptés à son bon

	fonctionnement tel que des ateliers de réparations, d'entretien et d'animation autour de ses activités.		
Axes du projet <i>Préciser les axes (cf. partie B du texte de l'AAP) auxquels le projet répond.</i>	1	Etudes	NON
	2	Services	OUI
	3	Communication / Animation	OUI
	4	Ingénierie territoriale (hors financement CEE)	NON

Axe 1 - Etudes	
Enjeux et objectifs <i>Les enjeux sont des éléments de contexte du projet qui amènent à définir des objectifs à atteindre grâce au projet.</i> - Aménagement (planification, itinéraire cyclable, jalonnement...) (5 lignes maximum)	
Description technique du projet <i>Expliciter le contenu du projet envisagé pour répondre aux besoins identifiés</i> <i>(Etudes uniquement) :</i> - Schéma directeur et études pré opérationnelles d'aménagement : le projet de CCTP des consultations à lancer pourra utilement être joint - Présentation détaillée de l'itinéraire envisagé pour les études de MOE opérationnelles d'aménagement sur des itinéraires complexes (10 lignes maximum)	

Axe 2 - Services	
Enjeux et objectifs <i>Les enjeux sont des éléments de contexte du projet qui amènent à définir des objectifs à atteindre grâce au projet.</i> - Services (stationnement, vélopartage, autres services) <i>(5 lignes maximum)</i>	Dans la continuité de l'élaboration de son Schéma Directeur, la ville de Chartres cherche à développer les mobilités actives. Pour encourager les habitants à l'utilisation du vélo, la ville a choisi de proposer des locations de vélos peu onéreuses pour développer l'utilisation de ce moyen de transport.
Description technique du projet <i>Expliciter le contenu du projet envisagé pour répondre aux besoins identifiés</i> <i>Présentation du service vélo (existant ou innovant) :</i> - Type de service, cible, périmètre, modalités de fonctionnement - Partenaires envisagés, insertion du service dans l'offre actuelle de mobilité du territoire, conditions de pérennité du service sur le territoire <i>(10 lignes maximum)</i>	La Maison du Vélo de Chartres possède actuellement 335 vélos dont 132 VAE qu'elle propose à la location de courte ou longue durée (maximum 6 mois) sur le territoire de l'agglomération chartreuse. Il est notable que cette flotte est insuffisante au regard des demandes des habitants, en 2021 environ 80 personnes sont en liste d'attente. En effet, il faut attendre en moyenne 6 mois pour obtenir un VAE. Le projet envisage donc d'élargir cette flotte de vélos de manière variée (VAE et vélos cargo) pour proposer ces véhicules aux habitants et aux commerçants engagés dans leur mobilité. Pour compléter et entretenir cette flotte, la ville de Chartres a décidé de se procurer des équipements de nettoyage et de gravage adaptés aux vélos. Le projet s'appuie sur un organisme fonctionnel et expérimenté pour augmenter l'offre et développer les modes de déplacements actifs. La Maison du Vélo, créée en 2012, est gérée par la SPL Chartres métropole transports. Sur l'agglomération, l'offre cyclable est complétée par l'Office du Tourisme qui propose des véhicules classiques et électriques en location de courte durée.

Axe 3 – Communication / Animation	
Enjeux et objectifs <i>Les enjeux sont des éléments de contexte du projet qui amènent à définir des objectifs à atteindre grâce au projet.</i> - <i>Animation et communication (événements, plan de communication, nombre de personnes sensibilisées, type de public concerné – jeunes, précaires, scolarisés, actifs, aînés, etc. animation du territoire...)</i> <i>(5 lignes maximum)</i>	Pour encourager les habitants à utiliser le vélo, la ville a choisi de proposer des locations de vélos peu onéreuses pour développer l'utilisation de ce moyen de transport. Pour accompagner cette offre de location et sensibiliser le public, notamment les jeunes en insertion professionnelle, des actions de communication et d'animation seront déployées à la Maison du Vélo et dans les Maisons Pour Tous (MPT)¹ de ville de Chartres.
Description technique du projet <i>Expliciter le contenu du projet envisagé pour répondre aux besoins identifiés</i> - <i>Description des modalités retenues afin de mettre en œuvre la politique cyclable du territoire : présentations des actions prévisionnelles, animation/communication, évaluation, conditions de pérennisation une fois le financement ADEME arrêté</i> - <i>Présentation des projets de campagne de communication : format de la campagne, contenu, public visé (notamment auprès des publics jeunes, des seniors, des personnes en recherche d'emploi)</i> <i>(10 lignes maximum)</i>	Ainsi, l'objectif du projet est de mettre en place des ateliers d'animation et de communication dans le but d'inciter et sensibiliser les usagers. Le principe est de répartir une vingtaine d'ateliers par an (2022-2023 et premier semestre 2024) sur différentes thématiques comme la sécurité routière, l'entretien et la réparation du vélo, l'animation de circuits touristiques, etc. Organisés selon les actualités (Semaine du développement durable, Mai à vélo, la Fête du Vélo en septembre, etc.) ces ateliers seront répartis géographiquement entre la Maison du Vélo et les MPT et Centres sociaux à l'échelle de l'ORT (Opération Revitalisation de Territoire sur Chartres, Lucé et Mainvilliers).

¹ **Les Maisons Pour Tous (MPT)** : sont des équipements majeurs de la vie chartreuse. Elles sont ouvertes à tous les habitants, et proposent de nombreux projets et animations sportifs, culturels et de loisirs.

Axe 4 – Ingénierie territoriale pour mettre en œuvre une politique cyclable intégrée en finançant le recrutement de chargé.e.s de mission vélo / mobilités actives			
Missions pressenties pour le/la chargé.e de mission	Descriptif de l'action	Objectifs de l'action	Public(s) cible(s)
Action 1			
Action 2			
Action 3			

Résultats attendus

Au regard des indicateurs retenus par le territoire pour le suivi du projet en termes de :

- **Diminution de l'empreinte environnementale** du territoire (diminution de la consommation d'énergie, réduction des émissions de gaz à effet de serre et de la pollution atmosphérique, des nuisances sonores, ...)
- **Amélioration de l'autonomie de personnes en difficulté (inclusion sociale)**
- **Emploi et de développement économique durable** (nouvelles organisations, intégration de nouvelles activités, nombre d'embauches, ...)
- **Développement ou de renforcement de compétences locales**
- **Changements de comportement de mobilité** (objectifs de part modale à moyens et long termes/ report modal au regard des distances entre les principaux pôles générateurs de déplacements, pratique cyclable générée...)

(5 lignes maximum pour chaque item)

1. Le développement des mobilités actives et en particulier du vélo doit permettre de réduire le nombre de voitures individuelles et ainsi leur impact sur la ville et l'environnement.
2. L'agrandissement de la flotte et de la diversité de l'offre proposée de vélo est une opportunité pour toucher des publics plus larges (commerçants et artisans intéressés par les vélos cargos).
- 3 Grâce aux différents ateliers de sensibilisation les publics plus jeunes seront visés. Une remise de Kit de sécurité (gilets, lampes frontales, serre pantalon réfléchissants etc..) sera prévue lors du suivi des ateliers de sécurité routière.
4. Dans la continuité de son Schéma Directeur et des différentes expérimentations déjà mises en place, la ville de Chartres continue de développer ses compétences vélos et mobilités actives.
5. Ces différentes expérimentations permettront de tirer des conclusions et de cibler des points d'amélioration nécessaires, ce qui permettra d'augmenter la part modale du vélo pour les trajets du quotidien. L'objectif de la commune est d'augmenter significativement la part modale du vélo dans les prochaines années.

Evaluation <i>Méthodologie d'évaluation, facteurs de réussite/points de vigilance / indicateurs utilisés...</i> <i>(5 lignes maximum)</i>	Le taux d'utilisation de la flotte de la Maison du Vélo sera l'indicateur principal de la réussite du projet. De même, le taux de présence aux ateliers ainsi que le renouvellement du public permettront de tirer des conclusions. Des enquêtes de satisfaction seront également diffusées auprès des participants. Si les résultats sont encourageants, un nouvel agrandissement de la flotte de vélos est envisageable à moyen terme. De même si ces expérimentations se révèlent concluantes, elles pourront être reconduite à plus grande échelle sur l'agglomération.	
Valorisation du projet <i>Capitalisation des retours d'expérimentations, méthodologies de partage des connaissances acquises, communication, évènements...</i> <i>(10 lignes maximum)</i>	Le fait que cette expérimentation s'appuie sur un organisme existant de la ville de Chartres est un atout pour sa réussite. Selon les résultats et les observations qui seront effectuées, il est envisageable de reproduire ce type d'actions à plus grande échelle auprès des habitants de la commune, que ce soit en terme d'investissement matériel que de communication autour des modes actifs de déplacements. De plus, ces actions portées par la ville de Chartres doivent être mises en parallèle de celles mises en place sur le reste de l'agglomération et en particulier à l'échelle de l'ORT, pour continuer de porter un regard et une politique globale.	
Plan d'actions prévisionnel du projet (sur 36 mois maximum) <i>Description des actions, jalons, livrables du projet. Un calendrier détaillé peut être inséré par ailleurs. Le cas échéant, les actions engagées avant 2021 pourront être précisées.</i>		Actions à engager
	2021	Investissement dans des équipements vélo (20 VAE, 5 vélos cargos, batteries de rechange, équipements de nettoyage et de gravage) Lancement d'un marché public de services dans le but de retenir le prestataire en charge de l'animation et coordination du projet.
	2022	Mise en place d'une vingtaine d'ateliers annuels répartis de la manière suivante : • 6 ateliers à la Maison du Vélo ; • 1 atelier par « Maisons pour tous » (9 en total sur Chartres) • 5 ateliers repartis dans les Centres sociaux
	2023 - 2024	Maintien des ateliers d'animation dans le périmètre de l'ORT.

3/ ORGANISATION ET GOUVERNANCE DU PROJET

Equipe projet (<i>structure, participant, qualification, rôle...</i>) Certain-e-s sont-ils recruté-e-s spécifiquement pour le projet ? (5 lignes maximum)	L'affaire est suivie par l'instance de gouvernance de l'ORT, notamment par l' élu(e) en charge de la démarche Éco-Ville. Les Services de la Direction de l'Aménagement de l'Urbanisme et de l'Habitat en lien avec la Maison du Vélo et les Services de Transports de la Ville de Chartres et de Chartres métropole.
Partenaires du projet (<i>structures, nombre et nature des acteurs participants- privés, associatifs, parapublics, publics, ...</i>) (5 lignes maximum)	Dans le cadre de ce projet, la ville de Chartres travaille en relation avec les Services des communes voisines en charge des mobilités actives, en particulier ceux de Lucé et Mainvilliers qui se trouvent dans le périmètre de l'Opération Revitalisation de Territoire (ORT). De plus, la communauté d'agglomération Chartres métropole et le Conseil Départemental d'Eure-et-Loir seront des partenaires privilégiés pour élaborer une stratégie d'ensemble sur le territoire.
Gouvernance du projet (<i>Organisation entre acteurs du projet, processus de décision...</i>) (5 lignes maximum)	L'instance de gouvernance de l'ORT a inscrit la réflexion sur les mobilités actives comme une action phare du dispositif Action Cœur de Ville – ORT. Un représentant de l'ADEME sera associé aux séances de présentation de projets, de bilans et d'arbitrages des projets concernés à cet Appel à Projets. Cotech : Services DAUH et Transports de la ville de Chartres et de Chartres métropoles en lien avec la Maison du vélo.
Intérêt et mobilisation du territoire concerné (<i>implication des élus / portage politique, méthodologie d'animation et d'implication des acteurs du territoire...</i>) (5 lignes maximum)	Le développement du projet prend cœur dans le programme Action Cœur de Ville - Opération de Revitalisation de Territoire (ACV-ORT). Il est porté par les élus de la ville de Chartres et soutenu activement par Chartres métropole qui valorise le développement des mobilités actives, en particulier dans le cadre des déplacements domicile-travail.
Prestataires envisagés (<i>Nature des compétences attendues, contenu de la / des prestation(s)...</i>) (5 lignes maximum)	Un prestataire externe est recherché pour lui confier la mise en place des ateliers pédagogique. Le profil du candidat est celui d'un organisme expérimenté, reconnu pour ses compétences en termes d'animation et disponible pour se rendre à Chartres régulièrement. Le cas échéant, une collaboration pourra être mise en place avec l'association C'Chartres Tourisme pour l'animation des circuits touristiques.

Annexe 1

Dossier de candidature de la commune de Lucé, 28110, Eure-et-Loir

Appel à Projets AVELO 2

Date d'ouverture : 03/03/2021

Date de clôture : 16/06/2021

Dépôt des dossiers sous forme électronique sur la plateforme
Agir pour la transition

Contact : AAPAVELO2@ademe.fr

Attention :

- Des documents complémentaires, permettant de décrire le projet de façon plus détaillée ou de le justifier peuvent être joints à ce dossier.

- Eligibilité

Ne seront pas recevables :

Les projets n'entrant pas dans le champ de l'appel à projets (cf. partie B du texte de l'AAP) ;

Les territoires ne répondant pas aux critères mentionnés (cf. partie D du texte de l'AAP) ;

Les projets de plus de 36 mois ;

Les projets déposés hors délais ;

Les dossiers incomplets et/ou ne respectant pas les formats de soumission et/ou avec une description du projet ne permettant pas d'évaluer son contenu.

Nom du porteur de projet	Ville de Lucé, 28110, Eure-et-Loir
Acronyme et Intitulé du projet	Etude d'une stratégie de développement d'aménagements cyclables et recrutement d'un.e chargé.e de mission Acronyme ?

1/ PRESENTATION DU TERRITOIRE CONCERNE

Insérer ou présenter une carte du territoire concerné

Présentant par exemple les infrastructures routières, les zones à circulation apaisée (Z30, ZR, Aire piétonne), les principaux générateurs de trafic...

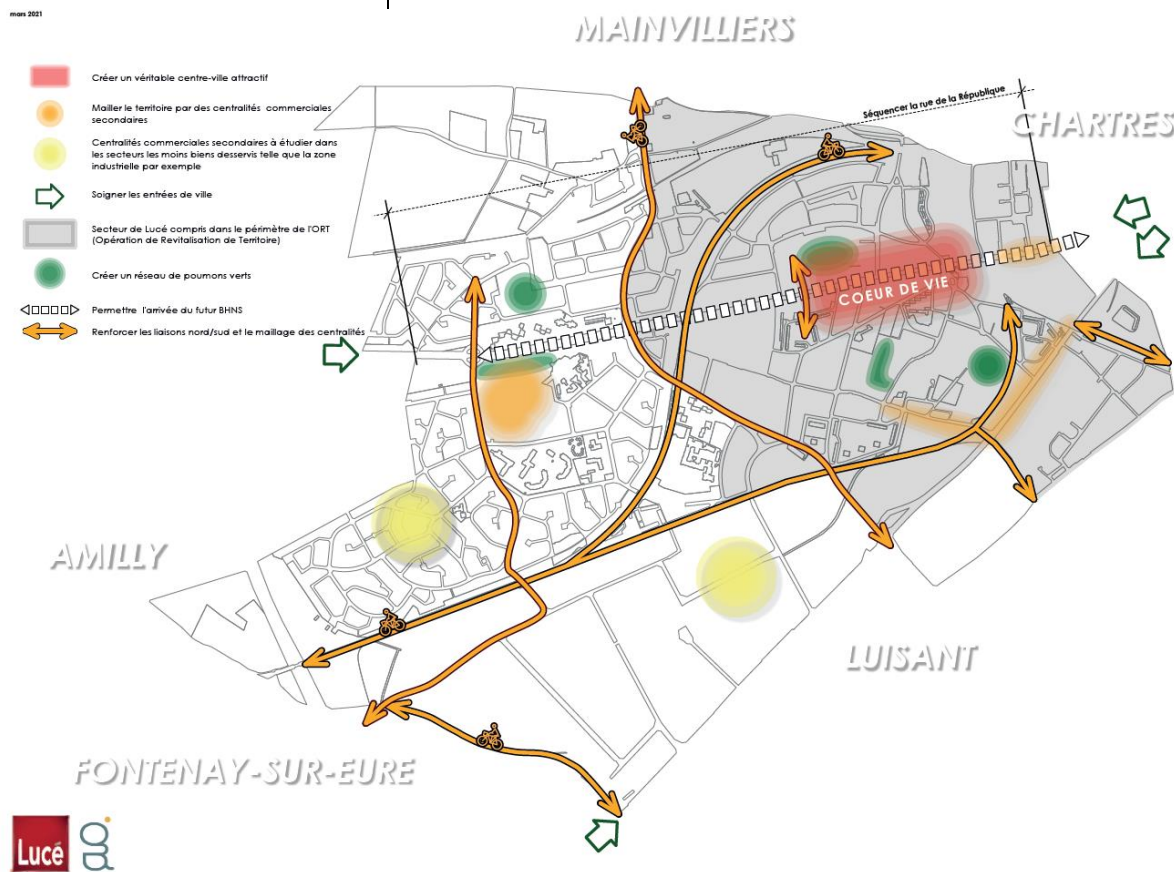
La ville de Lucé possède de nombreux aménagements de voies cyclables mais déplore la présence de discontinuités sur son réseau.

L'ancienne ligne de chemin de fer qui coupe la ville en deux est partiellement aménagée en voie piétonne au Nord-Est. Le développement d'une voie cyclable/piétonne sur le reste des rails désaffectés est un des enjeux majeurs de la commune.

Voir en annexe :

- A. Grand format : Enjeux sur la mobilité : Grands axes à développer pour les mobilités actives
- B. Typologies des voies de circulation

mars 2021



Commune de Lucé, projet d'aménagement et de développement durables (PADD)

10

Figure 2 : Enjeux de la mobilité : Grands axes à développer pour les mobilités actives, source : PADD, Commune de Lucé, 2021

Description du périmètre territorial (<i>échelle territoriale, superficie, diversité des espaces, aménagements existants - quantifiés, nombre de communes, typologie de l'habitat - dense, diffus</i>) (5 lignes maximum)	Le périmètre concerné est celui de la ville de Lucé, qui se trouve au sein de l'agglomération chartraine, en Eure-et-Loir. La ville occupe une superficie de 6 km². Le parc social représente 56 % du parc total de la commune et 41% des LLS de l'agglomération (2017). La ville de Lucé comprend 2 QPV, et accueille une partie importante des ménages les plus précaires de l'agglomération. L'habitat y est dense et les aménagements dédiés au vélo ponctuels. La proximité de Chartres, mais aussi de Paris, attire les habitants à Lucé. Ces derniers effectuent la majorité de leurs trajets du quotidien sur de courtes distances, pour lesquels les modes actifs de déplacements sont particulièrement adaptés.
Description en termes de nombre d'habitants, d'emplois, le nombre d'établissements scolaires, ... <i>Décrire le caractère éventuellement rural ou de montagne du territoire concerné ; ainsi que la densité de population et d'emplois, le nombre d'entreprises, part de l'activité liée à l'administration publique</i> (5 lignes maximum)	La ville de Lucé est une commune essentiellement urbaine située à l'Ouest de Chartres. D'après l'INSEE, 15 400 personnes y habitent ce qui en fait la troisième plus grande commune d'Eure-et-Loir et la plus dense avec 2547 hab/km². On y trouve 5485 emplois en 2017. A Lucé, 29.3% de l'activité est due à l'administration publique, l'enseignement ou la santé (INSEE, 2017). La ville compte une quinzaine d'établissements scolaires, de l'école maternelle au lycée. La ville présente un relief léger qui pourrait faciliter la pratique des mobilités actives.
Description des enjeux locaux et des besoins concernant la mobilité <i>Part modale du vélo, de la marche à pied (le cas échéant approximativement)</i> <i>Motorisation des ménages, parc de voitures particulières</i> <i>Moyens affectés par le territoire sur le développement cyclable en €/an/hab –moyens affectés par la structure candidate et moyens complémentaires</i>	Lucé est un territoire propice à l'utilisation des modes actifs de déplacements. Ville de petite taille et densément peuplée, les commerces et les écoles sont à proximité de chacun. De même, les trajets domicile-travail présentent un potentiel pour les mobilités actives. En effet, la plupart des actifs pourraient se rendre au travail à vélo, que ce soit sur la commune, dans le centre-ville de Chartres ou bien en passant par la gare en direction de Paris (Chartres - Paris : 32 trains quotidiens (TER), 1h08 en moyenne). Une grande partie des Lucéens effectuent ainsi des déplacements pendulaires. Pour le moment, la part modale du vélo dans les trajets domicile-travail est de 3.9% (VAE compris) sur la commune de Lucé contre 68.6% pour la voiture. En 2017, 78.3% des ménages lucéens possédaient au moins une voiture (INSEE). Dans son budget 2021, l'équipe municipale a affecté plus de 700 000 euros au domaine de la voirie, dont environ 10% consacrés aux mobilités actives. La volonté de développer

apportés par d'autres acteurs du territoire Contribution du projet aux dispositifs de planification de la mobilité du territoire, intégration dans les documents de planification SCoT, PLUI. (10 lignes maximum)	ces modes de déplacement se traduit dans le PLU communal et plus particulièrement dans le PADD, qui sont en cours de révision générale. L'un des 4 grands axes mis en valeur par ce dernier document est ainsi de « renforcer les liaisons nord-sud et le maillage des centralités », tout en « garanti[ssant] la sécurité des cycles et piétons ». Voir en annexe : D. Extrait du PADD
Organisation des compétences Préciser la répartition des compétences en lien avec les modes actifs sur le territoire voirie / planification / transport (AOM ou non) Décrire l'organisation et la gouvernance des politiques de mobilité entre les communes et l'EPCI (5 lignes maximum)	L'organisation des transports en commun sur la commune de Lucé et le reste de l'agglomération est gérée par Chartres métropole sous le nom de réseau Filibus. En complément, la Région assure la desserte intra-urbaine grâce à son réseau Rémi. L'agglomération Chartres métropole possède la compétence vélo dans le cadre du Plan Vert (Cheminements piétons et cyclables en site protégé) et des voies cyclables touristiques. De leur côté, les communes de l'agglomération possèdent la compétence liée à la mobilité sur leur territoire. La ville de Lucé décide donc de l'organisation des mobilités actives destinées à l'usage quotidien sur la commune. Néanmoins, il est primordial de maintenir une cohésion entre les différents organismes pour que le réseau cyclable de l'ensemble de l'aire urbaine soit continu et cohérent avec le Schéma Directeur existant sur la ville de Chartres.
Présentation, description et planning des démarches territoriales, sectorielles, environnementales d'amélioration déjà réalisées ou en cours Joindre le document décrivant le schéma vélo du territoire (ou schéma modes actifs si approche mixte vélo/marche), pré requis pour un dépôt de dossier aux axes 2 et 3, accompagné du PPI le cas échéant. (10 lignes maximum)	La commune de Lucé tient à améliorer la qualité de vie de ses habitants ainsi que la qualité de l'aire de la commune. Pour cela, le développement du vélo passe par la réduction des discontinuités dans le maillage urbain. La volonté politique est de faciliter la traversée de la ville sur les axes Est-Ouest et Nord-Sud. Dans un premier temps, une bande cyclable sera créée en 2021 entre les rues François Foreau et Lattre de Tassigny. Ensuite, la problématique est celle de la ligne SNCF désaffectée qui coupe Lucé en deux. L'objectif de la ville est de l'aménager pour en faire officiellement une voie de mobilités actives. En effet, celle-ci est déjà utilisée spontanément par les cyclistes et les piétons lucéens. De nombreuses autres rues mériteraient également une révision. Ainsi, l'élaboration d'un Schéma Directeur mobilités actives semble indispensable pour uniformiser la stratégie, d'une part au niveau communal, mais également au niveau de l'agglomération.

2/ DESCRIPTION DU PROJET			
Acronyme du projet <i>Nom de code du projet permettant de l'identifier rapidement</i>	Acronyme ?		
Libellé du projet <i>Le libellé du projet doit permettre de comprendre rapidement le ou les objectif(s) et le contenu du projet</i> <i>(Résumé publiable du projet en 5 lignes max)</i>	La ville de Lucé a pour intention de développer les modes actifs de déplacement sur sa commune. La création d'un Schéma Directeur est une étape primordiale pour obtenir une vision d'ensemble du territoire. Cerner les problématiques actuelles permettra à la ville de répondre à ses enjeux en matière de mobilités actives. De plus, cette volonté s'inscrit dans une réflexion plus générale à l'échelle de l'aire urbaine de Chartres, l'objectif étant de faciliter les connexions depuis Lucé avec les communes limitrophes.		
Durée du projet	36 mois (30/06/2021 – 30/06/2024)		
Description des besoins auxquels le projet répond <i>Expliciter la problématique et les besoins locaux.</i> <i>(10 lignes maximum)</i>	Le projet répond au besoin d'ingénierie de la commune. Aujourd'hui très impliquée dans le développement des mobilités actives, la ville cherche à réduire les discontinuités présentes dans son réseau cyclable en entreprenant des actions ponctuelles et ciblées. Pour être mise en place, la volonté des élus a besoin d'un service de pilotage interne dédié à ces questions de mobilités actives. De plus, l'apport d'un Schéma Directeur permettrait de cerner plus globalement les besoins du territoire et les problèmes susceptibles de freiner le développement des mobilités actives. De cette vision d'ensemble, découlera une stratégie durable à l'échelle de la ville et de l'ensemble de l'agglomération chartreuse. Ainsi le développement de l'intermodalité autour des pôles attractifs de l'agglomération comme la gare est un des enjeux majeurs du territoire. De même, la gestion des discontinuités dans le réseau cyclable n'est pas un problème propre à Lucé mais concerne plutôt l'aire urbaine. Il y a donc un besoin de cohérence entre les projets des différentes communes limitrophes que sont Lucé, Chartres, Mainvilliers et Luisant.		
Axes du projet <i>Préciser les axes (cf. partie B du texte de l'AAP) auxquels le projet répond.</i>	1	Etudes	OUI
	2	Services	NON
	3	Communication / Animation	NON

	4	Ingénierie territoriale (hors financement CEE)	OUI
--	---	--	-----

Axe 1 - Etudes	
Enjeux et objectifs <i>Les enjeux sont des éléments de contexte du projet qui amènent à définir des objectifs à atteindre grâce au projet.</i> - <i>Aménagement (planification, itinéraire cyclable, jalonnement...)</i> (5 lignes maximum)	La ville de Lucé présente un réel potentiel pour les mobilités actives. En effet la grande majorité des actifs ont la possibilité de se rendre au travail en vélo. L'enjeu est donc de faciliter les déplacements depuis leur domicile en direction du centre-ville de Lucé et de Chartres ou bien de la gare. De nombreux Lucéens effectuent en effet des déplacements pendulaires. Le développement de l'intermodalité autour des points attractifs est primordial, en particulier au niveau de la gare. Aujourd'hui, la commune de Lucé agit et aménage ponctuellement son territoire dans le but de développer les mobilités actives. Néanmoins, la ville a besoin d'une stratégie globale de développement.
Description technique du projet <i>Expliciter le contenu du projet envisagé pour répondre aux besoins identifiés</i> <i>(Etudes uniquement) :</i> - <i>Schéma directeur et études pré opérationnelles d'aménagement : le projet de CCTP des consultations à lancer pourra utilement être joint</i> - <i>Présentation détaillée de l'itinéraire envisagé pour les études de MOE opérationnelles d'aménagement sur des itinéraires complexes</i> (10 lignes maximum)	Le projet consiste à réaliser un diagnostic territorial ce qui permettra de cibler les potentiels et les contraintes du territoire en complétant les données existantes de la commune. Cette étude sera accompagnée de visites de terrain et d'une campagne de comptage vélo. L'objectif est de prendre en compte l'ensemble des modes de déplacements actifs. La seconde étape de l'étude sera une phase de propositions et de choix d'actions qui amèneront à l'élaboration du Schéma Directeur et des modalités de sa mise en œuvre. Des axes de travail seront fixés à court, moyen et long termes.

Axe 2 - Services	
Enjeux et objectifs <i>Les enjeux sont des éléments de contexte du projet qui amènent à définir des objectifs à atteindre grâce au projet.</i> - Services (stationnement, vélopartage, autres services) <i>(5 lignes maximum)</i>	
Description technique du projet <i>Expliciter le contenu du projet envisagé pour répondre aux besoins identifiés</i> <i>Présentation du service vélo (existant ou innovant) :</i> - Type de service, cible, périmètre, modalités de fonctionnement - Partenaires envisagés, insertion du service dans l'offre actuelle de mobilité du territoire, conditions de pérennité du service sur le territoire <i>(10 lignes maximum)</i>	

Axe 3 – Communication / Animation	
Enjeux et objectifs <i>Les enjeux sont des éléments de contexte du projet qui amènent à définir des objectifs à atteindre grâce au projet.</i> - <i>Animation et communication (événements, plan de communication, nombre de personnes sensibilisées, type de public concerné – jeunes, précaires, scolarisés, actifs, aînés, etc. animation du territoire...)</i> <i>(5 lignes maximum)</i>	
Description technique du projet <i>Expliciter le contenu du projet envisagé pour répondre aux besoins identifiés</i> - <i>Description des modalités retenues afin de mettre en œuvre la politique cyclable du territoire : présentations des actions prévisionnelles, animation/communication, évaluation, conditions de pérennisation une fois le financement ADEME arrêté</i> - <i>Présentation des projets de campagne de communication : format de la campagne, contenu, public visé (notamment auprès des publics jeunes, des seniors, des personnes en recherche d'emploi)</i> <i>(10 lignes maximum)</i>	

Axe 4 – Ingénierie territoriale pour mettre en œuvre une politique cyclable intégrée en finançant le recrutement de chargé.e.s de mission vélo / mobilités actives			
Missions pressenties pour le/la chargé.e de mission	Descriptif de l'action	Objectifs de l'action	Public(s) cible(s)
Action 1	Piloter l'élaboration d'une stratégie de développement des mobilités actives.	Veiller à l'élaboration du Schéma Directeur des mobilités actives réalisé par un bureau d'études extérieur.	Elus de Lucé Services techniques de la ville de Lucé Bureau d'étude
Action 2	Assurer la mise en œuvre opérationnelle de la politique cyclable, des EDP et des mobilités actives en faisant le lien avec la politique cyclable de l'Opération Revitalisation de Territoire (ORT), de l'agglomération de Chartres et du conseil départemental d'Eure-et-Loir.	Développer l'utilisation des modes actifs de déplacement sur la commune, dans le but d'améliorer la qualité de l'air, la santé, l'attractivité de la ville de Lucé, la transition écologique et énergétique, l'accès à la mobilité pour tous, etc Développer la cohérence entre les actions de Lucé, Chartres et Mainvilliers. Intervenir ponctuellement auprès des services techniques de Chartres métropole	Services techniques de la ville de Lucé Services Transports et Mobilités de l'agglomération Chartres métropole Partenaires privés
Action 3	Assurer l'expérimentation d'aménagements cyclables de transition ; Etudier l'organisation du stationnement et de la circulation ; Elaborer des projets, réaliser des	Développer des aménagements dans le but de faciliter la pratique du vélo sur le territoire	Elus de Lucé Services de la ville de Lucé Bureau d'étude

	études techniques, des diagnostics et des bilans.		
Action 4	Mener des actions de communication et de concertation auprès de la population, à l'échelle de l'ORT (Chartres, Lucé, Mainvilliers) (établissements scolaires, entreprises, etc.) (voir 2.1.2 concertation du CCTP)	Informier et éduquer le public vis-à-vis des actions mises en place. Accompagner les changements de pratiques sociales et comportementales.	A l'échelle de l'ORT : Population, associations, établissements scolaires, entreprises...
Action 5	Assister la Direction des Finances dans l'élaboration des dossiers de demandes de subventions sur les aménagements cyclables et pour les mobilités durables.	Obtenir des financements permettant de continuer le développement de l'utilisation des mobilités actives.	Services Finances de la ville de Lucé
Action 6	Coordonner et réaliser des séances informatives de retour d'expérience sous forme d'ateliers citoyens auprès de la ville de Chartres et Mainvilliers	Relayer les expérimentations avec ou sans succès sur la commune de Lucé.	Services Transports et Mobilités de Chartres métropole

Voir en annexe : Fiche de Poste détaillée

Résultats attendus

Au regard des indicateurs retenus par le territoire pour le suivi du projet en termes de :

- **Diminution de l'empreinte environnementale** du territoire (diminution de la consommation d'énergie, réduction des émissions de gaz à effet de serre et de la pollution atmosphérique, des nuisances sonores, ...)
- **Amélioration de l'autonomie de personnes en difficulté (inclusion sociale)**
- **Emploi et de développement économique durable** (nouvelles organisations, intégration de nouvelles activités, nombre d'embauches, ...)
- **Développement ou de renforcement de compétences locales**
- **Changements de comportement de mobilité** (objectifs de part modale à moyens et long termes/ report modal au regard des distances entre les principaux pôles générateurs de déplacements, pratique cyclable générée...)

(5 lignes maximum pour chaque item)

1. La ville de Lucé observe une densification de son territoire, suite à la construction de nombreux logements. Il y a donc un risque probable d'augmentation du nombre de véhicules individuels sur la commune.

L'effet attendu de la politique vélo est de réduire la pollution atmosphérique et d'augmenter la qualité de l'aire de Lucé en réduisant le nombre de véhicules motorisés personnels. De même, une réduction des consommations énergétiques et des nuisances sonores sont des résultats attendus à long terme.

2.

3.

4. L'étude du Schéma Directeur devrait permettre le développement des actions liées au vélo dans le domaine de compétence de la commune.

5. Une meilleure connaissance des enjeux du territoire permettra de cibler les aménagements vélos nécessaires, ce qui permettra d'augmenter la part modale du vélo pour les trajets du quotidien. Les attentes concernent plus spécifiquement les trajets domicile-travail en direction des centres-villes de Lucé et de Chartres ou de la gare, où la tendance est à favoriser le report modal au profit des mobilités actives. L'objectif de la commune est d'augmenter significativement la part modale du vélo dans les prochaines années et de passer de 3.9% à 10% d'ici 2030.

Evaluation <i>Méthodologie d'évaluation, facteurs de réussite/points de vigilance / indicateurs utilisés...</i> <i>(5 lignes maximum)</i>	L'évolution de la part modale du vélo sur la commune et au cœur de l'agglomération sera l'indicateur principal de la réussite des expérimentations mises en place. Une analyse plus fine de la fréquentation des pôles générateurs de trafic pourra nuancer les résultats. De la même façon, le taux d'utilisation des emplacements de stationnement sera un point caractéristique de la réussite des projets. A long terme, des études quant à l'évolution de la qualité de l'air pourront être envisagées.		
Valorisation du projet <i>Capitalisation des retours d'expérimentations, méthodologies de partage des connaissances acquises, communication, évènements...</i> <i>(10 lignes maximum)</i>	Le Schéma Directeur obtenu sera valorisé par le travail du.e chargé.e de mission recruté.e grâce aux aides de l'axe 4. L'intention de la commune est de développer les modes actifs de déplacement selon la stratégie et les conseils prodigués par l'étude. De plus, des actions de communication auprès du public sont envisageables pour donner suite aux futurs aménagements. La présence d'un Schéma Directeur sur la commune de Lucé permettra d'uniformiser la stratégie à l'échelle de l'aire urbaine en faisant le parallèle avec le Schéma Directeur réalisé sur Chartres auparavant.		
Plan d'actions prévisionnel du projet (sur 36 mois maximum) <i>Description des actions, jalons, livrables du projet. Un calendrier détaillé peut être inséré par ailleurs. Le cas échéant, les actions engagées avant 2021 pourront être précisées.</i> <i>Voir en annexe : C. Calendrier détaillé : Plan d'action prévisionnel du projet</i>		Actions à engager	
	2021	Date prévisionnelle de démarrage de l'opération : 30/06/2021 Création d'un poste de contractuel : Chargé.e de mission vélo / mobilités actives, aménagement et développement urbain durable Elaboration et diffusion d'un CCTP concernant le Schéma Directeur Choix d'un bureau d'étude pour réaliser le Schéma Directeur	
	2022	Début de l'étude par le prestataire (Janvier 2022) Début de la phase opérationnelle (Septembre 2022) 5.	

	2023	Suite de la phase opérationnelle Evaluation des actions mises en place
	2024	Suite de l'évaluation des actions mises en place Définition des actions à retenir suite à l'évaluation Date de fin de l'opération: 30/06/2024

3/ ORGANISATION ET GOUVERNANCE DU PROJET

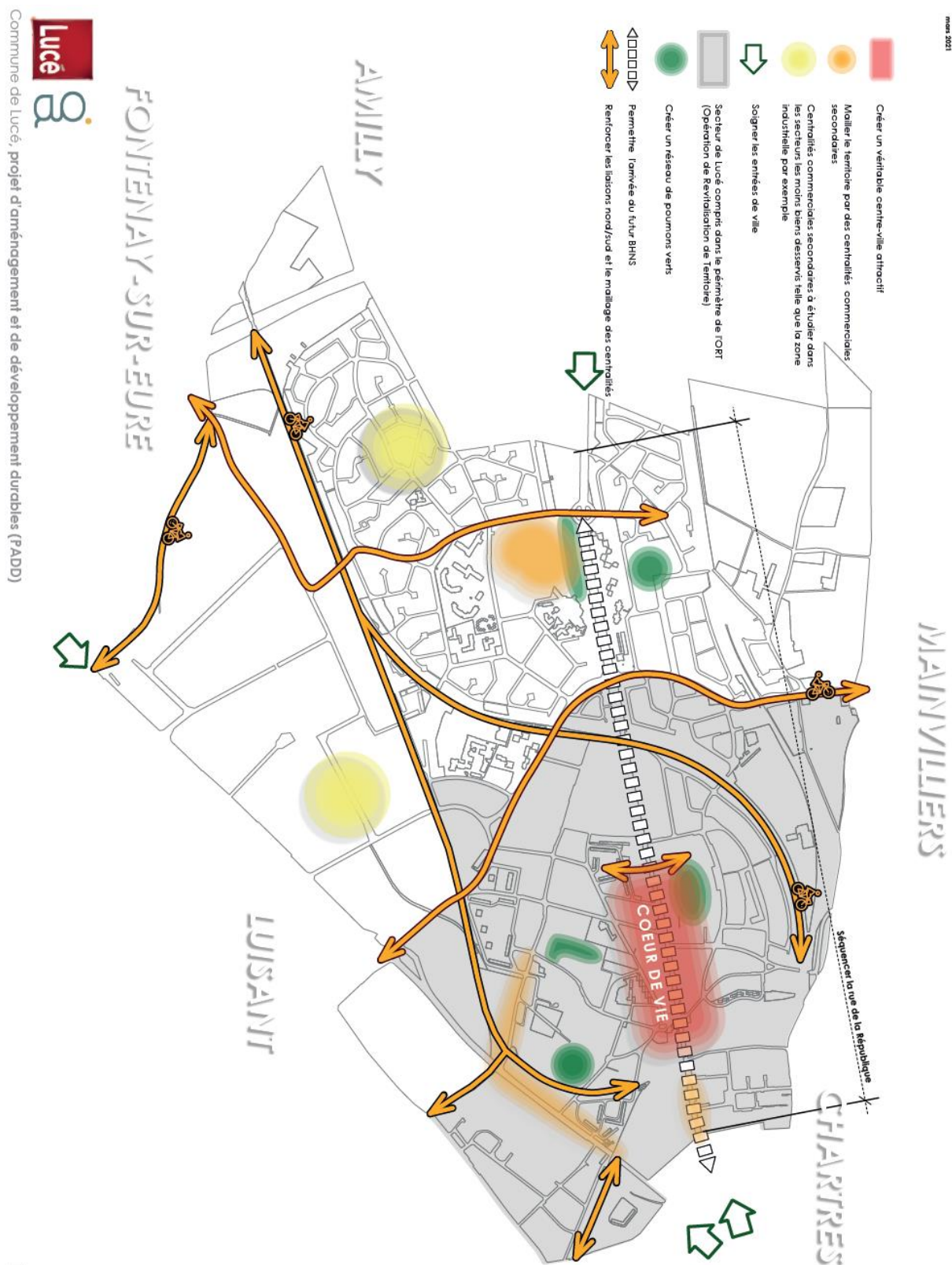
Equipe projet (<i>structure, participant, qualification, rôle ...</i>) <i>Certain-e-s sont-ils recruté-e-s spécifiquement pour le projet ?</i> (5 lignes maximum)	L'affaire est suivie par les élus de la commune de Lucé, • M. Florent GAUTHIER, Maire de Lucé, • M. Thomas BARRÉ, Conseiller délégué à l'environnement, au développement durable et au cadre de vie, Les services techniques de la ville de Lucé, représentés par, • M. Eric GUERIN, Directeur des Services Techniques • M. Jean-Michel TREMBLAY, Responsable du Service Voirie - Environnement • Mme. Pauline LE ROUX, Directrice des Finances et de la Commande Publique • Un.e chargé.e de mission vélo/mobilités actives, aménagement et développement urbain durable recruté.e spécifiquement pour le projet (Axe 4 de l'AAP) Associer des représentants des services transports et aménagement de l'agglomération de Chartres.
Partenaires du projet (<i>structures, nombre et nature des acteurs participants- privés, associatifs, parapublics, publics, ...</i>) (5 lignes maximum)	Dans le cadre de ce projet, la commune de Lucé travaillera en relation avec un bureau d'étude pour l'élaboration du Schéma Directeur. De plus, la ville garde des relations avec les opérateurs de transports, dont Filibus, ainsi qu'avec les Services des communes voisines en charge des mobilités actives, en particulier ceux de Chartres et Mainvilliers. De plus, la communauté d'agglomération Chartres métropole et le Conseil Départemental d'Eure-et-Loir seront des partenaires privilégiés pour élaborer une stratégie d'ensemble sur le territoire.
Gouvernance du projet (<i>Organisation entre acteurs du projet, processus de décision...</i>) (5 lignes maximum)	Copil : Elus de Lucé, Services de la ville de Lucé, Représentant de la DDT, Bureau d'étude chargé du Schéma Directeur, Représentant de l'ADEME... Cotech : Services de la ville de Lucé et Bureau d'étude chargé du Schéma Directeur
Intérêt et mobilisation du territoire concerné (<i>implication des élus / portage politique, méthodologie d'animation et d'implication des acteurs du territoire...</i>)	Le développement du projet prend cœur dans le programme Action Cœur de Ville - Opération de Revitalisation de Territoire (ACV-ORT). Il est porté par les élus de la ville de Lucé et soutenu activement par Chartres métropole qui valorise la définition de la politique cyclable en lien avec celle des communes voisines.

(5 lignes maximum)	
Prestataires envisagés <i>(Nature des compétences attendues, contenu de la / des prestation(s)...) (5 lignes maximum)</i>	La ville de Lucé va solliciter l'aide d'un bureau d'étude pour la réalisation de son Schéma Directeur des modes actifs. Le profil attendu du prestataire est celui d'un cabinet expert en mobilités, reconnu pour ses conseils et ses solutions en matière de transport et en particulier de mobilités actives. La première tâche du prestataire est de faire un état des lieux des aménagements cyclables existants et de la situation du territoire à l'aide des documents existants et de visites de terrain. Par la suite, la commune s'attend à recevoir une liste identifiant les axes de travail prioritaires ainsi que des propositions d'actions à mettre en œuvre. Ces documents seront accompagnés par un phasage de projets, à court, moyen et long termes ainsi que par une évaluation financière des actions proposées. Les besoins en termes de stationnement cyclable seront également étudiés.

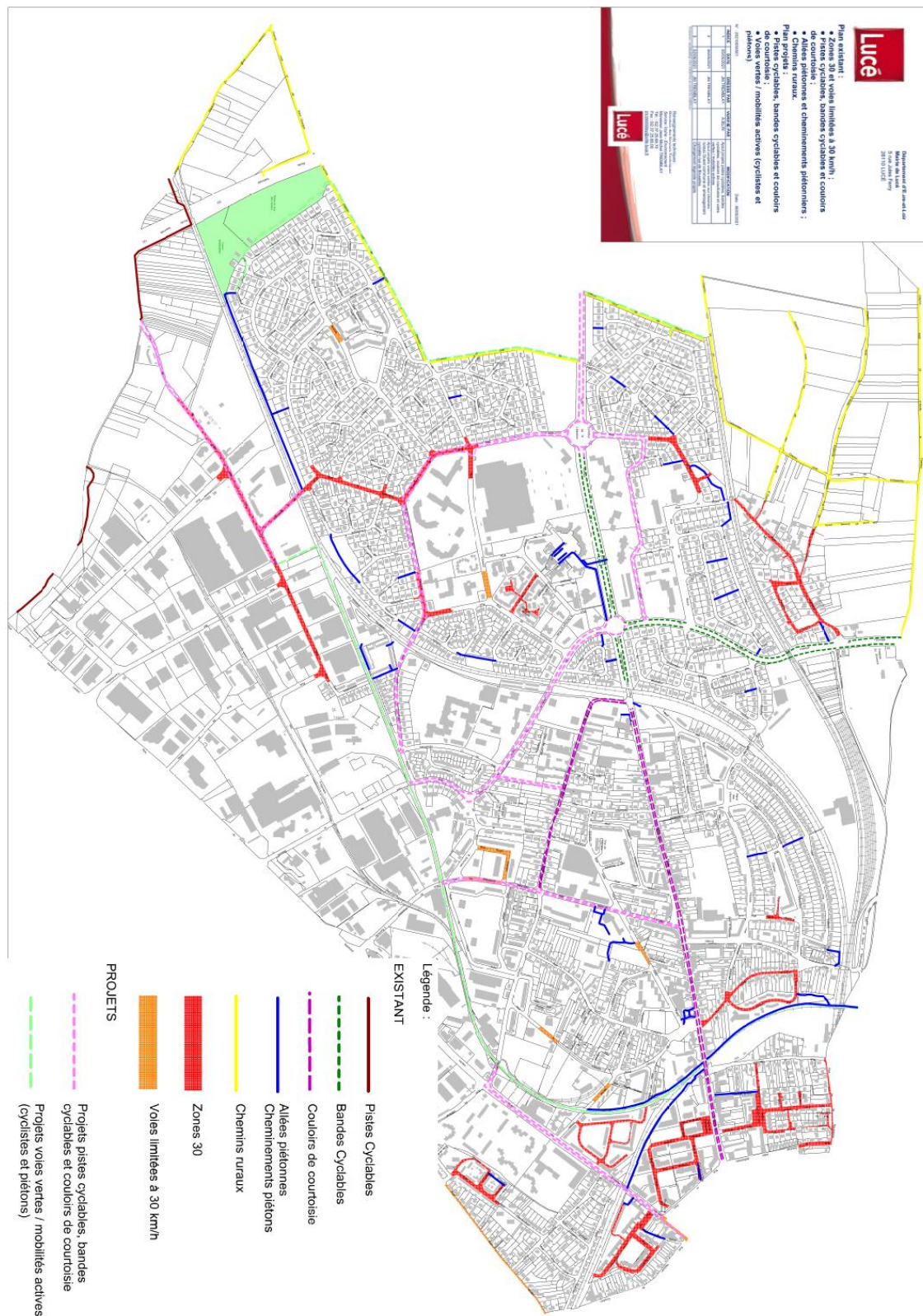
Sommaire des annexes

A. Carte de présentation de Lucé en grand format.....	33
B. Typologie des voies de circulation.....	34
C. Calendrier détaillé : Plan d'action prévisionnel du projet.....	35
D. Extrait du PADD de Lucé.....	36

A. Carte de présentation de Lucé en grand format (1. Présentation du territoire concerné) (source : PADD de la ville de Lucé, 2021)



B. Typologie des voies de circulation (source : Ville de Lucé, 2021)



C. Calendrier détaillé : Plan d'action prévisionnel du projet

	2021	2022	2023	2024
Janvier		Début de l'étude par le prestataire - Phase d'état des lieux et de diagnostic, Analyse du territoire, Visites de terrain, concertation, comptages vélo - Contenu attendu de l'analyse : - Hiérarchisation des voies, leurs connexions, leurs caractéristiques, - Continuité des itinéraires, - Typologies des aménagements, - Sécurité et identifications des points noirs, - Jalonnement et signalisation, - Mobilier et offre en stationnements vélo, - Intermodalité avec les réseaux de transports, - Limitation de vitesse des voies, - Conférence des limitations des zones apaisées - Les abords des établissements scolaires, - Actions de communication et sensibilisation.	Suite de la phase opérationnelle (Septembre 2022 - Septembre 2023)	Suite de l'évaluation des actions mises en place (Septembre 2023 – Mars 2024)
Février				
Mars				
Avril				
Mai				
Juin	Date prévisionnelle de démarrage de l'opération: 30/06/2021	Phase de proposition et choix des actions		- Définition des actions à retenir suite à l'évaluation (Mars - Juin 2024) - Date de fin de l'opération: 30/06/2024
Juillet	- Création du poste de contractuel : Chargé.e de mission vélo / mobilités actives, aménagement et développement urbain durable - Définition d'un Cahier des Clauses Techniques Particulières (CCTP) (1 mois)			
Août	Phase d'élaboration du Schéma Directeur, établissement d'un plan d'action et de communication Présentation des résultats (Septembre 2022). Liste des livrables attendus : - Les comptes rendus des différentes réunions ou entretiens, - Les supports de présentations projetés lors des réunions - Le rapport d'étape à la fin de chacune des phases - Le rapport final, le schéma directeur de la ville de Lucé, regroupant l'ensemble des éléments d'études (synthèse du diagnostic, fiches d'actions détaillées, programme prévisionnel d'investissement) - Le cahier de prescriptions techniques des aménagements cyclables - Les tableaux et tables SIG élaborés au cours de la mission - Les cartographies, photos, illustrations élaborées.			
Septembre		- Lancement du marché et diffusion du CCTP (90 jours) - Jury de recrutement du de la chargé.e de mission - Création d'une instance de suivi / pilotage (Elus, Chargé.e de mission, Directeur de l'aménagement...)	Évaluation des actions mises en place (Septembre 2023 – Mars 2024)	
Octobre				
Novembre				
Décembre	Consultations des cabinets d'expertises et choix du prestataire			

1.1. Améliorer l'organisation urbaine

AMÉLIORER LE
CADRE
DE VIE

- **Mailler le territoire par des centralités plus affirmées**
 - Créer un centre-ville à l'échelle de la troisième ville d'Eure-et-Loir (en nombre d'habitants).
 - Renforcer les centralités existantes Aquitaine / Arcades, rue de la République, Vieux Puits, et rue du Maréchal Leclerc et développer des synergies géographiques de fonctions.
 - Rendre identifiables ces centralités par des aménagements qualitatifs, par un traitement harmonieux des façades, etc.
 - Créer une nouvelle centralité dans le cadre de l'évolution de la zone industrielle en quartier d'innovation.
- **Renforcer les liaisons nord/sud et le maillage des centralités**
 - Améliorer et développer les liaisons piétonnes et cyclables sur les axes nord/sud.
 - Mailler les centralités de la ville et plus largement de la frange ouest de l'agglomération par des liaisons douces structurantes.
 - Renforcer l'accessibilité de l'agglomération et notamment de ces principaux équipements et centralités : le centre du pôle urbain, la gare, le plan vert, les pôles d'emplois, les espaces de loisirs...
 - Garantir la sécurité des cycles et piétons.
- **Améliorer la qualité des espaces publics (entrées de ville, grands axes urbains, centralités, quartiers innovants, etc.)**

Atténuer l'effet « patchwork » par une meilleure lisibilité des centralités, par la définition d'une trame d'espaces publics cohérente (répartition, traitement...), par des traitements de l'espace public homogènes, par l'amélioration des coupures urbaines.
- **Adoucir les zones de contact entre des quartiers aux occupations peu compatibles (habitat/industrie par exemple)**
 - Y favoriser l'implantation d'activités économiques compatibles avec les quartiers d'habitat voisins.
 - Y réaliser des aménagements, prendre en compte les hauteurs, l'implantation et l'orientation du bâti.

