

Plan de Déplacements Urbains 2019-2028

Avis des Personnes Publiques Associées

Décembre 2018



Orléans Métropole



Plan de Déplacements Urbains

ORLÉANS
MÉTROPOLÉ



Naturellement Val de Loire

Table des matières

1. Avis de l'Autorité Environnementale

2. Avis des personnes publiques associées

- 2.1. Préfecture du Loiret
- 2.2. Conseil Régional Centre Val de Loire
- 2.3. Commune de BOIGNY-SUR-BIONNE
- 2.4. Commune de FLEURY-LES-AUBRAIS
- 2.5. Commune de MARIGNY-LES-USAGES
- 2.6. Commune d'ORLEANS
- 2.7. Commune de SAINT-JEAN-DE-BRAYE
- 2.8. Commune de SAINT-JEAN-DE-LA-RUELLE
- 2.9. Commune de SAINT-JEAN-LE-BLANC
- 2.10. Commune de SAINT-PRYVE-SAINT-MESMIN
- 2.11. Commune de SARAN
- 2.12. Commune de SEMOY

3. Avis des autres personnes publiques consultées

- 3.1 Chambre de Commerce et d'Industrie du Loiret
- 3.2 Conseil de développement d'Orléans Métropole

4. Liste des personnes publiques consultées



Mission régionale d'autorité environnementale

Centre-Val de Loire

<http://www.mrae.developpement-durable.gouv.fr/>

**Avis délibéré de la Mission Régionale d'Autorité
environnementale Centre-Val de Loire
sur la révision du plan de déplacements urbains
(PDU) d'Orléans Métropole (45)**

n° : 2018-2257

Préambule relatif à l'élaboration de l'avis

La MRAe de Centre-Val de Loire, mission régionale d'autorité environnementale du Conseil général de l'environnement et du développement durable (CGEDD), s'est réunie le 7 décembre 2018 à Orléans. L'ordre du jour comportait, notamment, l'avis sur la révision du plan de déplacements urbains (PDU) d'Orléans Métropole (45).

Étaient présents et ont délibéré : Étienne Lefebvre, Corinne Larrue.

En application de l'article 9 du règlement intérieur du CGEDD chacun des membres délibérants cités ci-dessus atteste qu'aucun intérêt particulier ou élément dans ses activités passées ou présentes n'est de nature à mettre en cause son impartialité dans le présent avis.

La direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement (DREAL) de Centre-Val de Loire a été saisie par Orléans Métropole pour avis de la MRAe, l'ensemble des pièces constitutives du dossier ayant été reçues le 14 septembre 2018.

Cette saisine étant conforme aux dispositions de l'article R. 122-17 du code de l'environnement relatif à l'autorité environnementale prévue à l'article L122-7 du même code, il en a été accusé réception.

Conformément à l'article R.122-21 du même code, l'avis doit être fourni dans un délai de trois mois. Conformément à ce même article, la DREAL a consulté par courriel du 24 septembre 2018 l'agence régionale de santé (ARS) de Centre-Val de Loire, qui a transmis une contribution en date du 29 octobre 2018.

Sur la base des travaux préparatoires de la DREAL, et après en avoir délibéré, la MRAe rend l'avis qui suit.

Pour chaque plan et document soumis à évaluation environnementale, une autorité environnementale désignée par la réglementation doit donner son avis et le mettre à disposition de la personne responsable et du public.

Cet avis porte sur la qualité du rapport de présentation restituant l'évaluation environnementale et sur la prise en compte de l'environnement par le plan ou document. Il vise à permettre d'améliorer sa conception, ainsi que l'information du public et sa participation à l'élaboration des décisions qui s'y rapportent. L'avis ne lui est ni favorable, ni défavorable et ne porte pas sur son opportunité.

Le présent avis est publié sur le site des MRAe. Il est intégré dans le dossier soumis à la consultation du public.

1. Présentation du contexte territorial et du projet de PDU

Le territoire d'Orléans Métropole est composé de 22 communes couvrant 334 km² et comptant 276 000 habitants en 2015. Il totalise près d'un million de déplacements quotidiens, tous modes de transport confondus. La part modale automobile reste la plus importante malgré une diminution depuis le début des années 2000. Les habitants de la métropole effectuent 55 % de leurs déplacements en voiture. Cet usage dominant de la voiture est favorisé par la densité du réseau routier (A10, tangentielle et RD 2152 au nord et A71, RD 2020 et avenue Gaston Galloux au sud) et le phénomène de périurbanisation. La marche-à-pied est le second mode le plus utilisé (26,5 %) après la voiture, majoritairement pour des motifs d'achats et de loisirs et dans les secteurs les plus denses de la métropole. La part des déplacements effectués en transports collectifs urbains stagne autour de 10,5 %, ce qui traduit un manque de performances (temps de parcours), d'accessibilité et de compétitivité du réseau vis-à-vis de l'automobile. La part modale du vélo est de 5,5 %.

Etabli en application des articles L1214-1 à L1214-8-1 du code des transports, le plan de déplacements urbains (PDU) est un document de planification de la mobilité qui définit les principes généraux des transports de biens et de personnes, de la circulation (tous modes confondus) et du stationnement dans le périmètre des transports urbains. Il vise à assurer l'équilibre entre les besoins en matière de mobilité d'une part et la protection de l'environnement et de la santé d'autre part. Il a notamment pour objectif de réduire la circulation automobile en vue d'améliorer la qualité de l'air, diminuer les émissions de gaz à effet de serre et réduire les nuisances sonores. Son élaboration est obligatoire pour les agglomérations de plus de 100 000 habitants.

Sur la métropole orléanaise, le premier PDU a été adopté en 2000, puis révisé une première fois en 2008. La deuxième révision du PDU, qui fait l'objet du présent avis, a été engagée en parallèle de la révision du schéma de cohérence territoriale (SCoT) et de l'élaboration du plan climat air énergie (PCAET).

Le projet de PDU révisé fixe les objectifs stratégiques suivants à l'horizon 2028 :

— arriver à moins d'un déplacement sur deux effectué en voiture sur le territoire, ce qui suppose de :

- diminuer de 10 % les déplacements automobiles totaux (conducteurs et passagers) et de plus de 15 % les déplacements automobiles pour les conducteurs,
- augmenter de 50 % les déplacements vélos,
- augmenter de 15 % les déplacements à pied,
- augmenter de 38 % les déplacements en covoiturage,
- augmenter de 20 % les déplacements en transport collectif ;

— atteindre au moins 5 % de véhicules propres¹ parmi le parc de véhicules circulant sur le territoire métropolitain.

Pour les atteindre, le projet de PDU comporte 22 actions (rappelées dans l'annexe du présent avis) s'articulant autour de 5 axes stratégiques :

- Axe 1 : Développer un partage de la voirie plus équitable favorisant les modes alternatifs
- Axe 2 : Renforcer l'attractivité des transports collectifs et des services de mobilité
- Axe 3 : Accompagner les usagers et territoires vers une mobilité plus durable et innovante
- Axe 4 : Articuler développement urbain et transport
- Axe 5 : Etendre les solutions de mobilité au-delà de la métropole.

1 Véhicules électriques, fonctionnant au Gaz Naturel pour Véhicule (GNV), triporteurs électriques.

2. Principaux enjeux environnementaux relevés par la MRAe

De par la nature du plan, les principaux enjeux environnementaux à prendre en compte dans le projet de PDU et son évaluation environnementale concernent :

- la réduction des émissions de polluants atmosphériques,
- la réduction des émissions de gaz à effet de serre (GES) et des consommations d'énergie,
- la réduction des nuisances sonores,

Toutefois, le PDU peut également avoir d'éventuels impacts sur d'autres enjeux environnementaux induits par sa mise en œuvre.

3. Appréciation de la qualité de l'évaluation environnementale

3.1 Contenu et structuration du rapport environnemental

Les éléments relatifs à l'évaluation environnementale requis par le code de l'environnement sont présents dans les différentes pièces du dossier.

On relève cependant l'absence d'un véritable bilan du précédent PDU. Au-delà du diagnostic présenté, il était attendu une analyse précise des actions menées en matière de déplacements urbains sur la période 2008-2018 (ce qui a été réalisé ou pas) et de leurs impacts (ce qui a fonctionné ou pas). Un tel retour d'expériences sur le degré de réalisation et d'efficacité du précédent PDU aurait été nécessaire pour attester du caractère réaliste et pertinent des actions prévues dans le projet de PDU. Dans le cadre du processus d'évaluation environnementale en continu, le dossier aurait mérité de présenter les résultats des indicateurs de suivi définis par le précédent PDU.

L'autorité environnementale recommande qu'un bilan approfondi du précédent PDU soit présenté en lien avec les actions du projet révisé.

3.2 Articulation avec les autres plans ou programmes

Le rapport environnemental (p.14-31) analyse de façon détaillée l'articulation du PDU avec le schéma régional climat air énergie (SRCAE) approuvé en 2012, le plan de protection de l'atmosphère (PPA) d'Orléans révisé en 2014, le schéma de cohérence territoriale (SCoT) d'Orléans Métropole en cours de révision et le schéma directeur d'aménagement et de gestion des eaux 2016-2021 Loire Bretagne (SDAGE). Les orientations de ces différents documents en lien avec le secteur des transports sont rappelées en y associant les actions du PDU. Cette méthode a l'avantage d'assurer un traitement exhaustif des différents leviers opérationnels offerts par le PDU.

Le document omet cependant de mentionner que 15 communes sur les 22 que compte la métropole sont classées en zone sensible à la qualité de l'air au titre du SRCAE, en relation avec l'existence de risques de dépassements des valeurs limites réglementaires.

Le projet de PDU mentionne (p. 23) qu'il doit contribuer à atteindre les objectifs nationaux inscrits dans la loi de transition énergétique pour la croissance verte (loi TECV), en matière d'énergie consommée issue de source renouvelable (10 % en 2020 et 15 % en 2030) et de véhicules à faibles émissions de CO₂ et de polluants atmosphériques dans le parc public².

S'agissant de l'amélioration de la qualité de l'air et de la lutte contre le réchauffement climatique, le projet de PDU aurait dû également faire référence aux documents de niveau national suivants :

- 2 L'Etat et ses établissements publics doivent respecter une part minimale de 50 % de véhicules à faibles émissions de CO₂ et de polluants de l'air lors du renouvellement des flottes de véhicules. Pour les collectivités territoriales ainsi que les entreprises nationales, cette proportion minimale est fixée à 20 % des achats de véhicules.

- le plan de réduction des émissions de polluants atmosphériques (PREPA), dont le décret et l'arrêté du 10 mai 2017 fixent les actions prioritaires et les modalités opérationnelles pour atteindre les objectifs de réduction des émissions de polluants dans l'air.
- la stratégie nationale bas carbone (SNBC), qui fixe un objectif fort de 70 % de réduction des émissions de gaz à effet de serre (GES) dans le secteur du transport à l'horizon 2050.

Le rapport environnemental (p.127) devrait par ailleurs actualiser la liste des références réglementaires citées dans la mesure où, depuis 2011, de nouveaux arrêtés ministériels ont été pris concernant la qualité de l'air.

L'autorité environnementale recommande de compléter l'analyse de l'articulation du PDU avec le Plan de réduction des émissions de polluants atmosphériques et la Stratégie nationale bas carbone et d'intégrer la liste des communes classées en zone sensible à la qualité de l'air au titre du SRCAE.

De nombreux schémas directeurs sont prévus dans le PDU : schémas directeurs des pôles d'échanges, de l'intermodalité et du covoiturage, des itinéraires cyclables, de l'électromobilité. Le PDU aurait pu préciser comment tous ces schémas allaient s'imbriquer entre eux pour donner plus de sens à la politique générale de mobilité durable de la métropole.

3.3 Analyse de l'état initial de l'environnement et du scénario au fil de l'eau

— la hiérarchisation des enjeux

L'état initial de l'environnement est exposé dans le rapport environnemental (chap. 3, p. 32-168) et le diagnostic sur les déplacements (chap. 2 du PDU, p 13-24). Dans un souci de simplification et de clarté et afin d'éviter les redondances, il conviendrait d'intégrer dans une partie unique du rapport environnemental l'ensemble des informations se rapportant à l'état initial avec un niveau de détail adéquat. L'état des lieux sur les déplacements n'aborde pas avec un degré de précision suffisant les trafics de voyageurs et de marchandises sur le territoire (distances parcourues par mode de transport, congestion des réseaux, temps de déplacement, etc). Les déplacements ayant pour origine ou destination l'extérieur de l'agglomération ainsi que les déplacements de transit ne sont pas quantifiés. Par ailleurs, la présentation des milieux physiques et naturels est très descriptive et manque de lien avec les problématiques environnementales qui intéressent le PDU. De plus, celle-ci aurait mérité d'être déclinée plus précisément au niveau des secteurs concernés par les actions du PDU afin d'identifier les enjeux locaux à prendre plus particulièrement en considération.

Enfin, l'état initial se limite à une analyse cloisonnée des différentes composantes environnementales et ne comporte pas de hiérarchisation des enjeux du territoire, bien qu'une hiérarchisation thématique soit succinctement évoquée dans d'autres chapitres du rapport environnemental (p.198-199 et 208-209). Il conviendrait de s'orienter davantage vers une approche plus globale afin de hiérarchiser clairement les enjeux importants du territoire et localiser les secteurs avec juxtaposition d'enjeux forts.

L'autorité environnementale recommande :

- **de regrouper dans une partie unique du rapport environnemental l'ensemble des informations se rapportant à l'état initial, avec un degré de précision adapté aux problématiques qui intéressent le PDU,**
- **d'élaborer une synthèse des enjeux environnementaux et sanitaires hiérarchisés sur le territoire.**

— *les perspectives d'évolution du territoire, sans la révision du PDU*

Un scénario au fil de l'eau, qui rend possible l'évaluation de l'apport du PDU, figure au dossier. Une présentation de l'état de l'environnement en l'absence de révision du PDU gagnerait cependant à être intégrée dans l'état initial. Il constitue en effet une étape fondamentale pour anticiper certaines dynamiques prévisibles qui affectent le territoire et sur lesquelles les orientations et actions du PDU devront influencer à l'échéance 2028.

— les émissions de polluants atmosphériques

Le rapport environnemental décrit l'évolution des émissions totales de polluants atmosphériques et de la qualité de l'air pour la métropole sur la période 2008-2012, en s'appuyant sur les données mises à disposition par Lig'Air (Association régionale de surveillance de la qualité de l'air). Il précise que le secteur des transports est le second émetteur de polluants atmosphériques sur le territoire derrière le secteur résidentiel et tertiaire. La part des transports routiers dans les émissions totales est indiquée uniquement pour l'année 2012 : 61 % pour les oxydes d'azote (NOx), 24 % pour les particules de diamètre 10 µm (PM10), 30 % pour le benzène, 78 % pour les hydrocarbures aromatiques polycycliques (HAP). Il conviendrait d'enrichir ce bilan statique, en montrant les tendances d'évolution des émissions polluantes dues au trafic routier à l'échelle territoriale.

L'autorité environnementale recommande de caractériser l'évolution des émissions de polluants atmosphériques dues aux transports à l'échelle territoriale.

La qualité de l'air sur la métropole mesurée par l'indice Atmo³ est, à juste titre, jugée stable ces dernières années. Même s'il est constaté une baisse générale des émissions entre 2008 et 2012 (-23 % pour les NOx et -24 % pour les PM10), le rapport environnemental souligne que les concentrations moyennes annuelles en dioxyde d'azote (NO₂) relevées à la station Gambetta d'Orléans (grand axe de circulation) tendent, entre 2014 et 2017, à se stabiliser autour de 32 µg/m³ (valeur limite de qualité de 40 µg/m³). De plus, il indique que des dépassements des valeurs limites quotidiennes en NO₂ ont régulièrement été relevés aux abords des axes routiers les plus fréquentés de la métropole (A 10, A 71, tangentielle, RD 2020, mails d'Orléans), exposant une partie de la population à de fortes concentrations.

— les émissions de gaz à effet de serre et les consommations d'énergie

Le dossier apporte une vision d'ensemble des caractéristiques du territoire en matière de consommations d'énergie et d'émissions de gaz à effet de serre, en s'appuyant sur les données issues de l'observatoire régional de l'énergie et des gaz à effet de serre (OREGES) du Centre – Val de Loire sur la période 2008-2012.

Un quart des consommations énergétiques de la métropole provient du transport routier en 2012. Les produits pétroliers constituent la quasi-totalité de ces consommations (99 %), dont près des trois quarts provenant du diesel. De plus, le trafic routier est le second émetteur de gaz à effet de serre, avec un tiers des émissions totales sur la métropole en 2012, après les secteurs résidentiels et tertiaire (48 %) ; vient ensuite l'industrie (16 %). Ce bilan manque toutefois de données chronologiques sur les émissions de GES attribuables au trafic routier.

L'autorité environnementale recommande d'inclure dans l'état initial une présentation de l'évolution annuelle des émissions de GES dues aux transports à l'échelle du territoire concerné.

— les nuisances sonores

Les nuisances sonores sont correctement décrites dans le rapport environnemental. À l'échelle de la métropole, le trafic routier est la principale source de nuisances sonores, bien avant le trafic ferroviaire et les industries. La part de la population exposée à des nuisances sonores liées au

3 L'indice Atmo, qualifiant la qualité de l'air pour une journée donnée, est calculé à partir des seuils réglementaires de concentration de particules fines (PM10), de dioxyde d'azote (NO₂), d'ozone (O₃) et de dioxyde de soufre (SO₂).

trafic routier au-delà des limites réglementaires⁴ serait d'environ 19 % sur l'ensemble des périodes de la journée (jour, soirée et nuit) et de 7 % la nuit.

Les zones à enjeux (points noirs bruit) sont correctement détaillées. Pour ce qui concerne les établissements sensibles, 62 établissements d'enseignement sur 240 et 18 établissements de santé sur 89 sont exposés à un bruit routier dépassant la limite réglementaire de 68 dB(A).

Il est relevé une inexactitude (p. 152) concernant les acteurs en charge de l'élaboration des plans de prévention du bruit dans l'environnement (PPBE). L'arrêté du 14 avril 2017 a rendu obligatoire l'élaboration des cartes de bruit stratégiques et des PPBE à l'échelle des 45 agglomérations de plus de 100 000 habitants. Dans ces périmètres, ce sont les collectivités territoriales et les établissements publics de coopération intercommunale (métropoles, communautés urbaines et communautés d'agglomération), qui disposent de la compétence « lutte contre les nuisances sonores » et doivent élaborer ces documents et non les communes.

Comme indiqué dans le rapport environnemental (p. 153), il conviendra de prendre en compte l'évolution des cartes de bruit stratégiques des grandes infrastructures de transport terrestre⁵ intervenue durant l'été 2018.

3.4 Analyse des incidences probables du PDU

Le dossier comprend une analyse qualitative globale des incidences probables de la mise en œuvre du PDU. Celle-ci est synthétisée sous forme d'un tableau croisant chacune des 22 actions du PDU avec 9 enjeux environnementaux (annexe 7 du rapport environnemental p. 388-397). Il ressort de cette grille d'analyse que le plan d'action devrait produire des impacts positifs sur la qualité de l'air, la consommation d'énergie et les émissions de GES ainsi que sur le bruit. En revanche, il serait sans impact sur la biodiversité et produirait un impact légèrement négatif sur l'eau, les ressources minérales et les déchets. Cette approche, globalement intéressante, n'est cependant pas complètement satisfaisante.

Concernant la méthode, l'incertitude relative au changement des comportements dans la mobilité quotidienne n'est pas intégrée dans les critères d'évaluation des incidences. Or, la portée effective des actions du PDU dépendra fortement de l'évolution des habitudes de déplacement. À titre d'exemple, ce n'est pas parce que le linéaire des voies cyclables augmente que la population va davantage utiliser ce mode de déplacement. Il faut aussi tenir compte de la qualité et de l'attractivité des itinéraires vélo. Plusieurs facteurs psychologiques et sociaux entrent également en ligne de compte dans les facteurs de choix des usagers (perception des différents modes de transport par l'individu, motivations personnelles, valeurs plutôt collectives ou individuelles, etc.). Au vu des éléments précédents, le critère « portée opérationnelle » des mesures du PDU pourrait tenir compte d'un sous-critère marquant leur caractère incitatif. Celui-ci aurait pour objet d'estimer si la disposition est susceptible de provoquer chez l'utilisateur de la route un changement de comportement dans ses modes de déplacement.

L'analyse présentée ne conduit pas à montrer que les actions projetées permettront d'atteindre les ambitions du PDU en termes de report modal. Elle ne permet pas non plus de mettre en évidence les gains attendus en matière de réduction des polluants atmosphériques et des nuisances sonores par rapport au scénario au fil de l'eau.

Concernant les rejets de gaz à effet de serre, un comparatif chiffré (p. 225 à 229 du rapport environnemental) montre que le PDU permettra une diminution supplémentaire des émissions de

4 Lden 68 dB(A) : valeur limite d'exposition totale au bruit routier pendant une journée complète.

Ln 62 dB (A) : valeur limite d'exposition au bruit routier pendant la nuit (22h-6h).

5 Infrastructures de transport supportant des trafics supérieurs à 3 millions de véhicules par an (8 200 véhicules/jour) ou 30 000 trains par an (82 trains/jour).

CO₂ d'environ 20 % par rapport au scénario tendanciel. Cette modélisation intègre le renouvellement du parc de véhicules dont les performances s'améliorent progressivement grâce à l'application des nouvelles normes Euro portant sur la diminution des émissions des véhicules neufs. Toutefois, elle ne tient pas compte de la variation de la composition du parc automobile, en particulier de l'augmentation relative des immatriculations de véhicules plus lourds (de type SUV⁶) qui consomment plus d'énergie.

L'autorité environnementale recommande :

- **de détailler dans quelle mesure les actions du PDU sont susceptibles de provoquer chez les usagers un changement des comportements de mobilité,**
- **d'approfondir l'analyse des incidences des actions projetées afin de démontrer qu'elles permettront de répondre au niveau d'ambition visé par le PDU,**
- **de démontrer, de manière détaillée et la plus quantitative possible, les incidences positives du PDU sur la qualité de l'air et les nuisances sonores.**

3.5 Mesures de suivi des effets du PDU sur l'environnement

Le dispositif de suivi et d'évaluation du PDU propose deux listes d'indicateurs de suivi, l'une dans le PDU (pages 95-96) et l'autre dans le rapport environnemental (p. 358-359), cette dernière classant les indicateurs selon la typologie « état-pressions-réponses ». La manière d'appliquer cette classification semble à cet égard discutable pour certains indicateurs. Par exemple, les gaz à effet de serre émis par le secteur des transports sont à considérer comme une pression et non comme un état.

Afin d'éviter les redondances entre les deux listes (par exemple sur le linéaire des aménagements, les émissions de GES ou les consommations d'énergie du secteur transports), il serait préférable de concevoir un tableau de bord unique regroupant l'ensemble des indicateurs. Une distinction entre trois catégories d'indicateurs pourrait par ailleurs être retenue :

- les indicateurs attachés au suivi de la mise en œuvre des actions du PDU (indicateurs de réalisation : construction des infrastructures, mise en place des actions d'incitation, etc.),
- les indicateurs en lien avec les effets visés par les actions du PDU (nombre d'automobilistes ayant changé leurs comportements de mobilité, par exemple),
- les indicateurs en lien direct avec le degré d'atteinte des objectifs de protection de l'environnement et de la santé (indicateurs d'impact : évolution des polluants atmosphériques et gaz à effet de serre émis par les transports, population exposée au bruit des transports, etc).

En outre, des indicateurs relatifs aux effets négatifs éventuels du PDU sur l'environnement (biodiversité, paysage, etc) peuvent utilement être définis.

Le choix de certains indicateurs pose question comme ceux sur l'artificialisation des sols (p. 96 du PDU) ou le volume de matériaux exploités dans les carrières (p. 359 du rapport environnemental), car le lien entre le résultat de ces indicateurs d'ordre général et les actions du PDU ne peut clairement être établi. Il est important de choisir des indicateurs qui font explicitement référence à des effets induits par les actions du PDU.

Il n'est pas prévu d'indicateurs pour suivre les pratiques de covoiturage et le parc de véhicules propres en circulation sur le territoire métropolitain, alors que ces éléments font partie des objectifs stratégiques du PDU.

En ce qui concerne les pistes cyclables, un indicateur qui montre la proportion des pistes

6 SUV : Sport Utility Vehicle

cyclables par rapport à la route⁷ aurait pu être défini, en complément d'un indicateur classique qui mesure la longueur des itinéraires créés.

S'agissant du suivi des nuisances sonores, il est recommandé de définir, en plus de la part de la population exposée à des niveaux supérieurs à la valeur limite réglementaire de 68 dB(A), un indicateur de population nouvellement protégée.

Les sources de données et la fréquence de collecte sont bien renseignées. Il manque, lorsque l'indicateur s'y prête, une valeur initiale et une valeur cible qu'il convient de préciser.

L'autorité environnementale recommande de compléter les indicateurs de suivi et de les regrouper dans un dispositif unique.

3.6 Résumé non technique

Le résumé non technique de l'évaluation environnementale est inséré au début du rapport environnemental (p. 6 à 10). Il est recommandé d'en faire un document indépendant afin d'en favoriser l'accessibilité pour le public.

Il convient également d'en faire un document moins général, en y intégrant une présentation des actions du PDU et de leurs incidences sur l'environnement. L'autorité environnementale rappelle que le résumé non technique doit constituer une synthèse pédagogique resituant le projet dans sa globalité et la démarche d'évaluation environnementale menée. Sur le fond, ce document doit se suffire à lui-même, c'est-à-dire être compréhensible par son seul contenu.

Sur la forme, des éléments cartographiques auraient pu être proposés pour faciliter l'appropriation du PDU (localisation des projets et des principaux enjeux environnementaux).

L'autorité environnementale recommande de modifier le résumé non technique :

- en incluant tous les éléments indispensables à la bonne compréhension par le public du projet de PDU et de ses effets sur l'environnement,**
- en le présentant dans un document séparé afin d'améliorer son accessibilité.**

4. Analyse de la prise en compte de l'environnement par le projet de PDU

4.1 Justification des choix opérés et exposé des solutions alternatives

La démarche d'évaluation environnementale doit inclure la recherche de solutions alternatives et l'explication des choix opérés au regard des enjeux identifiés et des objectifs visés par le projet de PDU.

La partie consacrée aux motifs pour lequel le plan a été retenu (p. 197-204 du rapport environnemental) expose bien le principe d'élaboration du PDU de manière itérative et continue. Deux scénarios, comparés à un scénario 1 intégrant les projets structurants d'ores et déjà programmés, ont été proposés et évalués au regard de 9 enjeux environnementaux et du critère financier :

- un scénario 2 reposant sur « le développement de l'offre de transports collectifs et le management de la mobilité »
- un scénario 3 portant sur « l'amélioration des performances des solutions alternatives à la voiture ».

Le choix de la collectivité s'est porté sur le scénario 3, estimant que ses effets positifs sur l'environnement sont potentiellement plus importants, en termes de réduction des polluants

⁷ Rapport (R)=Lp (longueur piste)/Lr (longueur route)

atmosphériques, des gaz à effet de serre et des nuisances sonores.

Cependant, cette analyse ne constitue pas à proprement parler une recherche de solutions alternatives permettant de répondre aux objectifs fixés par le PDU. Le rapport environnemental ne mentionne en effet pas les actions qui ont pu être envisagées et abandonnées ni pour quelles raisons elles ont été écartées. Il ne permet pas, de fait, d'apprécier les avantages et les inconvénients des actions retenues, notamment en ce qui concerne le choix, la localisation et le dimensionnement des projets.

L'autorité environnementale recommande d'approfondir l'étude de solutions de substitution raisonnables permettant de répondre aux objectifs du PDU.

4.2 Prise en compte des enjeux principaux par le projet de PDU

La révision du PDU d'Orléans Métropole s'inscrit, dans la continuité du précédent PDU, dans une démarche de réduction des émissions de gaz à effet de serre et de polluants atmosphériques ainsi que des nuisances sonores, visant l'amélioration générale de la qualité de vie et de l'environnement. Le plan d'action s'attache ainsi à favoriser les transports partagés, les mobilités actives et l'utilisation de véhicules moins polluants. Par ailleurs, le dossier détaille judicieusement pour chaque action les moyens financiers, le calendrier et la gouvernance (pilote, partenaire), ce qui est un gage d'opérationnalité du plan.

Au-delà des ambitions visées en matière de report modal, définies sur la base du nombre de déplacements et non des distances parcourues par mode de transport, le PDU aurait cependant pu afficher un objectif chiffré en matière de réduction des émissions de polluants dues aux transports, dans l'esprit du PPA qui prévoyait une diminution de 39 % des émissions du secteur des transports en particules (PM10) et en oxyde d'azote (NOx) entre 2008 et 2018⁸. De même, un objectif de réduction des émissions de CO₂ imputables aux transports aurait mérité d'être clairement défini.

L'autorité environnementale recommande de définir des objectifs chiffrés de réduction des émissions de polluants atmosphériques et GES dues aux transports à l'horizon 2028.

Des éléments plus précis sur la prise en compte des enjeux environnementaux et sanitaires sont développées ci-après pour chacun des axes de PDU.

— Axe 1 : Développer un partage de la voirie plus équitable, favorisant les modes alternatifs

Le PDU évoque la « continuité des usages et la sécurité des usagers » pour les modes actifs (vélo et marche) comme conditions indispensables à leur développement. Cependant, la manière de rendre plus attractifs les itinéraires et donc d'améliorer leur utilisation est très peu abordée. Le PDU aurait dû étudier les possibilités de rendre ces itinéraires plus confortables, en meilleure continuité entre les différents réseaux de la Métropole, suffisamment larges et accessibles aux personnes à mobilité réduite.

L'autorité environnementale recommande d'approfondir la réflexion concernant l'attractivité des itinéraires piétons et cyclables.

L'action 1.3 prévoit des aménagements innovants pour un meilleur partage de la voirie, sans pour autant définir de mesures concrètes en faveur du covoiturage avec une ambition de crédibiliser cette nouvelle mobilité.

Le PDU précise que le stationnement est un des leviers les plus efficaces pour favoriser un transfert modal de la voiture vers les modes alternatifs. Il prévoit d'augmenter de manière

8 Le PPA fixe une diminution des émissions de 6 % des émissions du secteur des transports en PM10 et NOx entre 2008 et 2018 en plus du tendanciel 2015, lequel prévoit une réduction de l'ordre de 33 % essentiellement attribuée au renouvellement du parc de véhicules dont les performances s'améliorent progressivement grâce à l'application des nouvelles normes Euro portant sur la diminution des émissions des véhicules neufs.

pertinente l'offre de stationnement pour les modes non motorisés (action 1.4). Toutefois, il aurait pu examiner l'impact d'une organisation des places de stationnement automobiles en s'intéressant à la fois aux résidents, aux visiteurs et à la logistique urbaine, sur l'usage de la voiture, des transports en commun et des modes actifs. Cette optimisation peut être recherchée en étudiant la configuration des quartiers, la présence ou non de transport collectif, l'activité commerciale locale et en différenciant si possible le stationnement public et privé, sur voirie et en parc, en centre-ville et en périphérie.

L'autorité environnementale recommande d'étudier des mesures en faveur du développement du covoiturage et de mieux démontrer l'impact qu'aura l'organisation des places de stationnement automobiles sur l'usage de la voiture, des transports en commun et des modes actifs.

— Axe 2 : Renforcer l'attractivité des transports collectifs et services de mobilité

Le PDU vise à améliorer l'usage des parkings-relais (P+R) et faciliter l'intermodalité avec les réseaux de transport collectif (action 2.3). Cependant, les mesures concrètes envisagées pour améliorer le taux d'occupation des 12 P+R (actuellement de l'ordre de 50 % en moyenne) et l'utilisation du tramway ne sont pas explicitées.

Un système de bus à haut niveau de service qui ne subisse pas les aléas de la circulation urbaine aurait également pu être étudié notamment sur les grands axes. En outre la recherche de voies dédiées aux bus (éventuellement mutualisées avec d'autres types de transport collectif), avec priorité aux carrefours, aurait mérité d'être examinée.

L'autorité environnementale recommande d'examiner la faisabilité d'un système de bus à haut niveau de service qui améliore l'attractivité du mode de transport collectif.

— Axe 3 : Accompagner les usagers et territoires vers une mobilité plus durable et innovante

La communauté métropolitaine montre sa volonté politique de développer la mobilité électrique sur son territoire dans tous les modes (vélo, navette, transport collectif, véhicule utilitaire pour la logistique urbaine, véhicules de service du parc de la métropole...). On peut souligner, en particulier, son engagement à renouveler l'ensemble de la flotte de bus d'Orléans en bus électriques. Le PDU indique que la métropole souhaite atteindre, à l'horizon 2028, au moins 5 % de véhicules propres parmi le parc de véhicules circulant sur le territoire métropolitain.

L'action 3.5 vise explicitement à « prendre des mesures permettant de réduire les points noirs bruit identifiés dans le PPBE d'Orléans Métropole, du département du Loiret et de l'État ». Il n'est toutefois pas précisé la manière de résorber ces points noirs et les bâtiments sensibles à protéger en priorité.

L'autorité environnementale recommande de préciser les mesures visant à réduire l'exposition des habitants au bruit des transports et les secteurs à traiter en priorité, ou a minima d'indiquer que le PDU prévoit d'engager les études qui permettront de le faire.

— Axe 4 : Articuler développement urbain et transport

Un effort de requalification des voiries urbaines est prévu par le PDU, mais sans préciser la manière de réduire dans le même temps le trafic de transit qui entre dans la ville. Un report de ce trafic de transit vers les axes de contournement sera essentiel pour éviter les congestions et améliorer les déplacements dans la Métropole.

L'autorité environnementale recommande, concernant les opérations de requalification, de mener une réflexion à plus grande échelle pour orienter le trafic de transit hors du périmètre urbain dense.

Le PDU n'étudie pas la possibilité de restriction de la circulation des véhicules les plus polluants pour limiter l'exposition des habitants dans les zones aux concentrations de polluants élevées et les plus peuplées. La possibilité d'instaurer une Zone à Faible Émission (ZFE) n'est pas envisagée à l'échelle des 10 ans. Or depuis le 16 novembre 2017, un arrêté préfectoral permet au préfet de département d'instaurer la circulation différenciée en cas de pic de pollution. Ces outils fonctionnent sur le système des vignettes Crit'Air. En outre, même si la métropole n'est pas globalement un territoire particulièrement touché par des dépassements des seuils réglementaires, 15 de ses communes sont classées en zone sensible à la qualité de l'air au titre du SRCAE ; elle se doit d'étudier la possibilité d'une réduction de la circulation, pour a minima définir les zones à protéger si cette situation venait à évoluer.

— Axe 5 : Étendre les solutions de mobilité au-delà de la métropole

L'objectif 5.4 prévoit « d'optimiser le transport de marchandises sur le territoire » en facilitant l'accès aux zones logistiques, tout en limitant l'impact environnemental induit par ces déplacements dans les centralités ou le long des axes de transit. À ce titre, le Conseil régional vise une réorientation des transports de marchandises vers des modes plus vertueux qui passe entre autres, par le maintien des lignes de fret capillaires et participe ainsi à l'objectif de lutter contre les nuisances liées au trafic routier de marchandises.

Le PDU aurait pu identifier ces lignes de fret de façon à encourager l'intermodalité au sein des zones logistiques concernées et cibler en amont le potentiel d'échanges route/fer. La création de plateformes multimodales pourrait ainsi répondre à ces attentes dans la perspective de développer le ferroutage au sein de son territoire et de mieux utiliser les Installations Terminales Embranchées⁹ (I.T.E) existantes ou futures.

L'autorité environnementale recommande de rechercher l'utilisation du réseau ferré pour le transport des marchandises lors de la création ou de l'extension de plateformes logistiques dans le but de réduire le trafic des poids lourds sur les routes. Cette démarche veillera au raccordement de ces plateformes au réseau ferré existant dans de bonnes conditions pour en assurer la pérennité.

4.3 Mesures envisagées pour éviter, réduire ou compenser les effets négatifs importants

Le rapport environnemental (Chap. 6) propose des mesures de type « éviter-réduire-compenser »¹⁰ (ERC) pour les secteurs susceptibles d'être impactés par les projets structurants du PDU dont la localisation est connue.

Le dossier gagnerait à mettre en relation ce chapitre avec le plan d'actions du PDU. D'une part, il conviendrait d'établir la correspondance entre les 23 projets structurants du PDU et les 22 actions du PDU. D'autre part, les mesures ERC ne sont pas intégrées dans le plan d'actions du PDU.

L'évaluation environnementale confond les mesures d'évitement et de réduction. Une distinction entre les deux est nécessaire en justifiant, lorsque c'est nécessaire, l'impossibilité d'éviter l'impact avant de détailler les mesures de réduction.

Hormis pour les projets dont les études d'impacts sont déjà réalisées, les mesures consistent essentiellement en des recommandations¹¹ assez générales relatives à la préservation de la

9 Une installation terminale embranchée (ITE) est un ensemble de biens d'équipements et d'installations de logistique ferroviaire reliées directement par aiguille aux voies du Réseau Ferré National (RFN).

10 La séquence « éviter-réduire-compenser » (ERC), qui s'applique à toutes les composantes de l'environnement et de la santé humaine, consiste à :

- supprimer certains impacts négatifs via des mesures d'évitement/ de suppression ;
- à défaut, définir des mesures de réduction des impacts ;
- et enfin, en dernier lieu, compenser les atteintes qui n'ont pu être évitées et réduites.

11 L'expression « l'évaluateur environnemental recommande » utilisée dans le dossier n'est pas appropriée.

biodiversité, des paysages, de la ressource en eau et à la prise du risque inondation. De plus, la faisabilité de ces mesures, sans portée prescriptive, n'est pas démontrée sur les plans technique et financier. À titre d'exemple, pour le réaménagement de la RD2020 et la requalification de la RD2271 (desserte de la zone d'activités de la Saussaye), le dossier recommande de réaliser des aménagements paysagers, sans plus de précision.

L'autorité environnementale recommande :

- de préciser davantage les mesures ERC des projets n'ayant pas fait l'objet d'étude d'impact,**
- d'intégrer les mesures ERC dans le plan d'actions du PDU.**

5. Conclusion

Dans l'ensemble, la révision du plan de déplacement urbain affiche une réelle volonté de la collectivité de poursuivre une politique importante de report des modes individuels motorisés vers leurs alternatives moins polluantes. Ainsi, elle répond d'une manière globalement favorable aux enjeux climatiques, d'amélioration de la qualité de l'air et de réduction des nuisances sonores.

L'évaluation environnementale du PDU présente cependant certaines lacunes. Tout d'abord, l'état initial demeure incomplet et ne fait pas clairement apparaître la hiérarchisation des enjeux environnementaux et sanitaires sur le territoire. De plus, le rapport environnemental ne démontre pas que le projet de PDU ainsi révisé constitue le meilleur compromis pour atteindre les objectifs de report modal affichés et contribuer aux orientations nationales avec une efficacité suffisante. Par ailleurs, il gagnerait à expliciter davantage le contenu de certaines actions et à renforcer le niveau d'analyse des incidences du PDU.

La mise en place du dispositif de suivi et d'évaluation devra permettre d'établir un bilan à mi-parcours et d'ajuster les actions en conséquence, par rapport à la trajectoire retenue pour 2028.

L'autorité environnementale recommande en particulier de :

- présenter un bilan détaillé du précédent PDU, en lien avec les actions du projet révisé,**
- analyser les perspectives d'évolution de l'état de l'environnement sans la révision du PDU,**
- définir des objectifs chiffrés de réduction des émissions de polluants atmosphériques et de gaz à effet de serre dues aux transports à l'horizon 2028,**
- approfondir l'analyse des incidences positives du PDU sur la qualité de l'air, les gaz à effet de serre et les nuisances sonores,**
- préciser davantage les mesures ERC des projets n'ayant pas fait l'objet d'une étude d'impact.**

D'autres recommandations apparaissent dans le corps de l'avis.

Annexe : Tableau de synthèse des actions du PDU

Axes	Actions
1. Développer un partage de la voirie plus équitable, favorisant les modes alternatifs	1.1. Donner un cadre à l'évolution du partage de la voirie
	1.2. Organiser le réseau viaire structurant
	1.3. Construire la ville pour les modes actifs
	1.4. Faire de la politique de stationnement un levier de report modal
	1.5. Améliorer le fonctionnement des livraisons dans les centralités
2. Renforcer l'attractivité des transports collectifs et des services de mobilité	2.1. Améliorer l'efficacité du réseau de transport urbain
	2.2. Simplifier l'usage et améliorer l'image du réseau
	2.3. Faciliter l'intermodalité avec les réseaux de transports collectifs
	2.4. Développer les services à la mobilité
	2.5. Améliorer l'accessibilité du réseau de transports collectifs
3 – Accompagner les usagers et territoires vers une mobilité plus durable et innovante	3.1. Observer les comportements et leur évolution
	3.2. Développer une centrale de mobilité
	3.3. Accompagner les usagers et territoires les plus contraints vers la mobilité durable
	3.4. Faire partie des villes intelligentes/smart cities
	3.5. Faciliter l'accès à la mobilité moins carbonée et réduire les nuisances liées aux véhicules motorisés
4 – Articuler développement urbain et transport	4.1. Donner la priorité à un urbanisme moins dépendant à la voiture
	4.2. Faire des quartiers de gares les vitrines de la Métropole
	4.3. Adapter les réseaux de transport au développement du territoire
5 – Etendre les solutions de mobilité au-delà de la métropole	5.1 Favoriser les coopérations à l'échelle de l'aire urbaine
	5.2 Penser l'accessibilité à grande échelle
	5.3 Valoriser le transport ferroviaire sur le territoire
	5.4 Optimiser le transport de marchandises sur le territoire

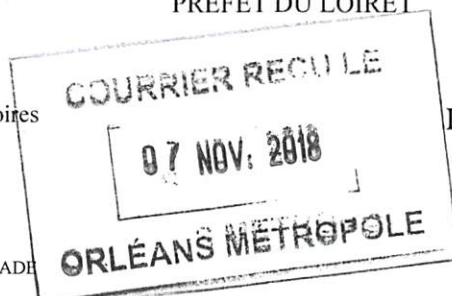


PRÉFET DU LOIRET

Direction départementale des territoires

Service Urbanisme Aménagement
et Développement du Territoire

AFFAIRE SUIVIE PAR : M. DOMINIQUE ESTRADÉ
TÉLÉPHONE : 02.38.52.48.49
COURRIEL : dominique.estrade@loiret.gouv.fr
BOÎTE FONCTIONNELLE : ddt-suadt@loiret.gouv.fr
RÉFÉRENCE : VOTRE TRANSMISSION DU 25 JUILLET 2018



LE PRÉFET DU LOIRET

À

Monsieur le Président d'Orléans Métropole
5 place du 6 juin 1944 – CS 95801
45058 Orléans Cedex 1

ORLÉANS, LE

29 OCT. 2018

OBJET : Avis de l'État sur le projet de Plan de Déplacements Urbains (PDU) d'Orléans Métropole.

P.J. : 1

Suite à votre courrier du 25 juillet visé en référence, je vous prie de trouver ci-joint l'avis relatif au projet de révision du PDU métropolitain conformément à l'article L1214-5 du code des transports.

Ce document répond globalement aux objectifs réglementaires de l'article L.1214-2 dudit code et affiche une réelle volonté d'engager une politique importante de transfert modal en faveur des transports propres. Il s'attache également, en cohérence avec les orientations du schéma de cohérence territoriale (SCoT) en vigueur, à limiter les trafics automobiles en faveur des transports collectifs. Ces différents objectifs sont définis avec une échéance à 10 ans qui mériterait d'être présentée avec des priorités à mi-parcours en rapport avec le calendrier de suivi du prochain plan local d'urbanisme intercommunal (PLUi) métropolitain.

Dans un souci de compatibilité prévue à l'article L.142-1-5 du code de l'urbanisme, le futur PDU d'Orléans Métropole suivra les orientations et les objectifs du SCoT également en cours de révision, en particulier sa fiche 7 « Vers une mobilité durable dans la métropole » (prescription 2.1 p.118) qui propose la constitution d'un schéma directeur des mobilités.

L'impact des émissions de polluants générées par le trafic des grands axes routiers les plus fréquentés de la métropole (A 10, A 71 notamment) et les difficultés de circulation dans le secteur du pôle 45 et sur les voies requalifiées devront être pris en compte en accompagnement de la création du diffuseur de Gidy. Il en est de même de la requalification progressive de la RD 2020 dans sa traversée de l'agglomération tant au sud qu'au nord du cœur métropolitain qui vise un meilleur partage de la voirie mais induit une augmentation sensible des zones et des périodes de congestion.

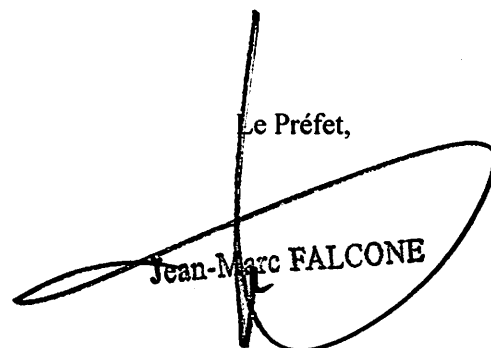
Une alternative pourrait consister au développement du covoiturage, surtout en territoires périurbains avec des axes offrant un niveau de service incitatif (arrêt prédéfini, tarif attractif, système d'abonnement...) pour faire de la voiture un véritable transport collectif complémentaire au réseau de bus urbain.

En matière d'aménagement de l'espace communautaire, la compétence obligatoire des métropoles relative aux parcs de stationnement a été élargie à celle des aires de stationnement. La décentralisation du stationnement payant applicable au 1er janvier 2018 donne ainsi l'opportunité d'harmoniser sur l'agglomération le stationnement proposé aux riverains, aux visiteurs et à la logistique urbaine (livraison du dernier kilomètre) pour orienter les usagers vers les autres modes et services publics :

- bornes de recharge pour lequel un objectif à 10 ans du nombre de places sur domaine public doit être fixé ;
- parkings-relais (P+R) en appui des lignes structurantes du réseau urbain

Par ailleurs, l'élaboration du schéma directeur de mobilité sera l'occasion de doter les neuf communes de la métropole qui n'en sont pas pourvues de leur plan de mise en accessibilité de la voirie et aménagements des espaces publics (PAVE, p.8) prévu par l'article 45 de la loi n°2005-102 du 11 février 2005 pour l'égalité des droits et des chances, la participation et la citoyenneté des personnes handicapées.

J'émetts donc un avis favorable sur votre projet de plan de déplacements urbains et je vous transmets en annexe certaines remarques et propositions pour en améliorer la qualité.

Le Préfet,

Jean-Marc FALCONE

Annexe

Opérations d'aménagement :

- élargissement de l'A10 au nord d'Orléans mentionner l'arrêté préfectoral portant DUP pour les travaux du 9 juillet 2018 ;
- diffuseur autoroutier sur l'A10 (Gidy) préciser que le projet fait partie du plan d'investissement d'avenir approuvé en juillet 2018 par la commission européenne et qu'il a été inclus à l'avenant à la concession autoroutière par décret en Conseil d'État le 28 août 2018 ;
- réouverture au service voyageurs de la ligne Orléans Châteauneuf-sur-Loire mentionner que les conditions financières de réalisation de ce projet ne sont plus réunies et qu'elle ne sera pas déclarée d'utilité publique.

Risques naturels : Quelques corrections pourraient être apportées sur les points suivants :

§2.4 risques d'inondation (page 172) la cartographie présentée est à l'envers et peu lisible.

Sommaire (page 205) supprimer le ? Après évitement.

§3. Analyse « micro » territoriale des secteurs susceptibles d'être impactés – §3.17 Contournement de Jargeau (page 315) supprimer la phrase « Ainsi, on pourra encore circuler sur le pont même en cas de crue d'une ampleur telle qu'elle n'arrive qu'une fois tous les 500 ans. »

(la sortie Sud du pont se fera en zone d'expansion de crue sur un profil rasant par rapport au terrain naturel non praticable en cas de crue / une période de retour centennale signifie que le risque de crue est possible avec une probabilité 1/500 par an et non que la crue arrive une fois tous les 500 ans)

Qualité de l'air :

Le PDU omet de mentionner que 15 communes sur les 22 que compte la métropole sont classées en zone sensible au titre du Schéma Régional Climat Air Énergie. Il devrait faire référence, au niveau national, aux documents suivants :

- le Plan de réduction des émissions de polluants atmosphériques (PREPA), dont l'arrêté et le décret du 10 mai 2017 fixent les actions prioritaires et les modalités opérationnelles pour atteindre les objectifs de réduction des émissions de polluant dans l'air ;
- la Stratégie Nationale Bas Carbone (SNBC), qui fixe un objectif fort de 70 % de réduction des émissions de gaz à effet de serre dans le secteur du transport à l'horizon 2050 ;
- le plan national pour le déploiement des véhicules électriques et hybrides rechargeables et le plan climat qui prévoient le développement des infrastructures charges et des véhicules électriques, ainsi que l'arrêt des véhicules moteur thermique (diesel et essence) d'ici 2040.

Et surtout, l'évaluation des effets du PDU à 10 ans sur la qualité de l'air dans la métropole n'est pas présentée.

Annexe rapport environnemental (Bruit) :

Elle devrait faire référence, au niveau départemental, aux documents suivants :

- une inexactitude dans les acteurs des plans de prévention du bruit dans l'environnement (PPBE) (p.152 du Rapport Environnemental) : L'arrêté du 14 avril 2017 a rendu obligatoire l'élaboration des cartes de bruits stratégique et PPBE, dits de « grandes agglomérations », à l'échelle des périmètres de 45 établissements publics de coopération intercommunales, dont le périmètre d'Orléans Métropole. Dans ces périmètres, ce sont les collectivités qui disposent de la compétence « Lutte contre les nuisances sonores » qui doivent élaborer ces documents, donc OM – et non ses communes membres – dans le cas du présent PDU ;
- une évolution postérieure à la date d'arrêt du présent PDU concernant les cartes de bruit stratégiques (CBS), dits de « grandes infrastructures », (p. 153 du RE) : les arrêtés de 2012 et 2013 ont été annulés et remplacés durant l'été 2018 :
- arrêté portant publication des cartes de bruit stratégiques (3ème échéance) des autoroutes A 19, A 6 et A 77 dans le département du Loiret du 16 juillet 2018, publié au recueil des actes administratifs de la préfecture du Loiret du 1er août 2018 ;
- arrêté portant publication des cartes de bruit stratégiques (3ème échéance) du réseau routier communal du département du Loiret du 16 juillet 2018, publié au RAA de la préfecture du Loiret du 1er août 2018 ;
- arrêté portant publication des cartes de bruit stratégiques (3ème échéance) des voies du réseau ferroviaire dans le département du Loiret du 16 juillet 2018, publié au RAA de la préfecture du Loiret du 1er août 2018 ;
- arrêté portant publication des cartes de bruit stratégiques (3ème échéance) des autoroutes A 10 et A 71 dans le département du Loiret du 9 août 2018, publié au RAA de la préfecture du Loiret du 31 août 2018.

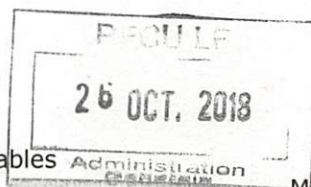
Annexe accessibilité :

Le PDU détaille les dispositions du Sd'AP de la métropole orléanaise. Il est rappelé que les délais prévus pour la mise en accessibilité des réseaux courent à compter de la date de validation du Sd'AP par les services instructeurs (article L.1112-2-2 du Code des transports) par autorisation tacite du 5 mars 2017 et non à compter de février 2015 comme indiqué dans le document (p.56 du projet de PDU et p.7 de l'annexe). L'ensemble des points d'arrêt prioritaires du réseau de transports collectifs urbains pour lesquels la Métropole a été désignée chef de file (chapitre II de l'article L1112-2-1 du Code des transports), devront être mis en accessibilité à l'issue du Sd'Ap de la Métropole, soit dans les 3 ans suivant sa validation. Un bilan des actions conduites pour la mise en accessibilité dudit réseau indiquant les actualisations qui ont été décidées en cours d'exécution est demandé en fin d'agenda.



Direction Transports et Mobilités Durables
Dossier suivi par : Claire CHAPPUIS
Tél : 02 38 70 35 58

Nos références : DTMD CCH/HM - 549-18
CS 2043



Monsieur Olivier CARRÉ
Président d'Orléans Métropole
Maire d'Orléans
5 place du 6 juin 1944
BP 95801
45058 ORLEANS CEDEX

Orléans, le **25 OCT. 2018**

Objet : Avis sur le projet de Plan de Déplacements Urbains d'Orléans Métropole

Monsieur le Président,

Par un courrier en date du 25 juillet 2018, vous avez transmis à la Région Centre-Val de Loire le projet de Plan de Déplacements Urbains (PDU) d'Orléans Métropole et je vous en remercie. Conformément à l'article L 1214-15 du code de transports, je vous adresse par la présente l'avis du Conseil Régional sur ce projet.

La Région est autorité organisatrice des services régionaux de transport de voyageurs (TER) ainsi que des services interurbains routiers de voyageurs, qu'ils soient réguliers, scolaires ou à la demande, qui sont désormais regroupés au sein du réseau régional multimodal REMI. La loi MAPTAM de 2014 a également désigné les Régions comme chefs de file de l'intermodalité et de la complémentarité entre les modes de transports. Enfin, la Région élabore actuellement le schéma régional d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires (SRADDET) et la Métropole y a été associée. Cet avis est donc à lire au travers de ce triple prisme.

Le PDU vise à planifier, pour les 10 prochaines années, l'organisation des mobilités sur le territoire de la Métropole. Je tiens tout d'abord à saluer la qualité de la démarche. Votre document, à partir d'un diagnostic étayé, porte des ambitions fortes pour votre territoire, en visant moins d'un déplacement sur deux réalisé en voiture à horizon de 10 ans afin de contribuer à l'amélioration de la qualité de l'air et la diminution des consommations énergétiques liées aux transports.

Pour répondre à ces ambitions, vous proposez cinq axes stratégiques pour faire face aux enjeux posés pour la mobilité de demain et améliorer l'attractivité des alternatives à l'automobile :

- AXE 1 - Développer un partage de la voirie plus équitable favorisant les modes alternatifs
- AXE 2 - Renforcer l'attractivité des transports collectifs et des services mobilité
- AXE 3 - Accompagner les usagers et territoires vers une mobilité plus durable et innovante
- AXE 4 - Articuler développement urbain et transport
- AXE 5 - Etendre les solutions de mobilité au-delà de la métropole

Je salue cet objectif de baisse sur 10 ans de 6 points de la part modale automobile globale (incluant les conducteurs et les passagers) et de 8 points de la part modale automobile pour les conducteurs. Ceci va entièrement dans le sens du projet de SRADDET d'une baisse moyenne de 5 points de l'autosolisme à l'échelle régionale, en proposant une baisse renforcée dans les espaces urbains où les alternatives sont plus nombreuses.

La Métropole prévoit, pour atteindre cet objectif, un ensemble de projets et d'actions à réaliser sous 10 ans.

Certaines actions relèvent de la compétence de la Région, ou sont à réaliser en partenariat avec celle-ci pour être menées à bien. J'ai le plaisir de vous indiquer que je suis tout à fait favorable à amplifier la collaboration entre nos collectivités.

Il en va ainsi de la poursuite du travail commun sur les dessertes au sein de la Métropole par le réseau régional multimodal REMI, sur les conditions de l'intermodalité entre nos réseaux respectifs (qu'elles portent sur l'information des voyageurs, la billettique, la vente, la tarification, ou la qualité des espaces au sein des pôles d'échanges), et sur la prise en charge sur le réseau urbain des voyageurs interurbains. La poursuite et le renforcement de notre conventionnement en la matière en est le meilleur témoin.

L'outil JVMalin est un outil commun déjà en place, dont la Région souhaite également la poursuite du développement en tant que support billettique et plate-forme d'information multimodale, afin d'effacer les frontières entre les réseaux de transport public et les modes pour les voyageurs et simplifier ainsi les alternatives à l'autosolisme. Je compte ainsi sur votre engagement à nos côtés, et auprès des autres AOM de la région, pour en poursuivre l'élargissement des fonctionnalités, afin de le rendre encore plus performant et attractif.

Concernant le covoiturage, la Région souhaite travailler avec les collectivités pour favoriser son essor, par le regroupement des offres afin de leur donner plus de visibilité, et augmenter le vivier de covoitureurs. Le site JVMalin pourra justement constituer une porte d'entrée de l'information, dans une logique multimodale. Ce développement se fera donc dans le cadre du partenariat entre autorités organisatrices. Je compte là encore sur votre appui pour réaliser au plus vite un tel développement.

La Région, ainsi qu'elle a eu l'occasion de l'exposer durant les concertations pour l'élaboration du SRADDET, souhaite également poursuivre l'intégration tarifaire avec les autres autorités organisatrices, et simplifier ses tarifications. L'homogénéisation d'un certain nombre de critères de tarification entre les réseaux est également un objectif pour faciliter l'intermodalité effective des voyageurs. Nous pourrions donc rechercher ensemble des modalités communes, permettant de mieux articuler nos tarifications, en particulier les abonnements de nos réseaux respectifs.

Concernant les pôles d'échanges, la Région prévoit la réalisation d'un schéma directeur régional des pôles d'échanges et gares routières. Région et Métropole pourront donc utilement croiser leurs approches dans le cadre du schéma directeur des pôles d'échanges que vous souhaitez réaliser à l'échelle de l'aire urbaine, et la Région pourra y formuler ses points d'attention. Une attention particulière pourra notamment être portée au pôle central, afin de mieux articuler les modes autour de la gare d'Orléans. L'amélioration de la visibilité de l'accès aux autocars REMI, en parallèle de celle des bus urbains, pourrait utilement être recherchée, ainsi que celle de la capacité d'accueil d'autocars plus confortables (en levant la contrainte de la hauteur d'accès à la gare routière d'Orléans), ou l'amélioration de la sécurité des voyageurs et piétons dans ce même secteur.

Plus généralement, la Région a souhaité mettre l'accent dans son projet de SRADDET sur les coopérations indispensables entre les autorités organisatrices de mobilité et de transport. Ceci rejoint les engagements de la Métropole pour favoriser les coopérations à l'échelle de l'aire urbaine et du territoire régional.

A ce titre, une des modalités identifiées par la Région pour ce faire consiste en la création d'un syndicat mixte des transports à l'échelle régionale, visant à capitaliser les bonnes pratiques et à mutualiser des moyens, des outils et méthodes afin de mieux répondre aux voyageurs utilisant l'ensemble des réseaux de transport en commun sur nos territoires. J'aurai l'occasion de vous en présenter plus en détail les enjeux, et les objectifs, afin qu'aucune ambiguïté n'existe sur ce sujet. Je souhaite donc pouvoir compter sur votre appui en la matière, et reste à disposition pour lever toute éventuelle interrogation.

Le management de la mobilité est un axe d'intervention essentiel pour favoriser l'usage des alternatives à l'autosolisme. Je souhaite donc également que la Région et la Métropole puissent travailler ensemble à la mise en place d'une centrale de mobilité. Je considère justement qu'il s'agit là d'un sujet qui pourrait être efficacement porté de manière harmonisée à l'échelle régionale, et facilité par la création d'un syndicat mixte des transports à cette échelle. Bien sûr, cela n'est pas contradictoire avec des interlocuteurs locaux, au plus près de l'expérience des voyageurs. Votre adhésion à ce projet serait bien évidemment un atout.

Au titre du partage plus équitable de la voirie et du renforcement de l'attractivité des transports collectifs, vous envisagez de développer les sites propres bus sur votre territoire. Ces sites propres pourront le cas échéant utilement être également ouverts aux lignes Rémi, et je vous invite à partager avec la Région vos réflexions en la matière.

Depuis plusieurs années, la Région est active pour favoriser le développement du vélo, à la fois pour le tourisme et pour les déplacements du quotidien. La Loire à Vélo bénéficie ainsi de trains neufs spécialement aménagés pour le transport des vélos en grand nombre, sur les dessertes reliant Orléans à Nantes. La Région compte par ailleurs développer les lignes routières Rémi acceptant les vélos. Dans le Loiret, c'est déjà le cas des lignes 3, 8 et 9 vers Briare, Laillly-en-Val et Beaugency, et d'autres lignes sont en cours de réflexion. Par ailleurs, la Région a mis en place un cadre favorisant l'implantation de stationnement vélos dans la majorité de ses gares, et accompagne financièrement les collectivités qui souhaitent implanter des abris vélos sécurisés dans leurs pôles d'échanges.

Concernant les liaisons ferroviaires, je note que la Région et la Métropole ont une position commune sur l'intérêt de tirer parti de la réalisation du Grand Paris à proximité de notre territoire et que la qualité de la connexion en transports en commun aux aéroports parisiens constitue un enjeu important. Par ailleurs, la Région est dès à présent mobilisée pour l'amélioration de la ligne Paris - Orléans - Limoges - Toulouse et suit activement le schéma directeur élaboré par l'Etat sur cet axe. Je sais pouvoir compter également sur votre mobilisation dans ce cadre, et sur notre capacité à porter en commun les enjeux de notre territoire. Les perspectives de desserte des haltes ferroviaires situées au sein de la Métropole pourront également faire le moment venu l'objet d'un travail articulé, tenant compte des enjeux locaux autour de ces haltes, des besoins locaux et régionaux, des contraintes du système ferroviaires, et des autres réseaux de transport le cas échéant présents.

Parmi les projets à réaliser sous 10 ans, vous citez la réouverture aux voyageurs de la liaison ferroviaire Orléans – Châteauneuf. A un horizon plus éloigné, vous mentionnez la réouverture de la liaison ferroviaire Orléans – Voves – Chartres.

Comme vous le savez, le projet Orléans – Châteauneuf est aujourd'hui reporté. Les conditions institutionnelles, techniques et par voie de conséquence financières n'étant pas remplies.

Par ailleurs, face à la dégradation très rapide de lignes ferroviaires qui irriguent le territoire régional, la Région Centre-Val de Loire a dû se mobiliser, en proposant à l'Etat et à SNCF Réseau un plan d'urgence pour en assurer la sauvegarde. L'ampleur des montants en jeu a nécessité de faire des choix et de prioriser nos ambitions.

La réouverture complète de l'axe ferroviaire Orléans – Voves – Chartres est également aujourd'hui reportée.

En revanche, la Région travaille en parallèle à l'attractivité des lignes routières Rémi desservant ces territoires, en termes de niveau d'offre et d'attractivité tarifaire, pour assurer des liaisons d'échanges améliorées avec la Métropole, et mieux répondre aux besoins actuels dans l'attente de la réalisation de ces investissements très importants. Une approche coordonnée me paraîtrait à ce titre très pertinente.

A plus long terme, si la Métropole souhaite explorer la possibilité d'une nouvelle gare unique de la Métropole d'Orléans pour une évolution à terme de sa connexion au réseau ferroviaire, la Région être associée aux réflexions.

Il convient par ailleurs de ne pas obérer la possibilité d'une ligne à grande vitesse Paris – Orléans – Clermont – Lyon sur notre territoire, à un horizon où la ligne TGV Paris – Lyon sera saturée.

La Métropole entend enfin optimiser le transport de marchandises sur son territoire et sollicite pour certaines actions la coopération de la Région, à la fois pour disposer d'une instance de concertation avec les acteurs du transport de marchandises et de la logistique pour assurer une meilleure coordination, mais également pour une action volontariste en faveur de la sauvegarde du fret capillaire, au travers d'une gouvernance partenariale. Ces propositions rejoignent complètement la position de la Région, exprimée durant la concertation pour l'élaboration du SRADDET. J'ai bien noté l'intention de la Métropole de participer à cette gouvernance et je vous en remercie.

Restant à votre disposition pour tout renseignement complémentaire, je vous remercie de la prise en compte de cet avis et vous prie d'agréer, Monsieur le Président, l'expression de ma considération distinguée.

Le vice-Président du Conseil Régional,
délégué aux transports et à l'intermodalité,



Philippe FOURNIÉ

PASSARIEU Jane

De: Cidalia DIAS <cdias@boignysurbionne.fr>
Envoyé: mardi 18 septembre 2018 11:32
À: PASSARIEU Jane
Cc: MILLIAT Luc; Thierry POINTET; BERNIER Jean-Michel; Jocelyne RIDOU; Cécile SAVOYE; RICHOMME Antoine; Marie-Odile CROSNIER; Fabienne LE COCQ DGS Boigny sur Bionne
Objet: SCOT - et PDU : arrêt de projet et consultation
Pièces jointes: 20180724093759574_0005ORLEANS METROPOLE SCot et PDU arrêt projet et consultation des personnes publiques associées.pdf

Bonjour Mme Passarieu

Dans le cadre des projets de SCOT et de PDU la commune après consultation donne un avis favorable aux projets.

Cordialement

Cidalia Dias

Coordinatrice Intercommunale

Responsable habitat social

Responsable Service Entretien

Référent Formation

02.38.75.26.36

cdias@boignysurbionne.fr



**DGA Attractivité et Rayonnement
du Territoire**
Aménagement

Le 11 octobre 2018

Monsieur Olivier CARRE
Président d'Orléans Métropole
Espace Saint Marc
5 Place du 6 juin 1944
45058 ORLEANS Cedex 1

Nos réf. : MAL/BB/18-129
Dossier suivi par : Brigitte Barret
Tél. : 02 38 71 93 25

Objet : ScoT et PDU – arrêté de projet et consultation des personnes publiques associées

Monsieur le Président,

J'accuse réception du projet de Schéma de Cohérence Territoriale (SCoT) et du projet de Plan de Déplacements Urbains (PDU) arrêtés par délibération du conseil métropolitain du 10 juillet 2018.

Conformément aux dispositions de l'article L443-20 du code de l'urbanisme pour le SCoT et de l'article L1214-15 du code des transports pour le PDU, je vous informe que la ville de Fleury émet un avis favorable aux deux projets avec les observations ci-dessous.

Concernant le PDU, le projet répond aux objectifs de la commune de réduire la place de la voiture dans la ville en améliorant le réseau de transports et en donnant une place importante aux déplacements alternatifs.

Concernant le SCoT, les objectifs traduits dans le PLU communal récemment approuvé sont bien en adéquation avec le projet, plus particulièrement le développement urbain maîtrisé, la préservation et restauration de la trame verte dans la Métropole.

Par ailleurs, dans le volet commercial du SCoT, les objectifs inscrits correspondent aux besoins commerciaux, et à la revitalisation du centre ville de Fleury.

Je vous prie d'agréer, Monsieur le Président, l'expression de ma haute considération.

Auities




Marie-Agnès LINGUET
Conseillère régionale Centre-Val de Loire
Maire de Fleury-les-Aubrais

fleurylesaubrais.fr

Mairie de Fleury-les-Aubrais
1 place de la République
CS 9711
45042 Fleury-les-Aubrais Cedex
Tél. 02 38 71 93 93
Fax 02 38 71 93 97

**EXTRAIT DU REGISTRE DES
DELIBERATIONS DU CONSEIL MUNICIPAL
DE LA COMMUNE DE MARIGNY LES USAGES**

Séance du 26 septembre 2018

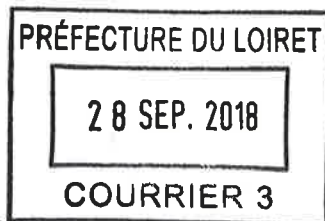
Nombre de membres :

- Afférents au C.M : 15
- En exercice : 15
- Présents : 12
- Votants : 15
- Abstentions : 0

L'an deux mille dix-huit, le jeudi 26 septembre à 20 heures 30 minutes, le Conseil Municipal de cette commune, régulièrement convoqué, s'est réuni au nombre prescrit par la loi, dans la salle du conseil de la Mairie, sous la présidence de M. Eric ARCHENAULT, Maire.

Date de convocation : 20 septembre 2018

Transmis au représentant de l'Etat
le :



Publié ou notifié
le :

28 SEP. 2018

Présents : Mmes CAILLAUX, GRIVÉ, LAZARENO, FRINAULT.
Mrs ARCHENAULT, BEAUMONT, BON, DEGUILHEM,
DELAPORTE, HUGUET (arrivé à 20h55), NADOT, SANTERRE.

Absents :

Absents excusés : Mme MARCELLOT a donné pouvoir à Mme GRIVÉ.
Mme CHAPERON a donné pouvoir à M. DEGUILHEM.
M. LENDOM a donné pouvoir à Mme LAZARENO.

Secrétaire de séance : Mme CAILLAUX.

**2018-34. AVIS RELATIFS AUX PROJETS DE S.Co.T. ET DE P.D.U. D'ORLEANS
METROPOLE :**

Suite à la présentation des deux projets, à l'unanimité, le Conseil municipal émet un avis favorable aux projets de SCoT et de P.D.U. d'ORLEANS METROPOLE.

Fait et délibéré à Marigny Les Usages,
Pour extrait conforme, le 27 septembre 2018,

M. le Maire,

A blue ink signature of Eric ARCHENAULT is written over a circular official stamp. The stamp features a coat of arms and the text 'COMMUNE DE MARIGNY LES USAGES' and 'Loiret'.

Eric ARCHENAULT

REPUBLIQUE FRANCAISE

DEPARTEMENT DU LOIRET



VILLE D'ORLEANS

Extrait du Registre des Délibérations

DU CONSEIL MUNICIPAL

SEANCE DU LUNDI 15 OCTOBRE 2018

Le lundi quinze octobre deux mille dix-huit, le Conseil Municipal de la Ville d'Orléans s'est réuni à la Mairie.

Etaient présents :

M. CARRE, Maire, Président ;

Mme SAUVEGRAIN, Premier Maire-Adjoint, M. MARTIN, 2^{ème} Maire-Adjoint, M. MONTILLOT, 4^{ème} Maire-Adjoint, Mme KERRIEN, 5^{ème} Maire-Adjoint, M. GEFFROY, 6^{ème} Maire-Adjoint ;

Mme ANTON, M. SANKHON, Mme GRIVOT, MM. NOUMI KOMGUEM, FOUSSIER, Mme ODUNLAMI, MM. GROUARD (jusqu'à 16 h 25), LANGLOIS, Mme RICARD, M. BLANLUET, Adjoint ;

M. MOITTIE, Mmes ARSAC, SUIRE, MM. GABELLE, LEMAIGNEN, LELOUP, POISSON, Mmes BARRUEL, DESCHAMPS, LABADIE, ALLAIRE (à partir de 15 h 25), M. PEZET, Mmes ZERIGUI, LOEILLET (Secrétaire), M. YEHOUESSI, Mmes MATET de RUFFRAY, LEVELEUX-TEIXEIRA, M. GRAND, Mme FOURCADE, MM. de BELLABRE, LECOQ, RICOUD, Mme TRIPET, M. VINCOT, Mme CUGNY-SEGUIN.

Etaient absents mais avaient donné pouvoir :

Mme CHERADAME	à	Mme RICARD
Mme de QUATREBARBES	à	Mme BARRUEL
Mme LECLERC	à	M. GEFFROY
M. GROUARD	à	Mme LOEILLET (à partir de 16 h 25)
Mme DIABIRA	à	Mme ANTON
Mme CARRE	à	M. BLANLUET
M. HOEL	à	M. LANGLOIS
Mme HOSRI	à	Mme ARSAC
Mme ALLAIRE	à	M. FOUSSIER (jusqu'à 15 h 25)
Mme PINAULT	à	Mme KERRIEN
M. LAGARDE	à	M. LEMAIGNEN
M. BAILLON	à	M. SANKHON
M. BARBIER	à	M. MOITTIE
M. RENAULT	à	M. PEZET
M. BRARD	à	Mme MATET de RUFFRAY
Mme ET TOUMI	à	Mme LEVELEUX-TEIXEIRA

RAPPORTEUR : M. POISSON

N° 10 Objet : Circulation et stationnement. Projet de Plan de Déplacements Urbains (P.D.U.). Avis à émettre.

Mesdames, Messieurs,

Le Plan de Déplacements Urbains (P.D.U.) est un document de planification prévu par les articles L. 1214-1 et suivants du code des transports.

Le P.D.U. définit les principes d'organisation du transport et du stationnement des personnes et des marchandises, tous modes confondus, à l'échelle du ressort territorial de la métropole orléanaise. C'est un document de planification qui vise un équilibre entre les besoins de mobilité, la protection de l'environnement et de la santé et le renforcement de la cohésion sociale et urbaine. C'est aussi un outil de programmation, qui doit prévoir les modalités de mise en œuvre et de financement de son plan d'actions pour les 10 prochaines années.

Sur la métropole orléanaise, le premier P.D.U. a été adopté en 2000, révisé une première fois en 2008. La majorité des actions inscrites au dernier P.D.U. ayant été réalisées ou engagées, avec des effets positifs sur l'évolution des pratiques de déplacements, une procédure de révision du document a été lancée pour une seconde fois par la métropole en février 2016.

Au terme de deux années d'études, d'échanges, de partage et de concertation auquel les élus et les services de la Mairie ont été associés, le Conseil Métropolitain lors de sa séance du 10 juillet 2018 a arrêté le projet de P.D.U. 2019-2028.

Il comporte :

- le projet de P.D.U., articulé autour d'un diagnostic, d'objectifs et ambitions à atteindre et d'un plan d'actions détaillé.
- deux annexes obligatoires : une annexe « accessibilité », regroupant les mesures à mettre en œuvre afin d'améliorer l'accessibilité des transports urbains aux personnes handicapées et à mobilité réduite, et un rapport environnemental mesurant les effets probables de la mise en œuvre du P.D.U. sur l'environnement.

Les ambitions suivantes ont été fixées pour les 10 prochaines années :

- moins d'un déplacement sur deux effectués en voiture à un horizon de 10 ans. Le P.D.U. vise à passer sous la barre des 50 % de déplacements en voiture effectués par les habitants avec un report vers les modes alternatifs. Ainsi, la métropole souhaite atteindre à l'horizon de 2028, une augmentation de 20 % de la fréquentation du réseau de transport, de 50 % des déplacements à vélo, et de 15 % des déplacements à pied.
- un objectif fort de limiter les impacts et les nuisances liées aux véhicules motorisés, et de développer l'usage de véhicules à faibles émissions. Le P.D.U. vise à atteindre 5 % de véhicules propres dans le parc de véhicules circulant sur la métropole à horizon 2028.

Pour répondre à ces ambitions, un programme d'actions détaillées a été élaboré, regroupé autour de 5 axes stratégiques

- I. Développer un partage de la voirie plus équitable favorisant les modes alternatifs
- II. Renforcer l'attractivité des transports collectifs et des services mobilité
- III. Accompagner les usagers et territoires vers une mobilité plus durable et innovante

CM du 15 octobre 2018

Affaire suivie par Vie institutionnelle

Envoyé en préfecture le 18/10/2018

Reçu en préfecture le 18/10/2018

Affiché le



ID : 045-214502346-20181017-181015DEL10-DE

IV. Articuler développement urbain et transport

V. Etendre les solutions de mobilité au-delà de la métropole

En vertu de l'article L. 1214-15 du code des transports, Orléans Métropole a soumis pour avis à la commune d'Orléans son projet de P.D.U. La commune dispose d'un délai de trois mois pour faire connaître son avis.

Aux vues de l'ensemble des éléments présentés dans le projet de P.D.U. auquel la Mairie souscrit, il est proposé de n'émettre aucune observation particulière dans l'avis que la commune d'Orléans doit formuler.

Dans ces conditions et après avis de la Commission Proximité et Cadre de Vie, il est proposé au Conseil Municipal de bien vouloir :

1°) émettre un avis favorable sans réserve au projet de P.D.U. arrêté lors de la séance du Conseil Métropolitain du 10 juillet 2018 ;

2°) déléguer M. le Maire ou son représentant pour accomplir les formalités nécessaires.

ADOpte PAR 53 VOIX
IL Y A 2 ABSTENTIONS.

Pour extrait conforme et certification de l'exécution des formalités prévues aux articles L. 2121-10 à L. 2121-25 du code général des collectivités territoriales ; le caractère exécutoire prenant effet à compter de la date de l'exécution des formalités prévues à l'article L. 2131-1 du code général des collectivités territoriales.

**REPUBLIQUE FRANCAISE
EXTRAIT DU REGISTRE DES DELIBERATIONS
DU CONSEIL MUNICIPAL
DE LA VILLE DE SAINT-JEAN DE BRAYE**

- 2018/097 -

L'an deux mil dix-huit, le 28 septembre, à 18h30, le conseil municipal, convoqué le 21 septembre 2018, s'est légalement réuni, en mairie, en séance publique, sous la présidence de Madame Colette PONTNONE, 1ère adjointe au maire.

Tous les membres en exercice étaient présents sauf :

Excusés :

Monsieur THIBERGE a donné pouvoir à Madame PONTNONE.
Monsieur CHÉNEAU a donné pouvoir à Madame GUEURET.
Monsieur GOUACHE a donné pouvoir à Monsieur MALINVERNO.
Madame TISSERAND a donné pouvoir à Monsieur DELPORTE.
Madame GAUTHIER a donné pouvoir à Monsieur MALLARD.

Absente : Madame ÈVE.

En vertu de l'article L 2121-15 du code général des collectivités territoriales est désigné en tant que secrétaire de séance : Monsieur Maxime VILLOING.

Nombre de conseillers en exercice :	33	Affichage du compte rendu partiel le	03 OCT. 2018
Nombre de conseillers votants :	32	Transmise en Préfecture le	
		Publiée au Recueil des Actes Administratifs le	

2018/097 - Révision du Plan de Déplacements Urbains (PDU) – Avis de la commune

Le Plan de Déplacements Urbains (PDU) définit les principes d'organisation du transport et du stationnement des personnes et des marchandises, tous modes confondus, à l'échelle de la métropole orléanaise. Il s'agit d'un document de planification qui anticipe les évolutions à long terme et qui vise un équilibre entre les besoins de mobilité, la protection de l'environnement et de la santé et le renforcement de la cohésion sociale et urbaine. C'est un outil de programmation, qui doit prévoir les modalités de mise en œuvre et de financement de son plan d'actions pour les 10 prochaines années.

L'établissement d'un PDU est obligatoire dans les agglomérations de plus de 100 000 habitants. Le premier PDU de l'agglomération orléanaise a été adopté en 2000, et révisé en 2008. La délibération du conseil de communauté du 25 février 2016 a lancé une nouvelle procédure de révision du PDU. La délibération du conseil métropolitain du 10 juillet 2018 a ainsi arrêté le projet de PDU 2019-2028.

Les objectifs du PDU 2019-2028 sont les suivants :

- Moins d'un déplacement sur deux effectués en voiture à horizon de 10 ans. Le PDU 2019-2028 vise à passer sous la barre des 50 % de déplacements en voiture effectués par les habitants, avec un report sur les modes alternatifs. Ainsi, la métropole souhaite atteindre à l'horizon de 2028 une augmentation de 20 % de la fréquentation du réseau de transport, de 50 % des déplacements à vélo et de 15 % des déplacements à pied.

- Limiter les impacts et les nuisances liées aux véhicules motorisés, et développer l'usage de véhicules à faibles émissions. Le PDU vise à atteindre 5 % de véhicules propres dans le parc de véhicules circulant sur la métropole à horizon 2028.

Le projet de PDU comporte un programme de 22 actions à mettre en œuvre dans les 10 années à venir, actions regroupées autour de 5 axes stratégiques. L'étape « scénarios » de l'élaboration du PDU s'est concentrée sur la définition d'une ambition concernant les deux premiers axes, qui sont les plus structurants en termes d'impacts sur l'accessibilité multimodale du territoire, d'amélioration des alternatives à l'automobile déjà en place, d'évolution des parts modales et de moyens à mettre en œuvre. Les axes 3, 4 et 5 accompagnent la stratégie en agissant sur l'ensemble des leviers complémentaires.

I. Développer un partage de la voirie plus équitable favorisant les modes alternatifs

- donner un cadre à l'évolution du partage de la voirie
- organiser le réseau viaire structurant
- construire la ville pour les modes actifs
- faire de la politique de stationnement un levier du report modal
- améliorer le fonctionnement des livraisons dans les centralités.

Cet axe se traduit par une politique volontariste de modération des vitesses, et une évolution de l'organisation des circulations automobiles permettant progressivement d'accueillir un réseau cyclable continu, des cheminements piétons plus qualitatifs et des améliorations des performances bus sur certains secteurs. Le territoire de Saint-Jean de Braye devrait accueillir ainsi de nouveaux itinéraires, notamment pour les modes actifs (piétons, vélos). Par exemple, les aménagements réalisés en 2017 et 2018 avenue Pierre et Marie Curie pourront se poursuivre sur l'ensemble de la RD960, tandis que les nouveaux quartiers intègrent des cheminements partagés piétons-vélos favorisant les modes alternatifs à la voiture.

II. Renforcer l'attractivité des transports collectifs et des services

- améliorer l'efficacité du réseau de transport urbain
- simplifier l'usage et améliorer l'image du réseau
- faciliter l'intermodalité avec les réseaux de transports collectifs
- développer les services à la mobilité
- améliorer l'accessibilité du réseau de transports collectifs

Cet axe traduit une ambition en matière d'offre globale de transport en commun. La ville de Saint-Jean de Braye bénéficie d'un niveau de desserte en transport en commun important, avec une ligne de tramway agissant comme une colonne vertébrale et des lignes de bus structurantes. Ce niveau d'équipement est un atout important pour le territoire, qui facilite l'accueil de nouvelles populations dans le cadre d'opérations de logements, et favorise un taux d'emploi élevé dans les différentes zones d'activités du territoire.

III. Accompagner les usagers et territoires vers une mobilité plus durable et innovante

- observer les comportements et leur évolution
- développer une centrale de mobilité
- accompagner les usagers et territoires les plus contraints vers la mobilité durable
- faire partie des villes intelligentes
- faciliter l'accès à la mobilité moins carbonée et réduire les nuisances liées aux véhicules motorisés

Cet axe complémentaire visant à accompagner les usagers vers un changement des pratiques de mobilité, et promouvant les innovations en travaillant avec les start-ups et entreprises de la Métropole constitue une ambition forte, que la ville de Saint-Jean de Braye soutient notamment dans le cadre de la démarche Saint-Jean de Braye, Ville en Transition.

IV. Articuler développement urbain et transports

- donner la priorité à un urbanisme moins dépendant à la voiture
- faire des quartiers de gares les vitrines de la Métropole
- adapter les réseaux de transport au développement du territoire.

Cet axe favorise un urbanisme qui limite le recours à la voiture particulière. La ville de Saint-Jean de Braye encourage ce report sur d'autres modes alternatifs en incitant par les règles d'urbanisme et par les nouveaux aménagements urbains une limitation de la place de la voiture en ville.

V. Étendre les solutions de mobilité au-delà de la métropole

- favoriser les coopérations à l'échelle de l'aire urbaine
- penser l'accessibilité à grande échelle
- valoriser le transport ferroviaire sur le territoire
- optimiser le transport de marchandises sur le territoire.

Cet axe intègre les problématiques de déplacements au-delà du territoire communal. La seule grande infrastructure qui concerne le territoire de Saint-Jean de Braye, et qui est soutenue par le PDU, est le projet de réouverture aux voyageurs de la ligne de train Orléans-Châteauneuf. A noter que le franchissement Loire au niveau de Malvoisine est un projet inscrit dans le Schéma de Cohérence Territoriale, qui ne sera étudié qu'après la réalisation du projet de réouverture de la ligne Orléans-Châteauneuf aux voyageurs, et le contournement de Jargeau. Le scénario alternatif d'extension du réseau de transport structurant (tramway ou bus) vers Chécy est également évoqué, si sa nécessité est avérée.

Ceci étant exposé,

Vu le code général des collectivités territoriales,

Vu le code des transports, notamment son article L1214-15,

Vu la délibération du conseil métropolitain n°AT02 en date du 10 juillet 2018 arrêtant le projet de Plan de Déplacements Urbains d'Orléans Métropole 2019-2028,

Vu le courrier en date du 13 juillet 2018, informant la commune que conformément à l'article L1214-15 du code des transports, le conseil municipal a la possibilité de donner un avis sur le projet de PDU,

Après avis favorable de la commission compétente,

Par 31 voix pour et une abstention (Monsieur ROBIN) le conseil municipal décide :

- de donner un avis favorable au projet de Plan de Déplacements Urbains 2019-2028 tel qu'arrêté le 10 juillet 2018.

Pour extrait conforme

Fait à Saint-Jean de Braye, le 2 octobre 2018

Pour le maire et par délégation,

l'adjointe déléguée

aux affaires et moyens généraux



Colette MARTIN-CHABBERT

**DEPARTEMENT
DU LOIRET**

**VILLE DE
SAINT JEAN DE LA RUELLE**

**REPUBLIQUE FRANCAISE
EXTRAIT DU REGISTRE DES
DELIBERATIONS DU CONSEIL MUNICIPAL**

SEANCE DU 12 OCTOBRE 2018

L'An Deux Mille Dix Huit, le 12 Octobre à 18 heures 30, le Conseil Municipal de SAINT JEAN DE LA RUELLE légalement convoqué, s'est réuni au lieu ordinaire de ses séances sous la Présidence de Monsieur Christophe CHAILLOU, Maire.

Nombre de Conseillers en exercice : 33

OBJET : Avis sur le projet de Plan de Déplacements Urbains (PDU).

PRESENTS: M.CHAILLOU, M.VILLARET, Mme DESNOUES, M.LAVAL, Mme DAHOU-FREDI, Mme HAMEAU, M.SERIN, Mme DUGUE, M. DE BREZE DU PEGASE, Mme PIEDALLU, Mme MOULIN, M.PIVAIN, Mme CHARTON, M.PASSEGUE, M.DIARRA, M.NIETO, Mme BUREAU, Mme DANGE, Mme COLAS, Mme NOGUES, Mme LOQUET, M.RINA-BASILIO, Mme PARAYRE, Mme TORRES, M.REAU, M.HUYGHUES DES ETAGES, M.BERTHELEMY, M.VOISIN, Mme GAUTHIER.

Formant la majorité des membres en exercice.

ABSENTS ET REPRESENTES : M.ZING-TSALA, Mme FERBUS-LAMBERT, M.DESCHAMPS, M.KHALLOUK.

Publié le : 15 Octobre 2018

Le Maire, soussigné, certifie que la convocation du conseil municipal et le compte-rendu de la présente délibération ont été affichés à la Mairie, conformément aux articles L 2121-10 et L 2121-25 et R 2121-11 du code général des collectivités territoriales.

SECRETAIRE DE SEANCE : M.RINA-BASILIO.

**Pour le Conseiller Départemental-Maire
et par délégation,
le Directeur Général des Services**




Julien Farion

Envoyé en préfecture le 15/10/2018

Reçu en préfecture le 15/10/2018

Affiché le



ID : 045-214502858-20181012-PUAF2018101203-DE

DARU/PUAF-2018.10.12.03

**DIRECTION DE L'AMENAGEMENT ET DU RENOUVELLEMENT URBAIN –
POLE URBANISME ET AFFAIRES FONCIERES - AVIS SUR LE PROJET DE
PLAN DE DEPLACEMENTS URBAINS**

Monsieur le Conseiller Départemental expose :

Le Plan de Déplacements Urbains (PDU) définit les principes d'organisation du transport et du stationnement des personnes et des marchandises, tous modes confondus, à l'échelle du ressort territorial de la métropole orléanaise. C'est un document de planification qui anticipe les évolutions à long terme et qui vise un équilibre entre les besoins de mobilité, la protection de l'environnement et de la santé et le renforcement de la cohésion sociale et urbaine. C'est aussi un outil de programmation, qui doit prévoir les modalités de mise en œuvre et de financement de son plan d'actions pour les 10 prochaines années.

Adopté initialement le 27 avril 2000 et révisé une première fois en 2008, le PDU connaît une seconde procédure de révision initiée par délibération du conseil de communauté du 25 février 2016.

Tout au long de la révision du PDU, Orléans Métropole a mis en œuvre une démarche d'élaboration participative et concertée (séminaire commun avec le SCOT, ateliers thématiques avec les acteurs du territoire et les citoyens, réunions publiques de présentation, adresse mail spécifique, réunions avec les personnes publiques associées...).

Le projet de PDU est constitué de plusieurs parties : introduction, diagnostic, ambitions et axes stratégiques, plan d'actions 2019-2028, mise en œuvre et suivi du PDU. Conformément à la réglementation, le projet de PDU comporte 2 annexes obligatoires, l'annexe accessibilité et le rapport environnemental.

Le diagnostic du PDU a permis à la Métropole d'identifier 6 enjeux pour sa politique de mobilité :

- 1- L'efficacité de l'espace urbain au sein de la « ville des proximités » portée par le SCOT,
- 2- L'attractivité et le rayonnement du territoire métropolitain, à travers l'innovation dans les modes de transports et le développement des interconnexions au-delà de la métropole,
- 3- Le partage de la voirie et la qualité des espaces publics pour une meilleure prise en compte des piétons et des vélos,
- 4- L'attractivité et l'efficacité du réseau de transports collectifs,
- 5- L'accessibilité du territoire pour tous, et en particulier les publics qui ont le plus de mal à se déplacer,
- 6- La préservation de l'environnement et de la santé.

Afin de répondre à ces enjeux et aux exigences environnementales définies dans les documents supérieurs, le PDU fixe comme ambitions pour les 10 prochaines années, « moins d'un déplacement sur deux effectué en voiture à un horizon de 10 ans » et une limitation des impacts et nuisances liées aux véhicules motorisés.

Pour y répondre, le nouveau projet de PDU comporte un programme de 22 actions regroupées autour de 5 axes stratégiques :

- 1- Développer un partage de la voirie plus équitable favorisant les modes alternatifs,
- 2- Renforcer l'attractivité des transports collectifs et des services mobilité,
- 3- Accompagner les usagers et territoires vers une mobilité plus durable et innovante,
- 4- Articuler développement urbain et transports,
- 5- Étendre les solutions de mobilité au-delà de la métropole.

Le Conseil métropolitain a arrêté le projet de plan de déplacements urbains comprenant le projet de PDU, le rapport environnemental et l'annexe accessibilité lors de sa séance du 10 juillet 2018.

Ce projet est soumis pour avis aux personnes publiques associées : communes de la métropole, Région Centre Val de Loire, Département du Loiret et Etat.
Ces avis seront annexés au projet de PDU qui fera ensuite l'objet d'une enquête publique.

Le Conseil Municipal,

Vu l'exposé de Monsieur le Conseiller-Départemental-Maire,

Vu l'avis de la commission aménagement, travaux et cadre de vie, réunie le 13 septembre 2018,

Après en avoir délibéré,

EMET un avis favorable au dossier qui lui est soumis dans le cadre de la procédure de révision du PDU, tout en réaffirmant sa demande de voir pris en considération les enjeux propres à son territoire communal, qui figurent au Plan d'aménagement et de développement durable (PADD) et au rapport de présentation de son plan local d'urbanisme (PLU) approuvé en 2006, et qui font l'objet de procédures en cours (révision à modalités allégées pour le site Renault TRW) ou d'études particulières (opérations d'intérêt métropolitain Tête nord du pont de l'Europe, Groues et ANRU Les Chaises) :

- Pacification progressive de la tangentielle en boulevard urbain pour gagner en qualité d'espace de vie et l'intégrer au maillage des rues de la ville, la connecter aux secteurs voisins, permettant l'accès de la voie à des usages divers, conciliant trafic routier (notamment la présence de poids-lourds) et desserte urbaine, incluant pistes cyclables, larges trottoirs pour les piétons et traitement paysager adapté, avec en première priorité le tronçon allée du Mistigris/place Paul Bert ; un réaménagement urbain de cette dernière étant lui-même acté dans le cadre des projets Renault TRW et Tête nord du pont de l'Europe,
- Création d'un nouveau franchissement de la tangentielle (passerelle liaisons douces) pour relier le quartier des Chaises (inscrit en site prioritaire ANRU 2) aux nouvelles constructions de la ZAC Alleville nord,
- Création d'un nouvel échangeur de type urbain avec le futur axe desservant l'éco quartier des Groues (voie métropolitaine Libération/Pôle 45), et à terme un barreau

ADELIS pour permettre aux poids lourds de rejoindre l'autoroute via le parc d'activités Ingré/Saint Jean de la Ruelle,

- Développement du transport collectif de passagers sur les sites en développement du nord-ouest, et en particulier la ZAC Alleville.

Pour extrait certifié conforme,
Le Conseiller Départemental-Maire,
Pour le Conseiller Départemental-Maire
et par délégation,
le Directeur Général des Services




Julien FARION



Département du Loiret
Mairie de Saint Jean le Blanc

Pôle Cadre de Vie et Patrimoine
☎ 02.38.66.06.84 - ☎ 02.38.66.13.68

Le Maire à

Le 8 - NOV. 2018
Monsieur le Président
ORLEANS METROPOLE
Espace Saint Marc
5 Place du 6 juin 1944
45058 ORLEANS

V/Réf. : GB/JP/HG/Départ 2018/07
Dossier suivi par Jane PASSARIEU
Pôle prospective et planification urbaine
Objet : SCOT et PDU

Monsieur Le Président,

En réponse à votre courrier du 13 juillet dernier, je vous apporte les éléments de réponse suivants :

Les projets du Schéma de Cohérence Territoriale (SCOT) et de Plan de Déplacement Urbain (PDU) n'appellent pas de remarque majeure.

Il est cependant à noter que le prévisionnel de 400 à 500 logements prévus à Saint Jean le Blanc pour une période de 17 ans dans le SCOT semble faible et risque d'être dépassé. Il convient de prendre en considération :

- le fort taux de croissance du parc de logements de Saint Jean le Blanc (16,7 % entre 2006 et 2014, rapport de présentation du SCOT) est certainement accentué depuis au regard des autorisations d'urbanisme instruites,
- la volonté d'optimiser les espaces urbanisés et de maîtriser la consommation foncière portée par le PADD correspond au mode d'urbanisation en évolution sur notre commune : la densification urbaine s'accroît, accompagnée par l'urbanisation des dents creuses,
- le DOO place la commune de Saint Jean le Blanc sur une densité attendue de 25 à 30 logements à l'hectare,
- la densification urbaine en plein essor (démolition de constructions au profit de constructions plus importantes, extension des bâtiments existants ou ajout d'une habitation supplémentaire sur une parcelle bâtie) viendra remplir les objectifs sans consommation des nouvelles superficies d'urbanisation attribuées pour le secteur centre sud « le grand val » de 64 hectares.

Le guide d'entretien du PLUM transmis à vos services reprend ces éléments. Il est probable que le prévisionnel de 500 logements supplémentaires soit atteint en 10 ans et poursuivit ensuite avec le renouvellement urbain.

Je vous prie d'agréer, Monsieur le Président, l'expression de mes salutations distinguées.



Joël CORJON
1^{er} Adjoint au Maire
Délégué à l'Urbanisme

REPUBLIQUE FRANÇAISE – COMMUNE DE SAINT-PRYVE SAINT-MESMIN

*Extrait du registre des délibérations du Conseil Municipal du 21 septembre 2018***Délibération n° 2018-09-15**

Rapporteur : M. François Nicourt

Le 21 septembre 2018, à 19 heures, le Conseil Municipal, légalement convoqué, s'est réuni en l'Hôtel de Ville à Saint Pryvé Saint Mesmin, sous la présidence de M. Thierry Cousin, Maire.

Etaient présents : Mmes et MM Thierry Cousin, Chantal Morio, Jean-Claude Hennequin, Damien Baudry, François Nicourt, Magdeleine Baby, Alexandre Riboulot, Catherine Voisin, Aurore Casciello, Béatrice Thauvin, Michel Zabel, Claire Lemoine, Jean-Pierre Palisson, Sophie Provost, Luc Galice, Valérie Furet, Philippe Lumet, Pascale Adam, Sabine Gauthier.

Absents représentés : M. Olivier Bègue par M. Thierry Cousin, M. Marc Habarnau par Mme Chantal Morio, Mme Edith Lemaignan par Mme Magdeleine Baby, M. Michel Druilhe par M. François Nicourt, M. Serge Mathieu par M. Jean-Pierre Palisson, Mme Nathalie Willano par Mme Sabine Gauthier, M. Dominique Liger par Mme Pascale Adam.

Absents : M. David Bansard, Mme Carole Turpin.

Secrétaire : Mme Catherine Voisin

Présents : 19

Votants : 26

Objet : Aménagement – Arrêt de projet SCoT et PDU

Le conseil métropolitain d'Orléans Métropole, dans sa séance du 10 juillet 2018, a arrêté son projet de Schéma de Cohérence Territoriale (SCoT) et son projet de Plan de Déplacements Urbain (PDU).

Conformément aux dispositions de l'article L143-20 du code de l'urbanisme, ORLEANS METROPOLE a transmis aux personnes publiques associées pour avis le dossier du SCoT d'Orléans Métropole ainsi que la délibération dressant le bilan de la concertation et arrêtant le projet.

Conformément à l'article L1214-15 du code des transports, ORLEANS METROPOLE a également transmis aux personnes publiques associées pour avis le projet de PDU 2019-2028 d'Orléans Métropole accompagné de son annexe accessibilité et du rapport environnemental, ainsi que la délibération arrêtant le projet.

Les personnes publiques associées sont invitées à formuler un avis spécifique pour chacun des deux projets arrêtés dans un délai de 3 mois à compter de la réception en mairie des dossiers soit, à compter du 24 juillet 2018.

Vu l'avis favorable de la commission Urbanisme – Aménagement – Patrimoine – Voirie – Réseaux – Circulation du 11 septembre 2018,

Le Conseil municipal, à l'unanimité :

1. approuve l'arrêt de projet du SCoT d'Orléans Métropole ;
2. approuve l'arrêt de projet du PDU d'Orléans Métropole.

Pour extrait certifié conforme
A St Pryvé St Mesmin, le 21 septembre 2018
Le Maire,
Thierry COUSIN



Certifié exécutoire compte tenu de l'envoi en
Préfecture du Loiret le 28 SEP. 2018
et de la notification ou affichage le 28 SEP. 2018
Le Maire



Département
du LOIRET

ARRONDISSEMENT
d' ORLÉANS

Mairie
de

S A R A N

EXTRAIT DU REGISTRE DES DÉLIBÉRATIONS du CONSEIL MUNICIPAL

N° DAM1810_162

OBJET

Avis sur projet arrêté du
plan de déplacement
urbains (DPU)

DIRECTION
AMENAGEMENT
SERVICE URBANISME

L'AN DEUX MIL DIX HUIT, LE DIX-NEUF OCTOBRE.

à 19 h 00, le Conseil Municipal, légalement convoqué le 12 octobre 2018, s'est réuni à la Mairie, en séance publique, sous la présidence de Madame HAUTIN, maire.

Étaient présents : Mme HAUTIN, Maire, M. FROMENTIN, Mme DUBOIS, M. MAZZUCA, Mme CHAIR, M. SANTIAGO, M. VANNEAU, M. PATINOTE, Mme DIAZ, M. GALLOIS, Adjoints, M. GUÉRIN, M. DUGALLEIX, Mme SICAULT, M. MAMET, Mme BOURNAVEAUX, M. DOLBEAULT, Mme FOULON, Mme GELOT, M. BOISSET, Mme BIYIHA-BIKONDI, M. PREVOT, M. BOCHE, M. VESQUES, Mmes GUILLAUMIN, GROLLAU, Mme SAVOY, Mme LAMBERT, Mme DEFOULOY, M. SOUBIEUX, M. MALHERBE, M. LHOMME, Mme MORIN, Mme HRICH, Conseillers Municipaux, formant la majorité en exercice.

Étaient absents, ayant donné pouvoir :

- M. VANNEAU (Mandataire : Mme BOURNAVEAUX)
- M. PATINOTE (Mandataire : M. BOISSET)
- M. DOLBEAULT (Mandataire : Mme CHAIR)
- Mme GUILLAUMIN (Mandataire : M. FROMENTIN)
- Mme GROLLAU (Mandataire : M. GALLOIS)
- Mme LAMBERT (Mandataire : Mme DEFOULOY)
- Mme MORIN (Mandataire : M. MALHERBE)

Était absente, excusée :

- Mme HRICH.

Date de publication

22 octobre 2018

Nombre de Conseillers
en exercice 33

Nombre de présents 25

Nombre de votants 32

M. GALLOIS a été élu secrétaire de séance.

:-

Adopté initialement le 27 avril 2000 et révisé une première fois en 2008 la deuxième révision du P.D.U a donc été initiée par délibération du conseil communautaire du 25 février 2016.

Le PDU définit les principes d'organisation du transport et du stationnement des personnes et des marchandises, tous modes confondus, à l'échelle de la Métropole. C'est un document de planification qui anticipe les évolutions à long terme.

Le Plan de Déplacements Urbains est constitué d'une introduction, d'un diagnostic, des ambitions et axes stratégiques, d'un plan d'actions 2019-2028, de la mise en œuvre et du suivi du PDU.

Le diagnostic a permis d'identifier six enjeux :

- L'efficacité de l'espace urbain au sein de la « ville des proximités »

Le Maire, soussignée, certifie que la convocation du Conseil Municipal et le compte-rendu de la présente délibération ont été affichés à la Mairie, conformément aux articles L. 2121-10, L. 2121-25 et R. 2121-11 du Code Général des Collectivités Territoriales.



Christian FROMENTIN
1^{er} Adjoint
Pour le Maire empêché,

- L'attractivité et le rayonnement du territoire métropolitain à travers l'innovation dans les modes de transport et le développement des interconnexions au-delà de la Métropole.
- Le partage de la voirie et la qualité des espaces publics pour une meilleure prise en compte des piétons et des vélos.
- L'attractivité et l'efficacité du réseau de transport en commun.
- L'accessibilité du territoire pour tous.
- La préservation de l'environnement et de la santé.

Le PDU poursuit deux objectifs :

- la réduction du nombre de déplacement en voiture pour atteindre moins d'un déplacement sur deux par ce mode de transport à l'horizon de 10 ans.
- la limitation des impacts et des nuisances liés aux véhicules motorisés.

Pour répondre à ces problématiques, le PDU propose un programme décliné en 22 actions à mettre en œuvre dans les 10 années à venir.

Au-delà des principes invoqués, et des objectifs ambitieux, il convient de constater qu'un certain nombre d'interrogations restent sans réponses alors que d'autres laissent dubitatif.

Le périmètre

La particularité du Plan de Déplacement Urbain est d'être pensé sur un périmètre se limitant aux frontières de la Métropole. Pourtant il est régulièrement fait allusion à des infrastructures existantes ou projetées, localisées hors de la Métropole. Ce PDU pourrait avoir plus de sens et de cohérence en étant pensé à l'échelle du bassin de vie de l'Orléanais.

Réseau de transport en commun

Ce réseau doit permettre à chaque habitant de la Métropole de se déplacer facilement, rapidement et à un coût attractif. C'est pourquoi ce réseau doit mailler l'ensemble du territoire sans se concentrer uniquement sur l'hyper centre ou en négligeant les communes éloignées. Si un habitant doit multiplier les modes de transport pour effectuer un trajet simple d'un point A à un point B, il est fort à parier qu'il choisira de privilégier le déplacement en voiture.

Par ailleurs, une politique ambitieuse nécessite d'étudier avec sérieux la faisabilité de la gratuité des transports en commun.

La tangentielle

Cette infrastructure apparaît comme un corridor de protection de l'hypercentre. Cela est fort réducteur puisque la Métropole s'étend bien au-delà de la tangentielle. A titre d'exemple, l'entrée nord de l'agglomération, ne se situe pas en-deçà de la tangentielle ni même à interrives.

Il faut aussi noter l'absence de réflexion sur l'utilisation de cet axe devenu au fil du temps un itinéraire alternatif pour les véhicules, en particulier les poids lourds en transit se refusant à emprunter l'autoroute A19. Ce surplus de circulation est à l'origine de nuisances nombreuses pour les riverains de cette route : bruit, pollution...

Nouvelles infrastructures existantes

le projet de PDU en discussion repose sur des données qui ne prennent pas en compte l'existence de nouvelles infrastructures.

Ainsi l'axe nord constitué par les rue de la Motte Pétrée, Paul Langevin et rue de la Tuilerie n'est pas intégré. Ce nouvel axe entièrement ouvert à la circulation en 2017 constitue pourtant le 3ème niveau de contournement de l'agglomération. Il pourrait être considéré comme un axe structurant du fait de son influence grandissante sur les flux de circulation.

La RD2020

Malgré l'affirmation de « donner plus d'espace aux modes alternatifs sur le réseau viaire », il s'avère que le réaménagement progressif de la RD2020, en particulier dans sa partie la plus septentrionale, au-delà de la tangentielle, n'est pas à la hauteur de l'ambition affichée.

Ainsi, cet axe restera, dans ces conditions, un déversoir de la circulation ne permettant aucun aménagement digne d'une entrée d'agglomération, à moins qu'il soit acté que l'entrée de la Métropole sera au sud de la tangentielle.

Déplacements alternatifs

Le document annonce 359 km d'aménagements cyclables. Reste à savoir si ces équipements seront de espaces dédiés au déplacement à vélos et non des « espaces partagés » peu sécurisant tant pour les cyclistes que pour les piétons.

Autoroutes A10/A71

Il est tout à fait regrettable que le contournement de l'agglomération via le réseau autoroutier existant (A10/A71) ne fasse pas l'objet d'un projet de gratuité qui aurait le mérite de décongestionner la métropole. Nous resterons donc la seule métropole à ne pas avoir de contournement gratuit. Une pratique qui est même courante dans des villes autrement moins peuplées comme à Courtenay par exemple.

Contournement sud/est

La création d'un contournement au sud et à l'est de l'agglomération est absente de ce PDU. C'est pourtant un équipement indispensable qui pourra influencer durablement les flux de circulation sur l'ensemble du territoire métropolitain évitant aux véhicules en transit de traverser l'agglomération.

Conclusion

Malgré des objectifs ambitieux, le projet de PDU fait apparaître des manques qui donnent le sentiment de sacrifier les espaces qui n'appartiennent pas à la centralité (en clair au-delà de la Tangentielle) et renforce la sensation d'un PDU autocentré sur Orléans.

C'est pourquoi, le Conseil municipal,

Vu l'avis du bureau municipal,

Après en avoir délibéré,

- Émet un avis défavorable au projet de PDU arrêté le 10 juillet 2018,
- Demande la modification du projet arrêté selon les remarques ci-dessus.

-:-

Cette délibération est adoptée par 27 voix pour et 5 abstentions.

Ont voté pour : Mme HAUTIN, M. FROMENTIN, Mme DUBOIS, M. MAZZUCA, Mme CHAÏR, M. SANTIAGO, M. VANNEAU (Mandataire : Mme BOURNAVEAUX), M. PATINOTE (Mandataire : M. BOISSET), Mme DIAZ, M. GALLOIS, M. GUÉRIN, M. DUGALLEIX, Mme SICAULT, M. MAMET, Mme BOURNAVEAUX, M. DOLBEAULT (Mandataire : Mme CHAÏR), Mme FOULON, Mme GELOT, M. BOISSET, Mme BIYIHA-BIKONDI, M. PREVOT, M. BOCHE, Mme GUILLAUMIN (Mandataire : M. FROMENTIN), Mme GROLLAU (Mandataire : M. GALLOIS), Mme SAVOY, Mme DEFOULOY, Mme LAMBERT (Mandataire : Mme DEFOULOY).

Se sont abstenus : M. SOUBIEUX, M. MALHERBE, M. LHOMME, Mme MORIN (Mandataire : M. MALHERBE), M. VESQUES.

-:-

Je soussignée, Maire de SARAN, certifie que, conformément à l'article 2 de la loi n° 82.623 du 22 juillet 1982 modifiant la loi n° 82.213 du 2 mars 1982, la présente délibération a été transmise au Représentant de l'État le **23 OCT. 2018** et que son caractère exécutoire prend effet à compter de cette date.

Copie certifiée conforme,
SARAN, le **23 OCT. 2018**

Christian FROMENTIN
1^{er} Adjoint
Pour le Maire empêché,





Conseillers en exercice :	23
Conseillers présents :	15
Pouvoirs :	7
Ont voté :	
Pour	22
Contre	
Abstention :	

DELIBERATION
du CONSEIL MUNICIPAL
SEANCE DU 28 SEPTEMBRE 2018

L'an deux mille dix-huit, le vendredi vingt-huit septembre, à vingt heures, le Conseil Municipal dûment convoqué s'est réuni en session ordinaire, salle du conseil municipal en mairie de Semoy, sous la présidence de M. Laurent BAUDE, Maire.

Nombre de conseillers municipaux en exercice : 23

Date de la convocation du Conseil Municipal : le 24 septembre 2018

Présents :

Laurent BAUDE – Joël LANGUILLE – Pascale LIPIRA – Jean-Louis FERRIER – Patricia BLANC – Corinne CHARRONNAT – Jean-Paul LEGAL – Jacqueline PAVARD – Olivier MORAND – Joanna WRONA – Hervé LETOURNEAU – Isabelle LEROUX – Philippe LAVENTURE – Robert FENNINGER – Gisèle TOUSSAINT

Absents excusés : Jacques THOREAU – Patrick PARAVIS – Elisabeth GUEYTE – Rosa ARGENTIN – Rabah LOUCIF – François HUME – Anne DAVRAINVILLE – Jean-Jack AGOGUE

Pouvoirs :

Jacques THOREAU a donné pouvoir à Olivier MORAND
Elisabeth GUEYTE a donné pouvoir à Jean-Louis FERRIER
Rosa ARGENTIN a donné pouvoir à Corinne CHARRONNAT
Rabah LOUCIF a donné pouvoir à Laurent BAUDE
François HUME a donné pouvoir à Joël LANGUILLE
Anne DAVRAINVILLE a donné pouvoir à Jean-Paul LEGAL
Jean-Jack AGOGUE a donné pouvoir à Robert FENNINGER

Secrétaire de séance : Robert FENNINGER

72/18 - AVIS SUR LE PROJET DE PLAN DE DÉPLACEMENTS URBAINS D'ORLÉANS MÉTROPOLE

Le maire rappelle que le conseil métropolitain d'Orléans Métropole a arrêté son projet de Plan de Déplacement Urbain, le dossier a été transmis aux communes membres pour la formulation d'avis sur ce projet.

La ville de Semoy rappelle son attachement à une politique métropolitaine de mobilité ambitieuse et durable. Elle approuve les principes affichés dans le plan de déplacement urbain en ce qui concerne la réduction de la part modale de la voiture et le développement des modes de transport alternatifs.

La ville constate néanmoins que le document nécessite d'être complété sur plusieurs volets pour atteindre cet objectif.

1- La Tangentielle :

La prise en compte de l'impact de la Tangentielle n'est pas suffisante pour l'Est de la Métropole. Cet axe est le plus fréquenté de la Métropole avec plus de 50 000 véhicules jours.

La ville de Semoy souhaite donc que des mesures spécifiques figurent au PDU sur les moyens mis en œuvre pour réduire les parts modales de la voiture et des transports routiers.

A ce titre, la ville propose que soit lancée le plus en amont possible une étude spécifique sur le traitement de l'intégralité de cet axe routier et qu'elle ne se limite pas comme l'indique la fiche-action 3.5 à « réaliser une étude urbaine et paysagère ».

Il conviendra donc que l'Est, comme il l'est prévu pour les séquences Nord et Ouest, fasse l'objet d'un traitement urbain dans une logique de « couture urbaine et paysagère » et que soient développés d'autres modes de transport collectif sur l'Est de la métropole. Il conviendra également que des aires de covoiturage à proximité de la RD2060 soient installées.

2- Développement et maillage des transports collectifs :

La ville de Semoy s'inscrit dans le projet de renforcement et développement des lignes structurantes de transports collectifs mais souhaite qu'il soit complété par la création de navettes de transport électrique permettant le rabattement de zones pavillonnaires, ou des communes périurbaines vers les sites de transports en commun comme par exemple les arrêts de tramway ou principaux arrêts de bus.

A ce titre, dans le cadre du projet de création du quartier du Champ Prieur qui créera une continuité urbaine avec la ville d'Orléans, nous serions favorables à la création d'un tel dispositif qui permettrait ainsi d'être raccordé par l'avenue des droits de l'Homme au tramway ou à un TCSP.

Ceci étant exposé,

Vu la délibération de la métropole en date du 10 juillet 2018 arrêtant son projet de Plan de Déplacement urbain.
Vu l'avis de la commission urbanisme élargie en date du 6 septembre 2018

Le Conseil Municipal, après en avoir délibéré, décide à l'unanimité

- **D'EMETTRE un avis favorable au projet de DPU en souhaitant vivement que les deux points énoncés ci-dessus soient intégrés dans le document final.**

Pour extrait conforme et certification des formalités prévues
aux articles L. 2121-8 à L. 2121-19 du Code Général des Collectivités Territoriales.
Transmis au Représentant de l'Etat le :

Fait à SEMOY, le 28 septembre 2018
Le Maire,
Laurent BAUDE

Envoyé en préfecture le 04/10/2018

Reçu en préfecture le 04/10/2018

Affiché le

ID : 045-214503088-20180928-72_18-DE

SLO



Le Président

ORLEANS METROPOLE
Monsieur Olivier CARRE
Président
Espace St Marc
5 Place du 6 juin 1944 – CS 95801
45058 ORLEANS CEDEX 1

Vos réf. : Hélène GUERLAIS
Dossier suivi par : Sylvie BOUCHETTE
Tél. : 02 38 77 77 09
E-mail : sylvie.bouchette@loiret.cci.fr
Nos réf. : AJU/EMA/SBO

Orléans, le 26 octobre 2018

020195

Objet : Révision du PDU d'Orléans Métropole

Monsieur le Président,

Par courrier reçu le 27 juillet dernier, vous m'avez communiqué pour avis le projet de PDU d'Orléans Métropole.

Dans le cadre de la révision du PDU, Orléans Métropole a opté pour « *une ambition forte à 10 ans et au-delà* » qui repose sur 5 axes stratégiques :

1. Développer un partage de la voirie plus équitable favorisant les modes alternatifs
2. Renforcer l'attractivité des transports collectifs et des services mobilité
3. Accompagner les usagers et territoires vers une mobilité plus durable et innovante
4. Articuler développement urbain et transport
5. Etendre les solutions de mobilité au-delà de la métropole

La Métropole a également fait le choix de concentrer ses objectifs et actions sur les axes les plus structurants 1 et 2 qui permettent d'avoir un impact plus important en termes de résultat sur l'accessibilité multimodale du territoire, l'amélioration des alternatives à la voiture et l'évolution des parts modales. Les axes 3, 4 et 5 sont toutefois des leviers complémentaires indispensables à la réussite de ce programme.

L'augmentation de la population retenue par le SCOT, de 300 000 habitants en 2035, soit environ 16 000 habitants supplémentaires dans 10 ans à l'horizon du PDU, va générer une augmentation de 5%, soit de 60 000 déplacements journaliers.

Il est donc essentiel d'agir sur les modes de transport afin de garantir un bon niveau d'accessibilité durable du territoire, de contribuer à l'amélioration de la qualité de vie et à la diminution de la consommation énergétique liés aux transports.

Les objectifs fixés par le PDU à l'horizon 2028, sont :

- de réduire la part des déplacements automobiles à **49%**, contre 55% aujourd'hui,
- d'augmenter la part du covoiturage à **8%**, contre 6%,
- d'augmenter de 50% la part des déplacements vélos, de 5,5% aujourd'hui,

- d'augmenter de 20% la part des déplacements en TC, de 10,5% aujourd'hui,
- et d'augmenter la part des déplacements en véhicules dits propres à 5%, inférieur à 1% aujourd'hui.

Après examen du dossier par mes services, la CCI du Loiret émet un avis favorable, sous réserve de la prise en compte des remarques et observations développées dans la note ci-jointe.

Je vous prie d'agréer, Monsieur le Président, l'expression de mes salutations les plus distinguées.

A handwritten signature in black ink, consisting of several loops and a central vertical stroke, identifying the signatory as Alain Jumeau.

Alain JUMEAU

PJ : Observations sur le projet de PDU d'Orléans Métropole



PDU Orléans Métropole Observations de la CCI du Loiret

PDU :

Objectif 1^{er} : Réduction de la part des déplacements automobiles à **49%**,

Sachant que les déplacements domicile-travail représentent 25% et que 70% des déplacements sont réalisés en voiture, il est primordial de relier ou d'améliorer la desserte des principaux pôles d'emploi par des mobilités durables.

Afin de réduire les déplacements automobiles et de favoriser les modes plus vertueux, il est important de maintenir et renforcer l'offre commerciale et de services dans les centralités et de permettre également l'implantation de certaines activités économiques dans le tissu urbain.

Par ailleurs, le périmètre du PDU calé sur celui du SCOT d'Orléans Métropole (22 communes) est trop restreint surtout en matière de déplacement.

En effet, les habitants de l'aire urbaine (hors Métropole) effectuent en moyenne 1 déplacement sur 3 en échange avec la métropole ou sur cette dernière, notamment pour se rendre au travail. C'est un élément essentiel à prendre en compte dans la mise en œuvre de la réduction des déplacements automobiles qui nécessite une collaboration active entre les différentes Autorités Organisatrice de la Mobilité sur le territoire de l'aire urbaine (Région Centre Val de Loire, PETR et collectivités...).

D'autant plus, que depuis quelques années, les secteurs en périphérie de la métropole voient leur population croître plus rapidement que dans les secteurs les plus denses du territoire.

Axe 1 : Développer un partage de la voirie plus équitable favorisant les modes alternatifs

La marche à pied est le mode de déplacement le plus utilisé, après la voiture, par les habitants de la métropole (26,5%), plus particulièrement pour les courtes distances et dans les secteurs de centralité.

Cependant, la sécurité et le confort des piétons sont inégalement assurés sur le territoire.

Pour ce faire, un travail fondamental d'aménagement des espaces publics doit être réalisé afin d'améliorer la circulation piétonne qui permettrait également d'améliorer l'accessibilité aux PMR.

A plus forte raison, que selon les prévisions de l'INSEE, la part de la population de plus de 65 ans va représenter plus de 25 % (contre 16% en 2013) pour le bassin démographique d'Orléans. Quant à la part des plus de 75 ans, celle-ci devrait doubler. Il s'agit d'anticiper ce phénomène et de construire la ville pour les personnes à mobilité réduites.

De plus, les flux piétons sont souvent en conflits avec les vélos qui circulent sur les trottoirs, particulièrement dans le centre-ville d'Orléans, alors que des mesures ont été prises en faveur de la circulation des cyclistes sur la voirie.

Il est constaté également dans le centre-ville d'Orléans, des problèmes d'usage, mais surtout de sécurité entre les circulations cyclistes et automobiles, liés pour partie, à la possibilité donnée aux cyclistes d'emprunter les voies à sens unique à contre-sens.

Il serait souhaitable d'informer davantage les usagers et peut-être de réaliser un livret d'information sur les bonnes pratiques et la bonne conduite à tenir.

Parallèlement, il est nécessaire de clarifier et d'identifier le partage de la voirie (renforcement de la signalétique), notamment des itinéraires cyclables et de prévoir plus de stationnement vélos, à des endroits stratégiques et sécurisés, favorisant l'intermodalité (multiplier les parkings relais vélos).

La réorganisation progressive du partage de la voirie ne doit pas être synonyme d'« *au coup par coup* ». Elle doit s'accompagner d'un programme et d'un phasage de réalisation.

La réalisation de passerelles sur la Loire est envisageable. L'une doublant le Pont Georges permettrait un flux sécurisé des piétons et cycles sur cet axe. L'autre passerelle reliant les quais à l'île Charlemagne permettrait de disposer depuis le centre d'Orléans, d'une connexion directe par les modes doux aux équipements sportifs, de loisirs et culturels du Parc de Loire et contribuerait à renforcer le statut de Métropole.

Concernant la livraison des marchandises, il est tout à fait souhaitable d'harmoniser et de simplifier la réglementation dans les centralités et de promouvoir des systèmes moins polluants. Mais, il doit être également prévu des places de stationnement/livraison en nombre suffisant, notamment dans les nouveaux quartiers (Interives, les Groues...).

Axe 2 : Renforcer l'attractivité des transports collectifs et des services mobilité

Afin de réduire les déplacements automobiles, notamment des habitants de l'aire urbaine (ou plus : Région Centre Val de Loire, Paris...), il est essentiel de maintenir et renforcer les lignes ferroviaires ou routières existantes (et la performance du cadencement), de rendre possible la réouverture des lignes Orléans-Châteauneuf et Orléans-Chartres et la création de la ligne POCL.

Faire des quartiers gare une vitrine de la Métropole :

Il est indispensable, en effet, d'assurer des connexions efficaces notamment en termes de réseau ferré, mais également par la réalisation du téléphérique entre la Gare de Fleury-les Aubrais et le futur quartier Interives qui permettrait de réduire la coupure des voies ferrées, favoriser l'intermodalité et contribuer à valoriser l'image de la Métropole.

L'affirmation d'une centralité autour de la gare de Fleury-les Aubrais permettrait également d'augmenter l'attractivité et la rentabilité du réseau.

Un travail doit être mené pour améliorer le fonctionnement et la lisibilité de l'intermodalité de la gare d'Orléans en lien avec l'aménagement urbain du quartier gare et de ses abords.

Axe 3 : Accompagner les usagers et territoires vers une mobilité plus durable et innovante

Prévoir des points de covoiturage à proximité des secteurs d'échanges et favoriser l'intermodalité : arrêt Ouibus, bus Rémi, TC, station/parking vélos, etc....

Axe 4 : Articuler développement urbain et transport

Il s'agit de relier ou de mieux desservir par des mobilités durables, les nouveaux quartiers d'habitat et les principaux pôles d'emploi, ainsi que l'extension des 3 pôles d'activité métropolitains.

Aussi, il est nécessaire d'anticiper et de prévoir la desserte en TC ou TCSP des quartiers afin de délester les infrastructures existantes à l'instar du quartier Interives par la mise en place d'une navette potentiellement autonome sur l'emprise du parc linéaire permettant également de connecter des équipements publics ; l'aire événementielle de La vallée, Oréliance ou la prison de Saran.

A ce titre, il est important de ne pas obérer l'avenir et de préserver certaines emprises nécessaires à la réalisation d'infrastructures à long termes (franchissement Est de La Loire).

Axe 5 : Etendre les solutions de mobilité au-delà de la métropole

Concernant le transport de marchandises et de la logistique (3^{ème} plateforme logistique à l'échelle nationale), le périmètre du PDU, soit de l'agglomération d'Orléans, n'est pas adapté pour traiter complètement ce sujet.

Le territoire bénéficie de la proximité de Paris et d'un bon niveau d'infrastructures routières et autoroutières qui ont favorisé le développement des établissements de transport routier. Aussi, pour plusieurs facteurs, le transport de marchandise par route est plus concurrentiel que le fret ferroviaire. Force est de constater que les parcs d'activité bénéficiant d'un embranchement ferré sont sous-utilisés.

Par ailleurs, le réseau capillaire fret ferroviaire, notamment utilisé sur notre territoire par le secteur céréalier et agro-alimentaire, est également confronté à des difficultés de financement de rénovation des voies.

Les travaux d'élargissement de l'A10 et le futur échangeur de Gidy devraient permettre d'améliorer les conditions de déplacement et d'accès du Pôle 45.

Se pose également le problème de stationnement sauvage des poids lourds, ainsi que la question du centre routier. Un travail spécifique sur ce point devra être réalisé avec le Département et la Région.

Les nuisances liées au trafic poids lourds sont également présentes dans d'autres secteurs de la Métropole notamment à l'Est du territoire (RD 2060 et RD 21152).

Page 14

Graphique : *Evolution des parts modales des habitants de l'agglomération* : Précisez les dates.

CONSEIL DE DEVELOPPEMENT	
Avis sur le projet de révision du PDU	04/12/2018

Le projet de PDU 2019-2028 se décline en 5 axes, développés en 25 fiches actions.

Le groupe de travail PDU du Conseil de Développement a opté pour une sélection de **8 axes qui nous ont semblé prioritaires**, plutôt que de tenter de couvrir les 25 fiches.

Les 8 thèmes que nous avons sélectionnés sont :

1. **LE PLAN VELO ET MODES DOUX « ROULANTS »**
2. **LES ELEMENTS FAVORISANT LA MARCHE A PIED**
3. **LA POLITIQUE DU STATIONNEMENT et des PARKINGS**
4. **AMELIORER l'EFFICIENCE du RESEAU de TRANSPORT en COMMUN**
5. **LES CONNECTIONS à l'IDF/ AEROPORTS/ GRAND PARIS**
6. **UNE GARE UNIQUE pour ORLEANS**
7. **LA LIAISON FERROVIAIRE ORLEANS-CHATEAUNEUF**
8. **INCITER ENTREPRISES et ADMINISTRATIONS à PRENDRE des MESURES en faveur du DEVELOPPEMENT DURABLE**

Le groupe de travail, constitué de 9 personnes et animé par André Magnon-Pujo, s'est réuni 5 fois depuis septembre 2018.

Dans le cadre de nos travaux nous avons rencontré l'ancien puis le nouveau VP Transport de la Métropole ainsi que le directeur des déplacements, le directeur régional de SNCF Réseau, l'Agence d'Urbanisme, le directeur du GIE Odulys exploitant le réseau Rémi/Ulys, et le président de l'association des étudiants ÔCampus.

Le Conseil salue l'objectif du PDU d'une baisse de 8 points en 10 ans de la part modale automobile pour les conducteurs auto-solistes.

Le Conseil préconise que des priorités fortes soient marquées en faveur de la marche à pied, du vélo, de l'efficacité du réseau de transport, et des connections avec la région parisienne. Ces 4 axes sont considérés comme prioritaires pour le rayonnement de la Métropole, comme pour la qualité de vie de ses habitants.

Chacun des thèmes retenus pourrait être régulièrement évalué, à l'aune de 3 critères déterminants pour le devenir de la Métropole et de ses habitants :

- l'attractivité économique
- l'accessibilité
- la qualité de vie

**

1 LE PLAN VELO ET MODES DOUX « ROULANTS »

- L'objectif du PDU est d'**augmenter de 50% les déplacements à vélo et les modes doux roulants**, pour atteindre 80.000 déplacements/jour.
- Cet objectif est très ambitieux. Le Conseil se félicite des progrès déjà accomplis en matière de politique vélo ; il considère que **l'atteinte de cet objectif est prioritaire**, et qu'à ce titre le Plan Vélo doit respecter **quelques principes fondateurs**, autour du triptyque continuité, sécurité, franchissements :
 1. Ce plan doit intégrer le vélo, mais aussi les nouveaux modes doux roulants, tels que trottinette, Seegway, et autres modes acceptés par la nouvelle législation.
 2. Les itinéraires cyclables doivent être clairement et systématiquement séparés des itinéraires piétons ; le principe de **séparation vélo-piétons et vélo-voitures** est un gage de **sécurité** pour tous. Il doit permettre la coexistence en toute **sécurité** avec les piétons, et a fortiori avec les voitures.
 3. Le principe de **continuité** doit être recherché, ainsi que la **sécurité** : pour cela créer de vraies pistes cyclables, goudronnées, continues, sèches, pratiques à l'usage.
 4. La continuité et la sécurité passent par des **franchissements de Loire sèches et spécifiques, franchissements sur chaque pont ou à proximité**.

L'atteinte de cet objectif du PDU est essentielle. Le Conseil considère qu'il doit passer par :

- un **schéma directeur** des itinéraires cyclables à horizon 10 ans, avec une évaluation et une **révision tous les 3 ans**, assurant **une priorité et une continuité** aux itinéraires cyclables
- un **budget annuel** sanctuarisé de créations et aménagements d'itinéraires cyclables, **fortement augmenté** par rapport au projet du PDU, **exprimé en millions d'euros** (hors réfection de voirie) et non plus en centaines de milliers ; ceci pour atteindre l'objectif du PDU **en étendant le réseau cyclable** d'une part, et en **sécurisant les voies cyclables** d'autre part.
- la mise aux normes de sécurité de plusieurs voies cyclables non conformes et rendues dangereuses pour les cyclistes

- un **développement du réseau Vélo+** et de parkings vélo plus largement dans la Métropole, notamment pour desservir les sites universitaires (La Source et Madeleine, demande forte des étudiants), et également les arrêts de bus et tram en sortie des faubourgs, ainsi que l'avenue des Droits de l'Homme. Développement adossé à une contribution des collectivités comme pour le réseau bus. A La Source, créer des stations de vélo aux arrêts du tramway, à Parc Floral, Université Château et l'Indien.

Créer également une station Vélo+ à l'Ile Charlemagne, et dans les communes de la périphérie de la Métropole.

- des **franchissements de Loire sécurisés** pour les cycles et les modes cyclables.

Pour ce faire, le Conseil considère que **l'ensemble des franchissements actuels de la Loire** doit être adapté à la circulation en vélo ; l'un de ces franchissements pourrait être réalisé avec une passerelle en encorbellement sur le tablier du **Pont Royal**.

(Des études de faisabilité ont été faites en ce sens ; la ville de La Charité sur Loire a de son côté réalisé une passerelle très esthétique qui pourrait être réalisée à Orléans).

Pour emporter l'adhésion de l'ABF, un principe de réversibilité pourrait être proposé, avec retour possible à la situation d'origine si l'ABF le demandait ultérieurement. En cas de refus de l'ABF, une passerelle dédiée dans l'axe de la rue de Recouvrance ou en face des Halles serait une solution de repli.

L'amélioration du franchissement du pont Joffre est également nécessaire.

La réalisation de ces franchissements de Loire est **indispensable** et **prioritaire** pour assurer la crédibilité d'un plan Vélo dans la Métropole.

- l'interdiction aux voitures de stationner sur les pistes cyclables, par des séparateurs, la pose de plots de protection et par verbalisation.
- la création de **deux « autoroutes cyclables », du Nord au Sud et de l'Est à l'Ouest** de la Métropole, pour rouler en toute sécurité et relier des quartiers très distants les uns des autres au vu du caractère étendu de la Métropole.
(Demande forte des étudiants de l'association ÔCampus).

Ces « autoroutes cyclables » doivent :

- Permettre d'accueillir tous les modes doux « roulants », des vélos aux trottinettes électriques et aux Seegway
- Etre totalement séparés de la circulation des piétons et des voitures
- Etre de vraies pistes cyclables, goudronnées, continues, sécurisées, pratiques
- **Pour réaliser l'axe Est-Ouest**, ne pas utiliser le tracé des berges de Loire en l'état (non goudronnées, non séparées des piétons)
- **Pour l'axe Nord-Sud**, franchir la Loire par une passerelle sur ou proche du pont George V.

2. LES ELEMENTS FAVORISANT LA MARCHÉ A PIED (MAP) :

L'objectif du PDU concernant la MAP est **le plus ambitieux de tous les modes** de déplacement : + 46.000 déplacements pour les porter à 305.000 déplacements/jour ; soit 29% du total des déplacements, revenant ainsi au niveau des années 1980.

Le Conseil approuve cet objectif ambitieux, tout en questionnant sur les moyens déployés pour atteindre cet objectif.

Les principes fondateurs de ce plan de reconquête pourraient se décliner ainsi :

- le **plan piéton** doit pouvoir faire l'objet d'une évaluation et **révision tous les 3 ans**
- la **sécurité des cheminements** doit être assurée, notamment sur les points durs. Le traitement des **chaussées glissantes** doit être effectué.
- la **sûreté des cheminements** également, de jour comme de nuit
- le **confort des piétons** doit être traité : bancs, espaces verts, éclairages, propreté
- l'**accessibilité aux PMR** doit être assurée

Certains points durs ou actions prioritaires pourraient être menées rapidement :

- les cheminements au Campus (boue, trottoirs en gravillon, manque d'éclairage...)
- les trottoirs le long de la RN 20, au Nord comme au Sud (après Véloland).
- le marquage au sol de certains itinéraires ; accompagné d'un traitement antidérapant.

Face à l'objectif ambitieux de 305.000 déplacements à pied par jour, le Conseil n'a pas trouvé le montant du budget affecté au développement de la marche à pied et s'en inquiète.

3 LA POLITIQUE DU STATIONNEMENT et des PARKINGS

- Le Conseil suggère de mettre en place un **observatoire du stationnement**, afin de mesurer les effets des mesures prises en matière tarifaire. Ces mesures et capteurs de flux permettraient d'objectiver le débat (mesure des flux piétons, de la rotation des voitures en stationnement, etc.)
- Le renforcement des dessertes des P+R par les TC, en périphérie de la Métropole, renforcerait **l'attractivité des P+R**, et permettrait de diminuer la circulation en ville.
- Simultanément l'observatoire du stationnement devrait aider à prendre les mesures nécessaires pour **favoriser la vitalité des commerces du centre-ville**.
- Concernant spécifiquement le **parking de surface de la gare des Aubrais, le Conseil s'oppose à sa suppression**, du fait de la perte de temps générée par un parking situé à l'ouest du faisceau de voies. **Le maintien des capacités de parking à l'est est indispensable**, en complément de la réalisation des parkings d'Interives. Le parking en ouvrage pourrait peut-être être rehaussé afin de participer au maintien nécessaire des capacités à l'est.
- Le Conseil affirme que la réalisation à court terme d'un téléphérique ou d'une passerelle ne doit pas être un obstacle à la réalisation future de la gare unique.

4. AMELIORER L'EFFICIENCE du RESEAU de TRANSPORT en COMMUN (TC)

Le réseau de TC de la Métropole présente une offre kilométrique importante ; il est cependant encore peu utilisé, en comparaison avec d'autres villes françaises.

Cette **faible utilisation** provient en partie de la faible densité de la métropole, mais aussi d'une faible attractivité du réseau de TC, due à **une vitesse commerciale peu élevée et des fréquences de passage faibles**.

Pour améliorer l'attractivité du réseau le Conseil préconise :

- la **création de couloirs bus** sur les axes le permettant, couloirs ouverts également à la circulation des cars Rémi du réseau régional.
- la **généralisation de la priorité aux feux sur les lignes structurantes** du réseau, avec boucles de détection en amont, ce qui permet de pallier en partie l'absence de couloirs bus.
- le **renforcement des fréquences sur ces mêmes lignes structurantes**, et particulièrement sur les lignes de tram, avec une demande forte des étudiants de passer la fréquence à 20mn le soir contre 30 mn actuellement.
- le développement du **transport à la demande dynamique en périphérie**, rendu souple et pratique avec les appli sur smartphone
- le renfort de la **desserte des parcs d'activité**, ainsi que des zones de loisirs (Ile Charlemagne)

D'autre part le Conseil propose une **coopération avec le réseau régional** sur :

- **l'amélioration de la gare routière** d'Orléans, bien placée mais peu sécurisée
- le **rabattement de lignes interurbaines sur les lignes de tramway** :
 - à Saint Jean de Braye Léon Blum (lignes 3 et 6)
 - à La Chapelle 3 Fontaines
 - à La Source ou au Zenith
- l'établissement d'un accord Région-Métropole autorisant la montée de clients dans les cars Rémi à l'intérieur du PTU (à l'image de l'accord existant pour les lignes 8 et 16).

LES DEVELOPPEMENTS FUTURS de LIGNES TC STRUCTURANTES

La priorité doit être donnée au renforcement de l'offre sur les lignes existantes, lignes de tram et lignes de bus structurantes.

Puis aux aménagements de voirie pour réaliser des couloirs bus et mettre en place la priorité aux feux.

Au-delà, **une extension du réseau armature** de la Métropole devrait privilégier, par des circulations en site propre, bus BHNS ou tramway, vers :

- le quartier Interives, le pôle des cliniques et la commune de Saran
- la desserte de l'avenue des Droits de l'Homme (associé à la création d'un P+R à proximité de la tangentielle).

5. LES CONNEXIONS à l'IDF/ AEROPORTS/ GRAND PARIS

1. La connexion aux aéroports et au réseau ferroviaire national :

- le Conseil suggère à la Métropole de demander dès maintenant l'étude d'une liaison aux aéroports par des TER ou TGV, avec un financement des dessertes par la Région (connexions à étudier à Massy ou Villeneuve Saint-Georges)

2. La connexion au Grand Paris :

Cette liaison doit être une **priorité pour la Métropole**.

- En effet la ligne TER Paris-Orléans atteint environ 23.000 voyages/jour.
- D'autre part l'amélioration de la performance de la ligne actuelle interviendra à l'horizon 2030, (avec la mise en place du système ERTMS2 , permettant de diminuer les cantonnements et d'améliorer les fréquences)
- D'ici-là, une connexion au Grand Paris doit être étudiée, soit aux Ardoines, soit à Bibliothèque François Mitterrand (mais plus complexe à insérer dans le trafic RER francilien).
- Le Conseil suggère que la Métropole saisisse SNCF et SGP (Société du Grand Paris) sur le sujet, et finance si nécessaire la **première étude de faisabilité** (cout de l'ordre de 400K€ à 500K€) afin **d'accélérer les prises de décision** pour la connexion à un projet qui a déjà démarré.
- Le Conseil alerte : 1. sur le fait que l'intégration **d'une halte ferroviaire ne doit pas être trop pénalisante en temps de parcours** pour ceux qui continuent sur Austerlitz (difficultés d'insertion dans le trafic RER induisant un arrêt prolongé aux Ardoines par exemple). Pour faciliter cette demande, cette halte pourrait être demandée dans un premier temps **en dehors des heures de pointe**.

3. sur le fait que **cette nouvelle halte ne doit pas se substituer à Austerlitz**, halte qui dans tous les cas doit être maintenue.

6. UNE GARE UNIQUE POUR ORLEANS

A moyen terme, l'opportunité d'une gare unique à Orléans se pose. Une telle gare est indispensable à la Métropole, regroupant tous les trains en passage et les trains en terminus à Orléans, répondant ainsi à l'ambition de la Métropole de rejoindre le groupe des métropoles françaises les plus attractives.

Le Conseil considère **qu'une volonté politique forte doit être exprimée en ce sens**, et que **la Métropole doit en faire une priorité vis-à-vis de SNCF Réseau** dans les nombreuses études que cette dernière doit réaliser.

Les études et les décisions définitives pour ce type de projet sont longues.

Toutefois il **apparaît indispensable d'engager dès maintenant** :

1. les **études de faisabilité** d'un tel projet sur le site envisagé, au sud de la gare des Aubrais.
2. la mise en place d'un **comité de pilotage politique fort**, dédié exclusivement à ce sujet et distinct des instances existantes à ce jour, piloté par le président de la Métropole, intégrant la Région, la Métropole, SNCF Réseau, SNCF Mobilités, et Gares et Connexions.
3. le **financement** par la Métropole **d'une étude initiale à confier à SNCF Réseau dès début 2019** (coût de l'ordre de 500K€), afin de lancer le processus et montrer la détermination de la capitale régionale sur ce projet.
4. les **réservations foncières** nécessaires, afin de ne pas obérer les choix futurs.
 - **Il est essentiel de faire connaître dès maintenant à SNCF le choix de la Métropole** d'aller à terme vers cette solution de gare unique :
 - En effet **le regroupement des postes d'aiguillage de la gare des Aubrais est prévu pour 2024. Il s'agit d'une opération lourde** ; le schéma général des aiguillages doit être construit très en amont, et est fortement impacté par l'existence ou non d'une gare unique. D'où la nécessité de lancer les études rapidement.

D'autre part, **des études d'exploitation seront à mener** pour intégrer la gestion des TER et la gestion des grandes lignes dans une gare unique.

Celle-ci sera un véritable atout pour le développement et le rayonnement d'Orléans et de sa Métropole.

- En attendant la réalisation de la gare unique, **le Conseil insiste sur la nécessité de maintenir le parking de surface des Aubrais**; en effet le Conseil estime que l'allongement du temps de parcours imposé par la suppression du parking de surface des **Aubrais** - temps de parcours supplémentaire nécessaire pour franchir les voies avant d'accéder à la gare - est en contradiction avec la volonté d'attractivité de la Métropole

7. LA LIAISON FERROVIAIRE ORLEANS-CHATEAUNEUF

Ce projet est aujourd'hui reporté par la Région, « les conditions institutionnelles, techniques et par voie de conséquence financières n'étant pas remplies » (avis la Région du 25/10/2018)

Au vu de l'analyse socio-économique, des couts importants du projet (240M€₂₀₁₅), et du faible nombre de déplacements projetés ne disposant pas de la ligne B du tramway dans le périmètre considéré, le Conseil prend acte de ce report, et souhaite toutefois l'accompagner de deux demandes :

1. que la liaison par car existante soit améliorée, avec notamment :
 - un renforcement des fréquences en pointe

- une mise en place de la circulation sur la bande d'arrêt d'urgence sur la tangentielle dans le sens entrant vers Orléans (comme à Grenoble par exemple)
 - une étude du gain de temps obtenu en rabattant les cars sur le terminus de la ligne B au Clos du Hameau ou à Léon Blum à Saint Jean de Braye.
 - enfin un traitement global de la ligne en « BHNS, ligne à haut niveau de service
2. que les autres demandes de la Métropole en matières d'études sur le ferroviaire soient prioritaires dans le cahier des charges de SNCF (études sur la connexion avec le Grand Paris, et sur la gare unique)

8. INCITER ENTREPRISES et ADMINISTRATIONS à PRENDRE des MESURES en faveur du DEVELOPPEMENT DURABLE :

- Le Conseil insiste pour que les administrations et **collectivités donnent l'exemple** en établissant des PDA : Métropole, Département, Région, Hôpital, ...
- La Métropole, misant à raison sur le développement durable, doit poursuivre la **promotion de ces plans de déplacements**, en s'appuyant notamment sur :
 - la réalisation d'un document de base, transposable, comme aide à l'élaboration d'un PDE ; document qui pourrait reprendre les « **bonnes pratiques** » à destination des employeurs.
 - la création d'un **guichet unique** pour instruire ces plans
 - le fait de confier cette mission à l'exploitant transport, ou à une agence de la mobilité.
- Un **plan de déplacements** pourrait être mis en place pour **chaque parc d'activités**, pour régler les problèmes de congestion à l'heure de pointe.
- **L'écèlement de l'heure de pointe** : la Métropole doit pouvoir parler aux Universités, lycées, collèges, afin d'écèlement l'heure de pointe en décalant les horaires de rentrée. (Le cas de Rennes est remarquable : le décalage de l'heure de rentrée de 15 minutes dans une université a permis de décongestionner la ligne de métro à l'heure de pointe , et de ne pas acheter de rames supplémentaires)

CONCLUSION

En synthèse, **le Conseil approuve l'objectif global du PDU d'une baisse significative de la voiture** dans les déplacements intra-Métropole.

Il propose de **cibler les deux priorités** qui répondent le mieux aux objectifs du projet métropolitain :

- **les modes doux – marche à pied et vélo-** qui participent fortement à l'amélioration de la qualité de vie, et dont les actions à mettre en place sont peu onéreuses au regard des autres actions à mener.
- **les transports en commun, tant à l'intérieur de la Métropole que vers Paris.**

Concernant ce dernier point, le Conseil préconise que la Métropole prenne le leadership et engage dès maintenant les études avec tous les partenaires concernés.

Le Conseil suggère enfin qu'une évaluation de l'avancement de ces sujets puisse être faite régulièrement, et au moins tous les 3 ans.

Pour conclure, le Conseil s'est autosaisi du sujet des transports, et notamment du sujet de la gare unique.

En annexe ci-dessous, le Conseil a tenté une évaluation des différents sujets abordés, à l'aune des critères d'attractivité économique, accessibilité, et qualité de vie :

	Attractivité économique	Accessibilité	Qualité de vie	TOTAL	Priorité
Plan Vélo	3	4	5	12	P1
Marche à pied	3	4	5	12	P1
Stationnement	4	5	2	11	
Efficience TC	4	5	3	12	P1
Connections IDF	5	5	2	12	P1
Gare unique	5	5	2	12	P1
Orléans- Chateauneuf	3	3	2	8	
PDE/ Dev. Durable	3	3	1	7	

Liste des personnes publiques consultées avant la mise en enquête publique

Personnes publiques consultées obligatoirement

- Autorité Environnementale
- Etat – Préfecture du Loiret
- Conseil Régional Centre Val de Loire
- Conseil Départemental du Loiret
- Commune de Boigny-sur-Bionne
- Commune de Bou
- Commune de Chanteau
- Commune de Chécy
- Commune de Combleux
- Commune de Fleury-les-Aubrais
- Commune d'Ingré
- Commune de la Chapelle-Saint-Mesmin
- Commune de Mardié
- Commune de Marigny-les-Usages
- Commune d'Olivet
- Commune d'Orléans
- Commune d'Ormes
- Commune de Saint-Cyr-en-Val
- Commune de Saint-Denis-en-Val
- Commune de Saint-Hilaire-Saint-Mesmin
- Commune de Saint-Jean-de-Braye
- Commune de Saint-Jean –de-la-Ruelle
- Commune de Saint-Jean-le-Blanc
- Commune de Saint-Pryvé-Saint-Mesmin
- Commune de Saran
- Commune de Semoy

Autres personnes publiques consultées

- Pays Sologne Val Sud
 - Pays Forêt d'Orléans-Val de Loire
 - Pays Loire Beauce
 - Chambre de Commerce et d'Industrie du Loiret
 - Conseil de Développement d'Orléans Métropole
-

