

Plan de Déplacements Urbains 2019-2028

Projet

arrêté par le Conseil métropolitain le 10 juillet 2018



Orléans Métropole



Plan de Déplacements Urbains

ORLÉANS
MÉTROPOLÉ



Naturellement Val de Loire

Table des matières

Préambule.....	5
CHAPITRE 1 – INTRODUCTION AU PLAN DE DEPLACEMENTS URBAINS	7
1. Le PDU, qu'est-ce que c'est ?	7
2. Cadre législatif et réglementaire	7
3. Cadre institutionnel	10
4. La démarche de révision du PDU.....	11
CHAPITRE 2 – DIAGNOSTIC	13
1. Quel bilan du PDU 2008-2018 ?.....	13
2. Les pratiques et offres de mobilité en 2015	14
3. Les enjeux pour aller vers la mobilité de demain	24
CHAPITRE 3 – AMBITIONS ET STRATEGIE DU PDU	25
1. Le choix d'une ambition forte à 10 ans et au-delà	25
2. Méthodologie : quels choix stratégiques pour atteindre ces ambitions?	27
3. Introduction au Plan d'actions.....	28
CHAPITRE 4 – PLAN D' ACTIONS 2019-2028.....	33
AXE I. Développer un partage de la voirie plus équitable favorisant les modes alternatifs	35
AXE II. Renforcer l'attractivité des transports collectifs et services mobilité	47
AXE III. Accompagner les usagers et territoires vers une mobilité plus durable et innovante	59
AXE IV. Articuler développement urbain et transport	71
AXE V. Etendre les solutions de mobilité au-delà de la métropole	79
CHAPITRE V – MISE EN ŒUVRE, SUIVI ET EVALUATION.....	89
1. Financement, programmation et partenariat	89
2. Suivi et évaluation	95
Listes des abréviations/sigles	97
Annexes	98

Préambule

En accédant au statut de Métropole en mai 2017, l'intercommunalité orléanaise posait les premiers jalons d'une volonté politique clairement exprimée par les élus communautaires : faire figurer Orléans Métropole parmi les 15 territoires qui comptent sur la carte de France d'ici 2030. Une telle ambition impose une réflexion sur l'ensemble des domaines d'intervention dont la Métropole a la charge et parmi lesquels : la mobilité.

La mobilité représente un enjeu essentiel tant en termes de proximité que d'attractivité. Cela se traduit par une double vocation : faciliter au quotidien les déplacements des habitants et améliorer la connexion du territoire au réseau national, européen et international. Conscients de ce double enjeu, nous avons souhaité engager une révision de notre Plan de Déplacement Urbain. Ce plan a pour objectif, pour les 10 ans à venir, de promouvoir les modes de déplacements les plus durables et organiser un territoire plus accessible et plus agréable à vivre dans lequel chaque mode de déplacement devra avoir sa place. Ce travail a été mené dans un réel esprit de concertation et de co-construction avec les citoyens, les élus et les différents partenaires publics.

Nous voulons faire de la mobilité un des moteurs de la transition écologique et numérique. C'est pourquoi, nous avons décidé de renouveler l'ensemble de la flotte de bus d'Orléans Métropole en bus électriques. Ce signe fort va placer notre territoire comme précurseur en France et contribuer à notre démarche de métropole durable, à 100 % énergie positive.

Outil écologique, la mobilité doit aussi être source d'équilibre du territoire. L'innovation et la performance que nous souhaitons impulser, au travers d'outils dynamiques et digitaux, pour le futur système de Transport à la Demande ainsi que le covoiturage, permettront de faciliter les déplacements des habitants des zones périurbaines et les encourager à utiliser les transports en commun. Ce dispositif novateur intégrera dans l'itinéraire du bus les réservations de ces usagers en temps réel avec une desserte au plus proche de leur domicile.

La mobilité est également un vecteur important pour la qualité de vie et le développement du tourisme. Nous allons donc faire la part belle aux circulations douces. L'objectif est de favoriser un meilleur partage de la voirie en faveur des piétons et des cyclistes, d'accroître les itinéraires sécurisés et accessibles à tous et de créer une véritable boucle sur la Loire grâce à deux nouvelles passerelles. Ces nouveaux aménagements permettront de mettre en valeur notre fleuve et de favoriser la Loire à Vélo.

Les transports ferroviaires sont aussi primordiaux pour le développement de notre territoire mais aussi pour beaucoup d'habitants métropolitains qui prennent le train chaque jour. Nous devons améliorer les connexions avec l'Île-de-France et les aéroports parisiens. Nous devons également nous doter d'une gare digne de notre rang de métropole. Dans ce cadre, des réflexions et des études vont être menées en lien étroit avec la SNCF.

Dans cette même logique, nous allons nous rapprocher de la Région Centre – Val de Loire pour trouver des solutions de transports attractives pour l'Est de la Métropole dans l'attente de la ligne Orléans – Châteauneuf. Nous devons également étudier avec la Région les modalités de prise en charge des transports scolaires au sein de la métropole comme c'est le cas aujourd'hui pour le reste du département.

Les sujets sont nombreux et importants pour l'avenir de notre territoire. La mobilité fait désormais partie d'une politique globale qui doit mettre l'Orléanais à la pointe des territoires innovants d'autant que notre intercommunalité figure déjà parmi le peloton de tête en termes d'offres de transports en commun.

CHAPITRE 1 – INTRODUCTION AU PLAN DE DEPLACEMENTS URBAINS

1. Le PDU, qu'est-ce que c'est ?

Le Plan de Déplacements Urbains (PDU) est **un document qui planifie, pour les 10 prochaines années, l'organisation des mobilités sur le territoire**. Il a pour objectifs de promouvoir les modes de déplacements les plus durables et d'organiser un territoire plus accessible et plus agréable à vivre. Il concerne l'ensemble des modes et solutions de déplacements : réseaux de transport, circulation et stationnement, modes actifs et transport de marchandises.

En tant qu'Autorité Organisatrice de la Mobilité, Orléans Métropole a en charge la réalisation et la mise en œuvre du PDU sur son territoire.

Le document PDU se compose des trois documents suivants :

- un document projet, présentant le diagnostic, la stratégie et le plan d'actions pour la mobilité sur le territoire ;
- une annexe accessibilité ;
- un rapport d'évaluation environnementale.

Le premier document est l'objet du présent rapport. L'annexe accessibilité et l'évaluation environnementale font l'objet de documents spécifiques.

2. Cadre législatif et réglementaire

Un document obligatoire pour les agglomérations de plus de 100'000 habitants, qui vise à promouvoir les mobilités durables

Les plans de déplacements urbains ont été créés par la loi d'Orientation des Transports Intérieurs (LOTI) de décembre 1982, et renforcés par la loi sur l'Air et l'Utilisation Rationnelle de l'Energie (LAURE) de 1996 puis la loi SRU de décembre 2000. La Loi sur l'égalité des droits et des chances du 11 février 2005 a introduit l'obligation d'une annexe sur l'accessibilité afin d'améliorer la prise en compte des déplacements des personnes à mobilité réduite.

L'obligation d'élaborer un plan de déplacements urbains (PDU) s'applique aux agglomérations de plus de 100'000 habitants. Il doit faire l'objet d'une évaluation tous les cinq ans et, le cas échéant, être renouvelé. Il est élaboré par l'autorité organisatrice de mobilité (AOM) et s'intègre dans une logique globale.

Sur la Métropole, le premier PDU a été adopté en 2000, puis révisé une première fois en 2008. La révision du plan de déplacements urbains d'Orléans Métropole, qui fait l'objet du présent document, a été initiée en février 2016 et doit organiser les déplacements jusqu'à l'horizon 2028. Elle a été menée en parallèle à la révision du Schéma de Cohérence Territoriale (SCoT), avec lequel le PDU doit être compatible.

11 objectifs réglementaires

Le PDU doit répondre à 11 objectifs réglementaires précisés dans le code des transports (art. L1214-2). Les actions inscrites au PDU visent à assurer :

- l'équilibre durable entre besoins de mobilité et facilité d'accès d'une part et la protection de l'environnement et de la santé d'autre part ;
- le renforcement de la cohésion sociale et urbaine ;
- l'amélioration de la sécurité des déplacements ;

- la diminution du trafic automobile ;
- le développement des transports collectifs et des moyens de déplacements économes, les moins consommateurs d'énergie ;
- l'amélioration de l'usage du réseau principal de voirie de l'agglomération ;
- l'organisation du stationnement sur voirie et dans les parcs publics de stationnement ;
- l'organisation du transport et de la livraison des marchandises ;
- l'amélioration du transport des personnels des entreprises et des collectivités publiques ;
- la réalisation, la configuration et la localisation d'infrastructures de charge destinées à favoriser l'usage de véhicules électriques ou hybrides.

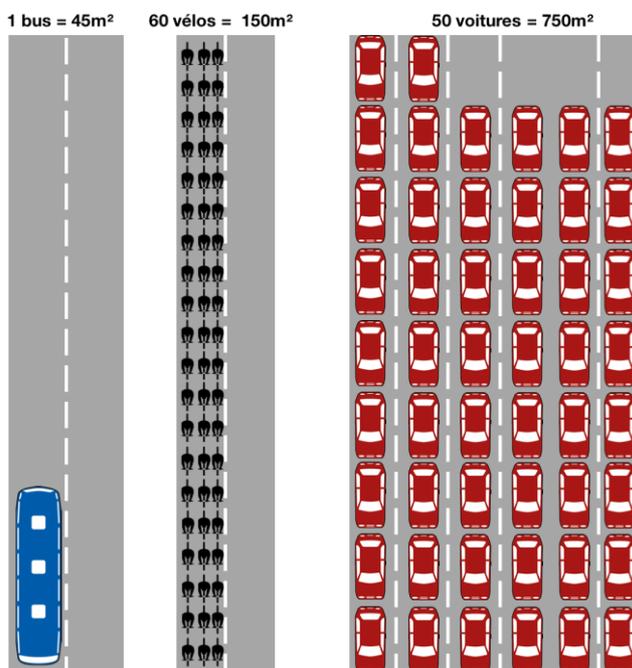
La mobilité durable, qu'est-ce que c'est ? Pourquoi ? Comment ?

On appelle "mobilité durable" les solutions qui permettent l'accessibilité d'un territoire tout en répondant aux enjeux du développement durable : responsabilité environnementale, responsabilité sociale et efficacité économique. La mobilité durable englobe donc toutes les solutions permettant de réduire les nuisances des déplacements sur l'environnement (modes de déplacements moins polluants, réduction du nombre de déplacements...), accessible à toutes les populations (modes de déplacements moins coûteux...) et permettant le développement économique du territoire (modes de déplacements permettant l'accessibilité des pôles denses).

Développer une mobilité plus durable est primordial :

- pour prendre en compte les **enjeux environnementaux** de réduction des nuisances générées par les transports sur l'environnement : réduction des émissions de gaz à effet de serre, consommations d'énergie, imperméabilisation des sols, etc.
- pour améliorer l'**accessibilité aux zones les plus denses**. Les zones denses, comme les centres villes ou les pôles économiques, génèrent de nombreux déplacements concentrés sur un territoire réduit. Pour permettre leur accès au plus grand nombre, il est nécessaire de développer des solutions de mobilité moins consommatrices d'espace, à savoir le bus, le vélo ou la marche-à-pied.
- pour donner accès à la **mobilité à tous**, y compris les publics les plus défavorisés. La voiture individuelle est le transport du quotidien le plus cher, et donc non-accessible à une partie de la population. 20% des foyers de la Métropole ne possèdent pas de véhicule, que ce soit par choix ou par contrainte. La mobilité durable, c'est donc proposer des solutions pour que le plus grand nombre ait la possibilité d'accéder aux services et activités de base.

Quel espace occupé pour transporter 60 personnes ?

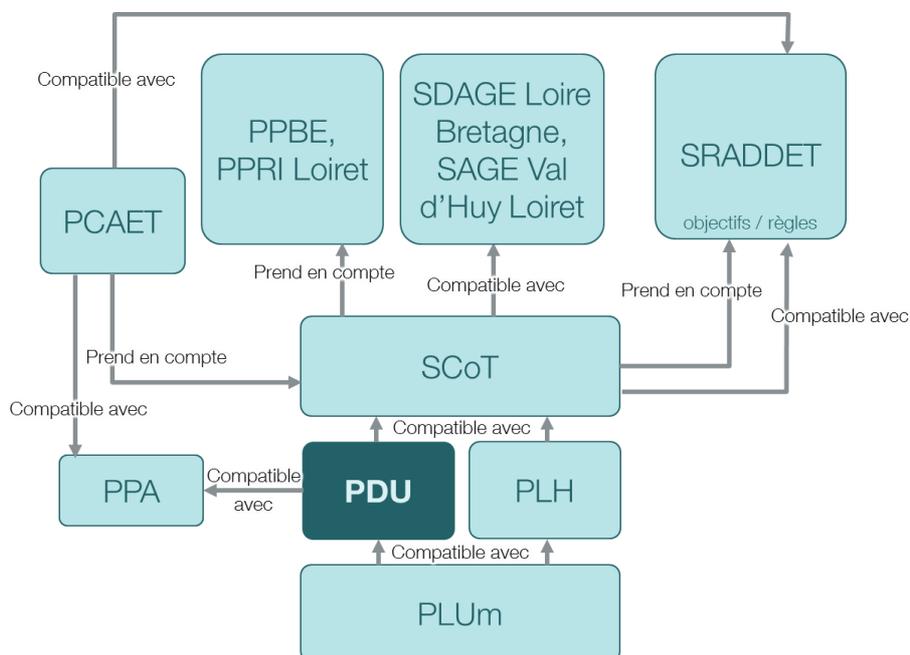


Le PDU, au cœur des politiques publiques

Le PDU est un document de planification, articulé avec les politiques publiques plus globales qui régissent notamment l'aménagement du territoire et les objectifs d'émissions de polluants.

Le PDU est un des documents de planification les plus opérationnels. Il existe trois niveaux d'opposabilité articulant les documents entre eux. Du plus contraignant au moins contraignant, il s'agit de :

- la conformité, qui impose la retranscription à l'identique de la règle, son respect à la lettre ;
- la compatibilité, qui implique de respecter l'esprit de la règle ;
- la prise en compte, qui induit de ne pas s'écarter de la règle.



Le plan de déplacements urbains doit être compatible avec le Schéma de Cohérence Territoriale d'Orléans Métropole, qui fixe les grandes orientations d'aménagement et de développement pour les 20 ans à venir.

En effet, l'urbanisation et les déplacements sont deux notions dépendantes l'une de l'autre. La morphologie de la ville a un impact direct sur les comportements de mobilité, sur le nombre de déplacements, les motifs, les modes utilisés... Par ailleurs, la structure du système de déplacement influe sur les pratiques des usagers. Ainsi, le Plan de Déplacements Urbains doit accompagner et décliner les grandes orientations d'aménagement et de développement fixées par le SCoT.

La cohérence entre les politiques de mobilité et d'aménagement constitue un enjeu fort pour la métropole orléanaise : SCoT et PDU ont été élaborés en étroite collaboration, les deux documents seront adoptés en 2019.

De par sa compatibilité au SCOT, le PDU est également soumis à des rapports de compatibilité et de prise en compte avec les documents de planification régionaux (Schéma Régional d'Aménagement, de Développement Durable et d'Égalité des Territoires -SRADDET) et de protection de l'environnement et des risques qui y sont liés : Schéma Directeur d'Aménagement de de Gestion des Eaux (SDAGE) Loire Bretagne et sa déclinaison (SAGE) pour le bassin Versant du Val d'Huy Loiret, le Plan de Protection du Bruit dans l'Environnement (PPBE) ou encore le Plan de Protection du Risque Inondation (PPRI).

Le PDU doit également être compatible avec le Plan de Protection de l'Atmosphère (PPA), et doit notamment prendre en compte les objectifs en matière d'émissions fixés par le PPA en agissant par exemple sur la diminution du trafic automobile, le développement des transports collectifs et des moyens de déplacement moins polluants ou encore le transport des marchandises.

Enfin, le PDU impose un rapport de compatibilité aux Plans Locaux d'Urbanisme, et du futur Plan Local d'Urbanisme Métropolitain, qui doivent donc respecter l'esprit du PDU, en particulier en matière de stationnement dans les nouvelles constructions.

3. Cadre institutionnel

En tant qu'autorité organisatrice de la mobilité (AOM), Orléans Métropole a en charge l'élaboration et la révision du PDU.

Avant de devenir Métropole, l'Agglo était déjà compétente en matière de déplacements urbains, action économique, gestion d'un Centre de Formation d'Apprentis, gestion des déchets, assainissement, accueil des gens du voyage. Depuis le 1^{er} janvier 2017 la Métropole a acquis d'autres compétences ayant un impact sur la mobilité et l'aménagement du territoire, parmi lesquelles :

- le plan local d'urbanisme, les zones d'activités et le tourisme,
- les voiries et aires de stationnement,
- les infrastructures de charge des véhicules électriques,
- la gouvernance et l'aménagement des gares,
- les espaces publics.

La Métropole est donc garante, en lien avec la Région sur le volet Intermodalité et ferroviaire, de la mise en œuvre des actions visant la mobilité durable.

Le PDU s'applique au territoire de la Métropole, sur les 22 communes qui le composent.

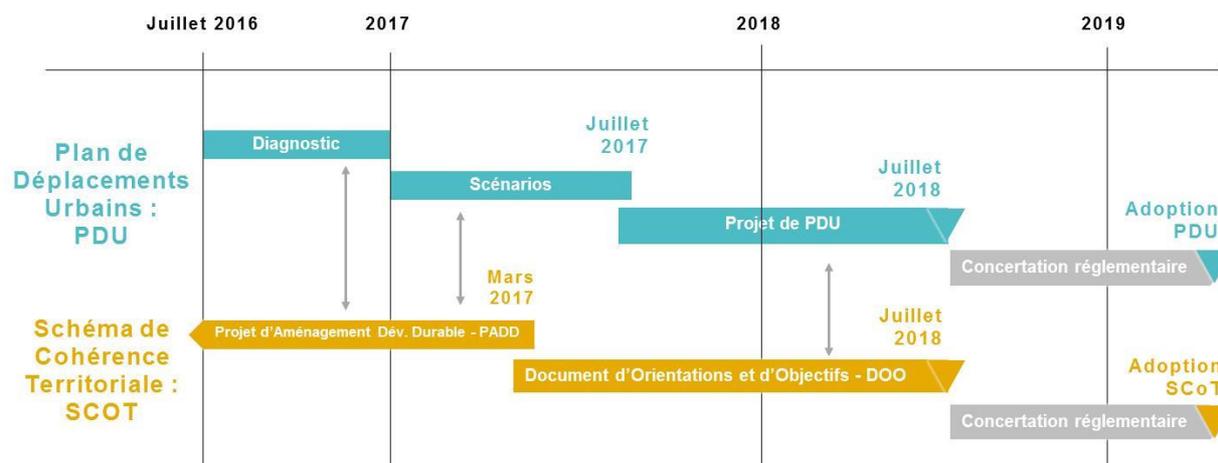


4. La démarche de révision du PDU

4.1 Une révision du PDU en 4 grandes étapes

Pour la révision du PDU, Orléans Métropole a souhaité mettre en place une démarche participative et concertée. Elle s'est organisée autour de 4 étapes principales :

- **Juillet-décembre 2016 - Etape 1 - Etat des lieux et diagnostic.** Ce temps d'étude et de concertation a permis de dresser un état des lieux de l'offre et de la demande de déplacements sur le territoire, pour mettre en évidence les principaux enjeux d'évolution pour ces prochaines années.
- **Janvier-Juillet 2017 - Etape 2 - Elaboration de scénarios : objectifs et stratégies de mobilité.** A partir du diagnostic et des enjeux définis, plusieurs scénarios stratégiques ont été proposés et évalués, notamment en termes d'impact sur l'environnement. Cette étape a permis de poser le cadre stratégique à l'élaboration du plan d'actions.
- **Septembre 2017-Juin 2018 - Etape 3 – Construction du projet de PDU : le plan d'actions.** Le scénario retenu a été décliné et précisé en un plan d'actions hiérarchisées et programmées sur les dix prochaines années. Le plan d'actions prévoit également de mettre en place des indicateurs de suivi, permettant de suivre la mise en place des actions et leurs effets.
- **Arrêt du projet : 10 juillet 2018 - Etape 4 - Concertation réglementaire et enquête publique.** Après avoir recueilli les avis des Personnes Publiques Associées (Etat, Région, Département, Communes...), le projet de PDU fait l'objet d'une enquête publique.
- **2019 :** Approbation du PDU en parallèle l'approbation du SCoT



4.2 Une construction concertée

Un processus de participation a été instauré tout au long de la révision du Plan de Déplacements Urbains.

Une révision du PDU co-construite avec les élus, techniciens et membres de la société civile du territoire et au-delà

Depuis la phase de diagnostic jusqu'à l'élaboration du plan d'actions, une pluralité d'acteurs a été impliquée dans la révision du PDU :

- Plus de 700 représentants d'associations représentatives des personnes à mobilité réduite et handicapées, des usagers des transports et du vélo, des commerçants, des principales entreprises et grands employeurs du territoire (Université, Centre Hospitalier, ...), des professionnels de déplacement (transporteurs, logisticiens, artisans taxis), des chambres consulaires, des élus et techniciens de la métropole, des communes de la métropole, des Pays limitrophes, du Département, de la Région... ont été invités à participer à des séminaires et ateliers de construction du PDU :

- En novembre 2016, un séminaire de lancement réunissant les interlocuteurs à la fois du SCoT et du PDU a été organisé afin de partager les enjeux de mobilité du territoire pour alimenter le PDU et Projet d'Aménagement et de Développement Durable (PADD) du SCoT. Ce séminaire a regroupé environ 80 personnes.
- Entre mars et novembre 2017, trois sessions d'« ateliers PDU » ont été organisées. Ces journées ont permis d'aborder une dizaine de thématiques différentes et, ainsi, contribuer à la définition de la stratégie de mobilité et du plan d'actions. Regroupant généralement entre 10 et 25 personnes, ces ateliers ont associé partenaires institutionnels, acteurs économiques du territoire et associations.
- Les membres du **conseil de développement et de la commission intercommunale pour l'accessibilité** de la métropole ont été invités à participer à ces séminaires et ateliers et ont été réunis à 2 reprises pour suivre et échanger sur l'avancement de la révision du PDU.
- Enfin, les élus et techniciens de la métropole ont été associés de manière étroite à la révision du PDU. Des réunions de validation régulières ont été organisées auprès des instances existantes de la métropole (conférence des maires, commission aménagement-mobilité...), et **deux instances spécifiques au PDU** ont été créées :
 - **Un comité technique**, regroupant des représentants techniques de la métropole, des communes, des pays limitrophes, du conseil départemental, du conseil régional, des services de l'Etat (DREAL, DDT), de l'agence d'urbanisme et de la CCI
 - **Un comité de pilotage**, regroupant les vice-présidents en charge des politiques sectorielles de la métropole, des élus communaux, du Département et de la Région, ainsi que des représentants des services de l'Etat (DREAL, DDT), et de l'agence d'urbanisme

... en concertation avec les citoyens ...

- Durant la phase de diagnostic et scénarii, une **concertation citoyenne autour de la mobilité périurbaine** a été organisée de novembre 2016 à mars 2017. Elle avait pour objectif d'identifier les nouveaux services à déployer sur les secteurs périurbains de la métropole, en complémentarité avec le réseau de transport existant. Elle a en fait permis d'alimenter de façon beaucoup plus large le plan d'actions du PDU, les solutions proposées pouvant être déployées sur différents secteurs de la métropole. Cette concertation a été menée par le biais de plusieurs entretiens ciblés auprès d'habitants et salariés du périurbain, l'organisation de 3 ateliers de concertation et de travail avec la participation d'une centaine de citoyens, dont un atelier «laboratoire» en présence de start-ups. Elle s'est terminée par l'organisation d'une réunion publique de restitution de la démarche.
- Un atelier citoyen spécifique sur les déplacements dans l'hyper centre d'Orléans et, notamment, sur sa desserte logistique, a été organisé en mars 2017 en présence de commerçants, riverains et professionnels. Cet atelier avait pour objectifs de mieux connaître les usages de déplacements sur le secteur, de co-construire le projet de réaménagement de l'accès à la zone piétonne et d'améliorer la desserte logistique de l'hyper centre.
- Durant l'élaboration du plan d'actions, deux **réunions publiques** ont été programmées. En septembre 2017, durant la semaine européenne de la mobilité, pour présenter le diagnostic et la stratégie envisagée et en juin 2018, pour présenter le plan d'actions proposé.
- Par ailleurs, lors de la phase réglementaire de concertation, une dernière réunion publique sera organisée, ainsi qu'une enquête publique conjointe à celle du SCoT.

...et alimentée par les contributions du SCoT et du PCAET

La mobilité est une problématique transversale qui a été abordée lors d'ateliers, séminaires ou instances hors processus de révision du PDU. Les contributions apportées par les citoyens et membres de la société civile dans le cadre de la révision du SCoT et de l'élaboration du Plan Climat Air Energie Territoire (PCAET) de la métropole ont notamment permis d'alimenter le plan d'actions du PDU, et inversement.

CHAPITRE 2 – DIAGNOSTIC

1. Quel bilan du PDU 2008-2018 ?

La mise en œuvre du PDU 2008-2018 a abouti à la réalisation de plusieurs projets, dont certains emblématiques, en faveur des modes alternatifs à la voiture.

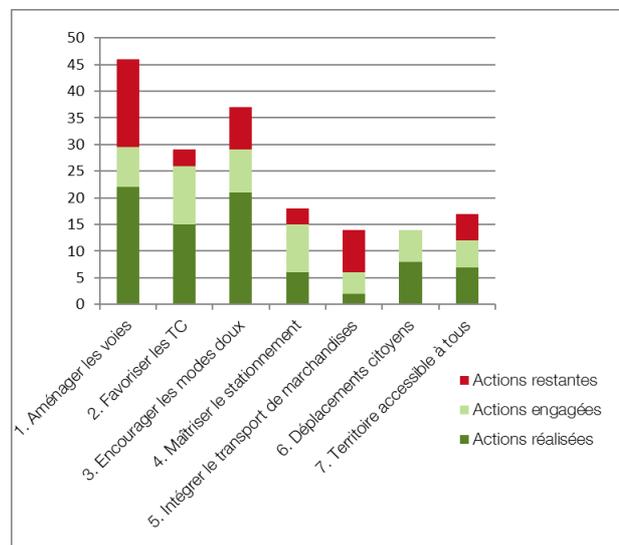
En effet, l’ouverture de la seconde ligne de tramway de la Métropole, associée à une restructuration importante du réseau de transports collectifs, a permis une hausse significative de la fréquentation du réseau de transport qui dessert le territoire. En parallèle, une volonté affichée d’améliorer les cheminements pour les modes actifs a notamment permis d’atteindre une part modale de 5,5% pour les cycles (source : enquête parts modales de 2014). Une autre réalisation emblématique du PDU précédent est l’extension du périmètre de stationnement réglementé dans l’intraMails, encourageant l’usage des modes alternatifs à la voiture dans ce périmètre en partie piétonnisé.

Au total, à la fin 2016, trois quarts des actions programmées dans le PDU 2008-2018 avaient été engagées ou déjà réalisées.

Fort de ce bilan majoritairement positif, la Métropole, alors Communauté d’Agglomération, a lancé en 2016 la révision de son Plan de Déplacements Urbains, pour continuer les efforts engagés envers la mobilité durable tout en intégrant les nouveaux enjeux et compétences liés au passage en Métropole.

En particulier, des projets de développement importants sont en train de voir le jour sur le territoire. La révision du PDU est donc l’occasion d’accompagner ces projets par des actions permettant l’accessibilité à ces secteurs de manière durable : quartiers mixtes ou d’habitat d’Interives, des Groues ou d’Alleville, et zones d’activités de la Saussaye et de Gidy notamment.

De plus, depuis 2008, les évolutions réglementaires en matière de transport, d’urbanisme et d’environnement ont été nombreuses (Grenelle I et II, loi ALUR, Code des transports, ...) qui incitent, voir imposent, de donner des objectifs plus larges au PDU. Enfin, les habitudes et les besoins de déplacements des habitants ont également changé (allongement des déplacements domicile-travail ; augmentation du budget transport incitant à utiliser des moyens de transport plus économiques ; prise de conscience des bienfaits de la marche et du vélo sur la santé et l’environnement).



2. Les pratiques et offres de mobilité en 2015

2.1 COMMENT les habitants de la métropole se déplacent-ils ?

Chiffres Clés

- **22** communes
- **276 000** habitants
- **144 000** emplois
- **65 %** des habitants et emplois situés au Nord de la Loire
- **45 %** environ des habitants et des emplois situés à Orléans, la ville centre
- Près d'**1 million** de déplacements quotidiens effectués sur la métropole, tous modes de transport confondus.

Majoritairement à l'intérieur de la métropole

En semaine, les habitants de la métropole effectuent en moyenne 3,5 déplacements par jour, principalement pour des motifs liés aux achats, au travail ou aux loisirs. **La très grande majorité de ces déplacements s'effectue au sein même de la métropole (plus de 90 % des déplacements en interne)**, le territoire est ainsi quasi autonome en terme de mobilité.

De plus en plus en bus, à vélo ou à pied

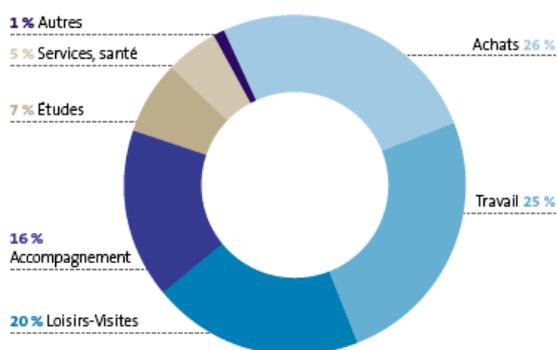
Le mode de transport le plus utilisé reste la voiture. Les habitants effectuent plus d'un déplacement sur deux en voiture. Et plus on s'éloigne du centre d'Orléans, plus son usage augmente, en lien avec des distances souvent plus longues à parcourir et une offre en solutions de mobilité alternatives moins importante. Ainsi les Orléanais effectuent 45 % de leurs déplacements en voiture, contre 60 % pour les habitants de la 1^{re} couronne, et 69 % pour ceux de la 2^{de} couronne, et 76 % pour les habitants du reste de l'aire urbaine.

Néanmoins, ces dernières années, **l'usage des modes alternatifs à la voiture individuelle s'est fortement développé** : la fréquentation du réseau de transports collectifs a augmenté de 30 % avec l'arrivée de la seconde ligne de tram et la restructuration du réseau en 2012 puis 2015, le trafic vélo a augmenté de 20 % en 5 ans, la pratique de la marche à pied s'est également développée dans les secteurs les plus denses. Et environ 20 % des ménages de la métropole ne possèdent pas de voiture.

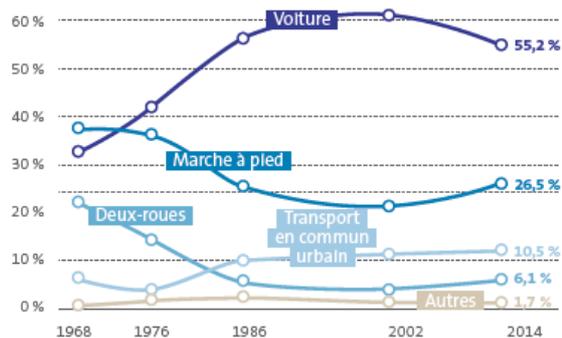
Une dynamique de périurbanisation qui favorise le recours à l'automobile

La métropole est un territoire attractif pour les habitants de l'aire urbaine n'habitant pas la métropole, que ce soient en termes d'emplois, de commerces ou de services. En moyenne, ils effectuent 1 déplacement sur 3 en échange avec la métropole ou sur cette dernière, notamment pour se rendre au travail.

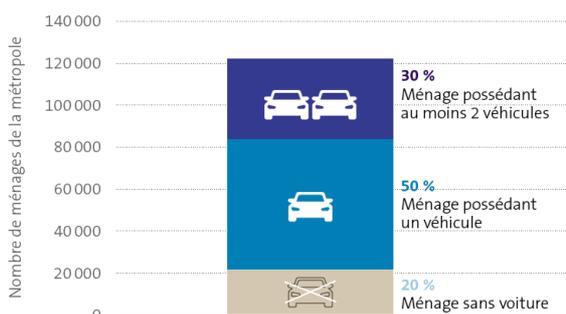
Motifs de déplacement — Source : Enquête déplacements auprès de 1 800 ménages habitant la métropole, 2014



Évolution des parts modales des habitants de l'agglomération — Source : Enquêtes ménages et déplacements, Sondages, Orléans Métropole



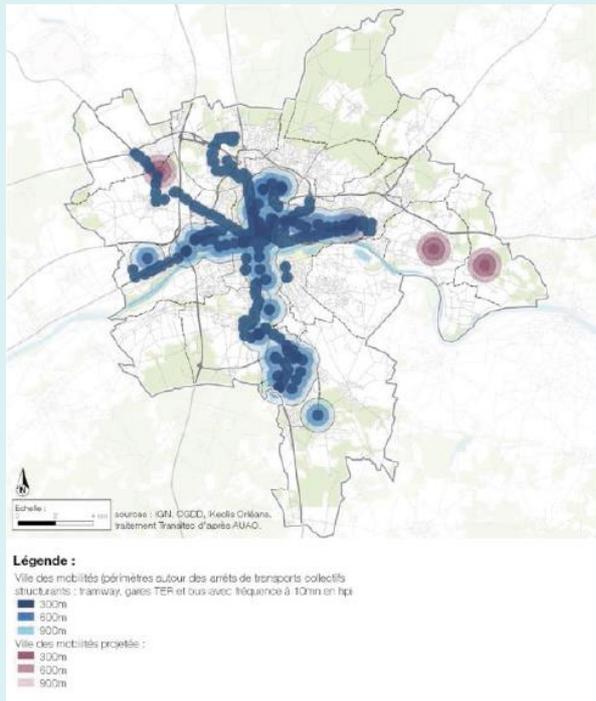
Taux de motorisation des ménages — Source : Recensement de la population, INSEE 2013



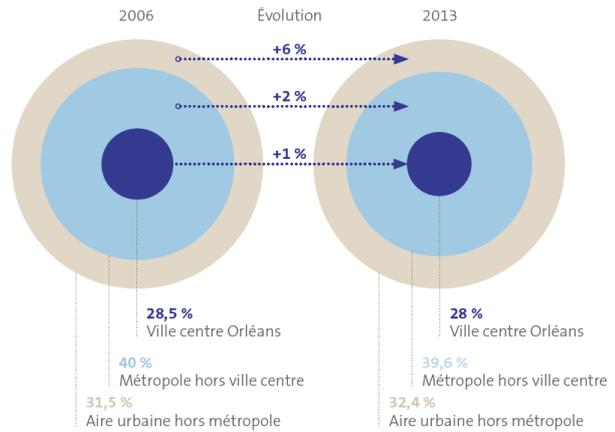
Depuis quelques années, les secteurs en périphérie d'Orléans et de la métropole voient leur population croître plus rapidement que dans les secteurs les plus denses du territoire. Le recours à la voiture y étant généralement plus important, du fait des distances plus longues à parcourir, cela limite le développement des pratiques de déplacements alternatifs.

ZOOM — La ville des mobilités et des proximités

Dans le cadre de la révision du SCoT, l'agence d'urbanisme de l'agglomération orléanaise a identifié les secteurs dits de la « ville des mobilités » : il s'agit des secteurs situés à moins de 900 m des arrêts de tramway et des gares, ou à moins de 300 m des arrêts de bus desservis à une fréquence inférieure à 10 minutes. Plus de 60 % des habitants et des emplois de la métropole sont situés dans ces secteurs bénéficiant d'une offre de transport de qualité. Le même travail a été effectué pour identifier les secteurs où les équipements de proximité sont accessibles à une distance praticable à pied.



Évolution démographique 2006-2013, une tendance à la périurbanisation — Source : Insee



ENJEUX

- ⇒ Articuler urbanisme et mobilité en cherchant à densifier et favoriser le développement dans la ville des proximités, autour des équipements et services de transport existants.
- ⇒ Favoriser les déplacements de proximité en privilégiant un urbanisme mêlant les fonctions (habitats, services, commerces, activités) et en limitant l'étalement urbain.
- ⇒ Penser des solutions de mobilités durables pour les territoires périurbains
- ⇒ Garantir l'accessibilité multimodale d'une centralité densifiée

2.2 À PIED, À VÉLO : des modes de déplacement à fort potentiel

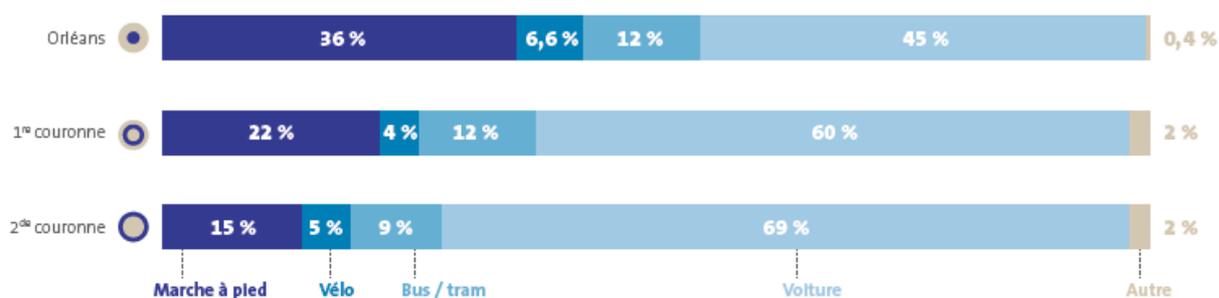
Chiffres Clés

- 26,5 % des déplacements des habitants effectués à pied
- 5,5 % des déplacements des habitants effectués à vélo
- 13 km d'aires piétonnes ou zones de rencontre
- 66 km de zones 30
- 359 km d'aménagements cyclables (hors aires piétonnes, zone 30)

La marche à pied, le deuxième mode de déplacement des habitants

Plus d'un déplacement sur quatre est effectué à pied chaque jour par les habitants de la métropole, soit plus de 250 000 déplacements. La marche à pied est en effet le mode le plus utilisé après la voiture. Mode des courtes distances, la marche est utilisée majoritairement dans les secteurs les plus denses de la métropole et pour des motifs d'achats et de loisirs (41 % des déplacements pour les loisirs sont effectués à pied, contre 13 % pour les déplacements liés au travail).

Mode de déplacements des habitants de l'agglomération — Source : Enquête déplacements auprès de 1 800 ménages habitant la métropole, 2014



Les communes d'Orléans Métropole améliorent régulièrement les espaces publics et voiries en faveur des piétons : extension des zones piétonnes d'Orléans centre, extension des zones 30, élargissement des trottoirs... Néanmoins, sur certains axes situés dans les zones les plus denses, notamment les axes structurants de la métropole (axes d'entrée de ville, faubourgs, Mails...), le traitement de l'espace reste parfois peu qualitatif pour les piétons et freine l'usage de la marche.

⇒ **ENJEU** : Systématiser une meilleure prise en compte des piétons dans la requalification des espaces publics de la « ville des proximités » et dans l'apaisement des vitesses dans les quartiers.

Le vélo, un fort potentiel de développement

L'usage du vélo se développe peu à peu sur la métropole, notamment à la belle saison. **Actuellement 5,5 % des déplacements des habitants sont effectués à vélo.** Le territoire présente en effet des caractéristiques favorables à son usage, avec une topographie majoritairement plane et une météo favorable.

Plus de 420 km (zones 30 et aires piétonnes comprises) sont aménagés pour les cyclistes, soit 20 % du réseau viaire de la métropole. Ces aménagements présentent parfois un manque de continuité et de lisibilité, ou sont peu qualitatifs et sécuritaires, ce qui peut limiter l'usage du vélo sur le territoire.

⇒ **ENJEU** : Aménager des itinéraires cyclables qualitatifs, continus et lisibles, résorber les principaux points durs d'insécurité.

Plusieurs services vélos encouragent également la pratique :

- **Vélo'+** : service de location de courte durée et en libre-service. Avec 34 stations et 368 vélos à disposition, le service se trouve dans la moyenne des services mis en place sur des intercommunalités similaires, avec cependant un périmètre de déploiement réduit. Son usage s'est fortement développé depuis sa mise en service, et est stable depuis 2 ans ;

- **Vélo'tao** : ce service de location de longue durée propose 900 vélos de ville ou à assistance électrique. Ces derniers sont plébiscités par les habitants, cette forte demande traduisant un potentiel de développement notable ;
 - **une vélo'station** près de la gare d'Orléans avec un usage encore confidentiel ;
 - **20 parkings vélos sécurisés** nouvellement implantés aux principaux arrêts de tram ou de bus du réseau de transport.
- ⇒ **ENJEU** : Pérenniser et faire évoluer les services vélos pour répondre aux besoins des usagers et aux évolutions

ZOOM — Une amélioration de l'accessibilité de l'espace public et des services de transport à poursuivre

En France, l'INSEE estime que près de 20 % de la population est touchée par un handicap, dont 80 % a un handicap invisible.

L'accessibilité du réseau de transport et des espaces publics s'est améliorée ces dernières années. Aujourd'hui l'ensemble des véhicules circulant sur le réseau Tao, plus d'un tiers des arrêts sont accessibles et un service de transport réservé aux personnes les plus contraintes dans leurs déplacements est proposé à la demande. À ce jour, deux tiers des communes de la métropole ont adopté un Plan de mise en Accessibilité de la Voirie et des Espaces publics (PAVE).

- ⇒ **ENJEU** : Poursuivre la mise en accessibilité du réseau de transport, l'optimisation du service TPMP et l'accompagnement des publics fragiles.

2.3 EN TRANSPORT EN COMMUN : des services à optimiser

Chiffres Clés

- 31,5 millions de voyages par an sur le réseau Tao
- 5,3 millions de voyageurs empruntent chaque année l'une des deux gares nationales et des deux haltes ferroviaires
- 3 % des déplacements en métropole sont intermodaux (hors marche à pied)

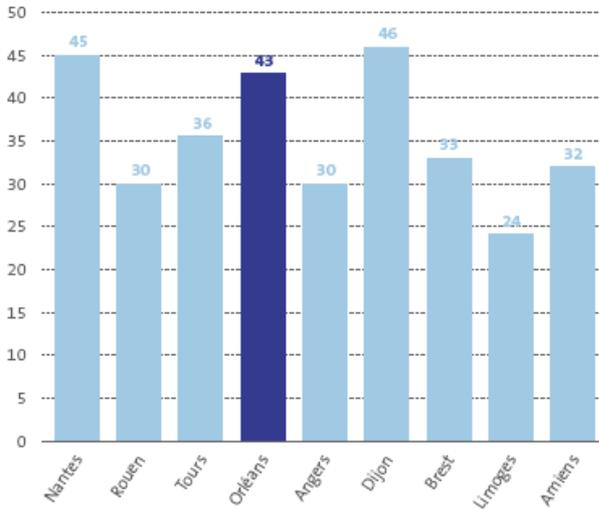
Transports collectifs urbains : une offre importante mais un usage faible hors tramway

L'offre en transport collectif sur la métropole est importante par rapport à la taille du territoire, avec deux lignes de tramway, 34 lignes de bus, dont 3 lignes fortes à haute fréquence, des services de transport à la demande. **Ainsi 11,9 millions de kilomètres sont parcourus chaque année sur le réseau Tao**, soit une offre de 43 km/habitant/an, ce qui place la métropole dans la moyenne haute des agglomérations de même taille.

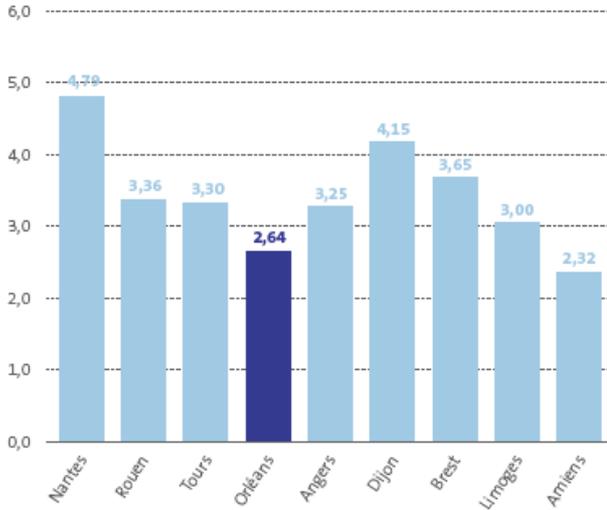
L'usage du réseau de transport est par contre relativement faible, avec en moyenne 113 voyages/habitant/an, soit 2,6 voyages/kilomètre/an, traduisant un manque de performance comparativement à la voiture individuelle. L'efficacité du réseau a été améliorée avec la hiérarchisation et la mise en circulation du tram B en 2012. Néanmoins, l'attractivité du réseau Tao reste principalement liée au réseau tramway qui représente environ un tiers de l'offre et deux tiers des voyages. Reste donc à développer le réseau de bus et de nouvelles solutions de mobilité dans les secteurs les moins denses du territoire.

- ⇒ **ENJEU** : Améliorer l'attractivité et l'efficacité du réseau de transports collectifs urbains en jouant sur sa structure, ses performances (temps de parcours), son accessibilité et sa compétitivité vis-à-vis de l'automobile.

Kilomètres parcourus par habitant/an — Sources : Transitec, à partir des données de INSEE-Recensement 2013, Semintan Nantes-2015, CERTU, Keolis Orléans-2015, Divia Dijon-2014, Bibus Brest-2015, Limoges Métropole-2014, Ville d'Amiens-2012



Voyages par kilomètre — Sources : Transitec, à partir des données de INSEE-Recensement 2013, Semintan Nantes-2015, CERTU, Keolis Orléans-2015, Divia Dijon-2014, Bibus Brest-2015, Limoges Métropole-2014, Ville d'Amiens-2012

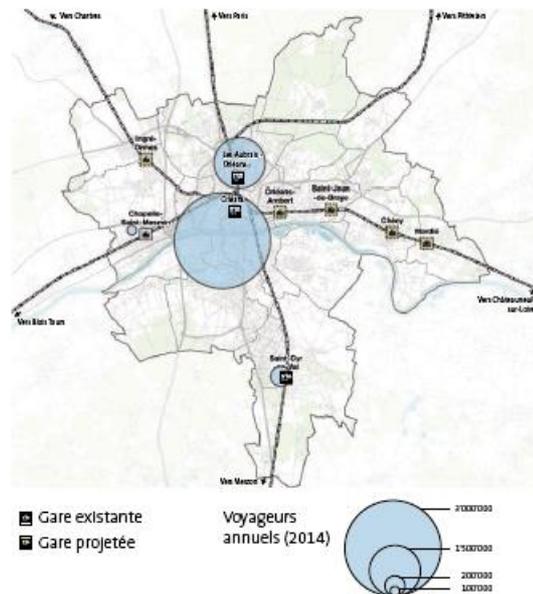


Une offre ferrée en développement

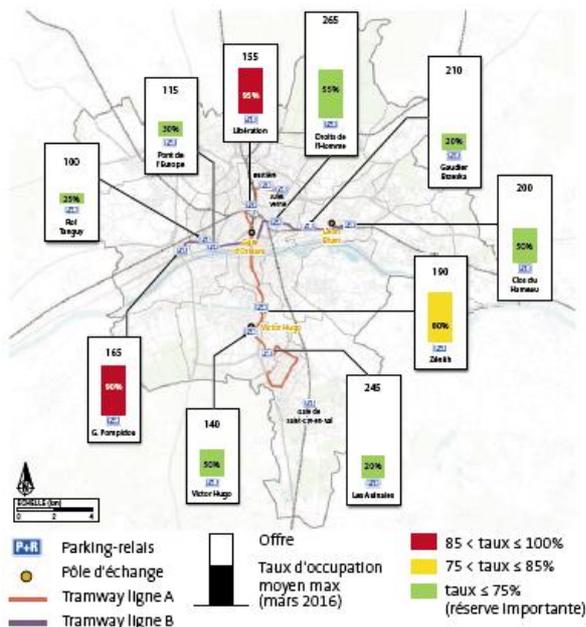
Plus de 5,3 millions de voyageurs empruntent chaque année l'une des deux gares nationales et l'une des deux haltes ferroviaires du territoire. Les projets de réouverture des lignes ferroviaires Orléans - Châteauneuf et Orléans - Chartres, pourraient en augmenter l'usage.

⇒ **ENJEU** : Prendre en compte les futures lignes TER dans l'organisation des réseaux et valoriser les haltes et gares existantes.

Gares sur le territoire (état actuel et projeté) — Source : Voyages annuels par gare (Source : Open data SNCF, 2014) / Transitec



Analyse de la fréquentation des P+R automobile — Source : Keolis, occupation horaire maximale, moyenne pour les jours ouvrés (mars 2016) / Transitec



Intermodalité : des infrastructures à valoriser

On parle d'intermodalité quand au moins deux transports différents sont utilisés sur un même trajet. Actuellement, seulement 3 % des déplacements effectués par les habitants de la métropole sont intermodaux, et les 2/3 sont des trajets en correspondance entre deux transports collectifs. L'usage des **12 parkings relais (P+R)** s'est fortement développé ces dernières années, mais reste encore à perfectionner, avec un taux d'occupation moyen autour de 50 % et de fortes disparités selon les secteurs.

L'usage des **20 parkings relais vélo** implantés récemment sur la métropole reste encore confidentiel (taux d'occupation moyen de 12 %).

D'autres actions sont engagées pour faciliter l'intermodalité, mais aussi l'usage du train et des cars interurbains en lien avec le réseau Tao :

- un support billettique commun : la carte JVmalin, pouvant regrouper les abonnements TER, Tao, vélo'+, l'accès aux parkings relais vélo ;
- une tarification intégrée, regroupant l'abonnement TER et Tao ;
- la possibilité d'utiliser le TER entre les gares de la métropole, avec un titre Tao.

Mais ces actions sont encore peu connues et peu utilisées. La coordination entre les réseaux et leur intermodalité sur les pôles d'échanges restent également à améliorer.

⇒ **ENJEU** : Améliorer la complémentarité entre les différents réseaux de transport et autres services de mobilité en termes de visibilité, d'intermodalité, d'intégration billettique et tarifaire.

ZOOM — Communication et sensibilisation

Les nombreux services d'information et de communication autour des services de transport qui ont été mis en place sur la métropole restent pour la plupart insuffisamment connus :

- **JVMalin** : site internet et appli d'information multimodale, intégrant un calculateur d'itinéraires sur l'ensemble de la région centre (ter, Rémi, tao, vélo'+, etc.) ;
- **Tao** : site internet et appli, intégrant un calculateur d'itinéraire et de l'information en temps réel du réseau de transport et des vélo'+ ;
- **Géovélo** : site internet et appli, spécialisé dans les déplacements à vélo, intégrant un calculateur d'itinéraires prenant en compte la cyclabilité des voies ;
- les bornes d'information voyageurs aux arrêts de tram et arrêts de bus principaux, indiquant les temps d'attente ; de nombreuses applis qui se développent au niveau national et qui sont déployées petit à petit sur le territoire.

2.4 EN VOITURE : des usages à faire évoluer

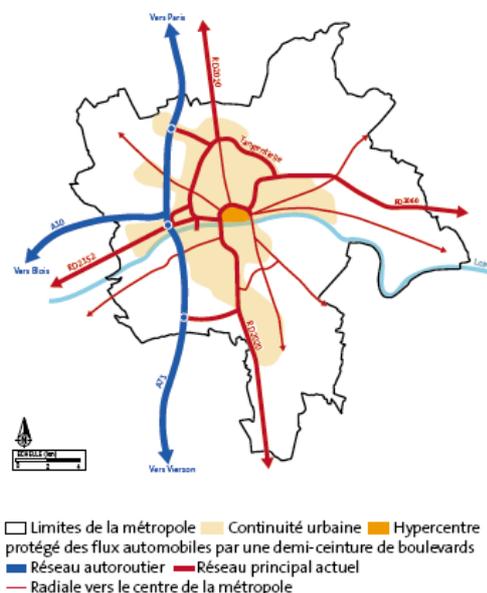
Chiffres Clés

- Plus d'1 déplacement sur 2 effectués en voiture par les habitants
- 2 % d'augmentation du trafic routier depuis 2008
- 1,3 personne par voiture en moyenne
- 3 000 places de stationnement payant sur voirie et plus de 5 000 en ouvrage sur la ville d'Orléans
- 84 % taux d'occupation moyen des places de stationnement sur voirie dans l'hyper centre

Un réseau viaire s'appuyant fortement sur les axes du cœur d'Orléans Métropole

Sur la métropole, la circulation automobile est globalement fluide et peu contrainte. En heure de pointe, quelques points durs circulatoires persistent, notamment autour du carrefour de Verdun, des franchissements de Loire (pont Thinat, pont de l'Europe) ou du pôle 45. Cet usage facilité de l'automobile est lié à un réseau routier dense mais différencié entre le Nord et le Sud de la Loire. Au nord, le réseau routier est organisé autour de deux niveaux de contournement, la tangentielle et les Maills « protégeant » l'hyper centre d'Orléans, ces deux axes supportant un niveau de trafic proche de celui de l'A71. Au sud, les principales voiries structurantes sont organisées le long d'axes Nord-Sud (RD2020, avenue Gaston Galloux, A71), avec une absence d'itinéraire tangential structurant. Ces axes principaux enclavent parfois certains quartiers en

Réseau viaire structurant de la Métropole — Source : Transitec



raison des difficultés de franchissements, et engendrent des nuisances liées aux vitesses excessives ou aux bruits. Petit à petit, les zones de modération de vitesses (zone 30, zone de rencontre) se développent et permettent d'améliorer la qualité de vie dans les quartiers. Mais leur efficacité et leur lisibilité pourraient encore être développées.

- ⇒ **ENJEU** : Hiérarchiser, aménager et optimiser le réseau viaire pour satisfaire les besoins d'accessibilité du territoire et accompagner les projets de développement.
- ⇒ **ENJEU** : Améliorer la cohabitation entre les modes à travers une modération des vitesses et un meilleur partage de la voirie.

Automobile, des usages partagés à développer

De nouveaux usages de la voiture voient leur apparition sur la métropole, tel que le covoiturage et l'autopartage.

Même si leur usage reste encore confidentiel, ces pratiques permettent de baisser le trafic routier, de limiter les besoins en stationnement et de diminuer le budget transport des ménages.

Le covoiturage est l'utilisation commune par plusieurs personnes d'un véhicule sur un même trajet. Sur la métropole, cette pratique est en fort développement pour les trajets longue distance, mais n'est pas courante sur les trajets courts. En moyenne, le taux d'occupation des voitures est d'1,3 personnes par véhicule.

L'autopartage est la mise à disposition d'un véhicule, successivement, à plusieurs utilisateurs. Il encourage à la diminution de la motorisation des ménages. Un service d'autopartage public, auto'tao, a été expérimenté sur la métropole mais son usage reste limité. D'autres possibilités telles que la location entre particuliers voient également le jour.

- ⇒ **ENJEU** : Valoriser les nouveaux usages de l'automobile.

Le stationnement, un levier de la politique de mobilité

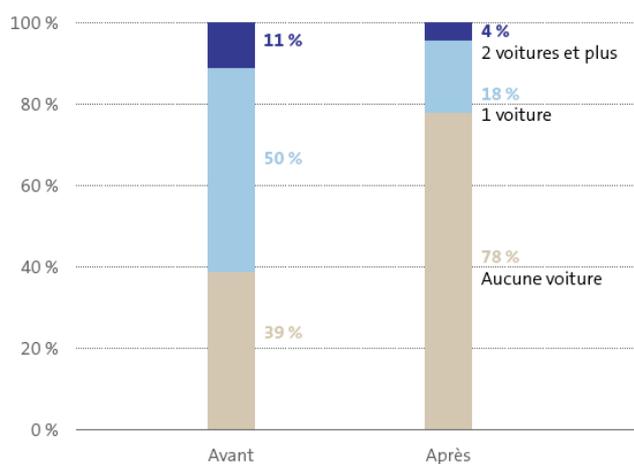
Une grande partie des communes de la métropole a mis en place des zones bleues, souvent peu contrôlées, mais qui fonctionnent. Le centre-ville d'Orléans offre plus de 10 000 places gratuites sur voirie, 3 000 places payantes (depuis mars 2016) et plus de 5 000 places en ouvrage, ce qui positionne la commune dans la moyenne des villes françaises de même taille.

Le stationnement peut être un levier fort de la mobilité inscrite au PDU.

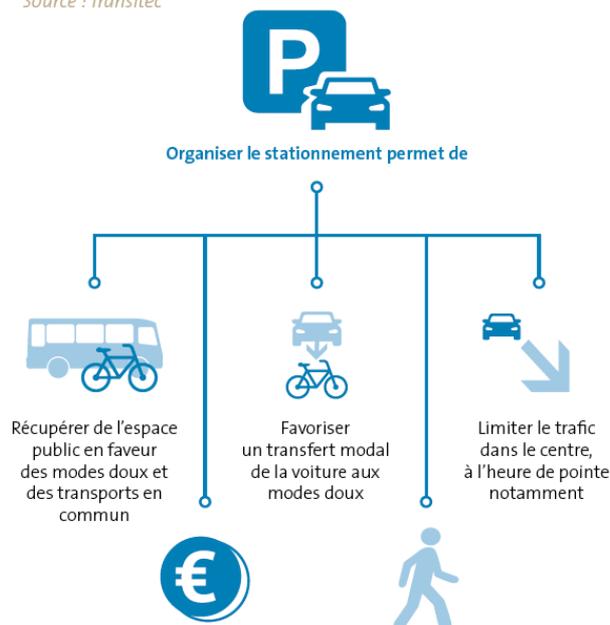
L'extension du stationnement en centre-ville d'Orléans a permis d'améliorer le taux de rotation des places et d'augmenter de 15 % le nombre de voitures stationnant chaque jour dans l'hyper-centre, sans en augmenter l'offre, et d'accroître l'usage de certains P+R.

- ⇒ **ENJEU** : Faire évoluer la politique de stationnement au service d'une politique de mobilité.

Nombre de voitures d'un ménage avant et après l'adhésion à un service d'autopartage (niveau national) — Source : 6T-Bureau de recherche, Enquête nationale sur l'autopartage, 2013



Source : Transitec



ZOOM — Livraisons et transport de marchandises

La métropole d'Orléans est l'une des principales plateformes logistiques en France. Ponctuellement, des problèmes de circulation des poids lourds sur les axes urbains sont recensés malgré les arrêtés municipaux. Le trafic poids lourd a néanmoins baissé de 10 points entre 2008 et 2016. Seule la commune d'Orléans a mis en place un règlement de livraison et peu de dysfonctionnements majeurs sont constatés hors du centre urbain dense.

- ⇒ **ENJEU** : Harmoniser les réglementations liées à la livraison et travailler sur une amélioration de la gestion du dernier kilomètre.

2.5 QUELS IMPACTS des déplacements sur la qualité de vie et l'environnement ?

Chiffres Clés

Le trafic routier :

- 1^{er} secteur émetteur de gaz à effet de serre, avant le secteur résidentiel ou l'industrie
- 2nd émetteur de polluants atmosphériques après le secteur résidentiel et tertiaire
- ¼ des consommations énergétiques de la métropole lié au trafic routier
- 19 % des habitants impactés par le bruit généré par le trafic routier

L'environnement est fortement impacté par le système de mobilité des habitants : consommation énergétique, émission de gaz à effet de serre, nuisances sonores ou consommation d'espace et impacts sur les paysages et la biodiversité.

L'évolution des mobilités vers des modes de déplacement plus durables est impérative afin d'améliorer la qualité de vie et la santé des habitants, tout en contribuant aux objectifs régionaux et nationaux de lutte contre le réchauffement climatique et de limitation des émissions polluantes.

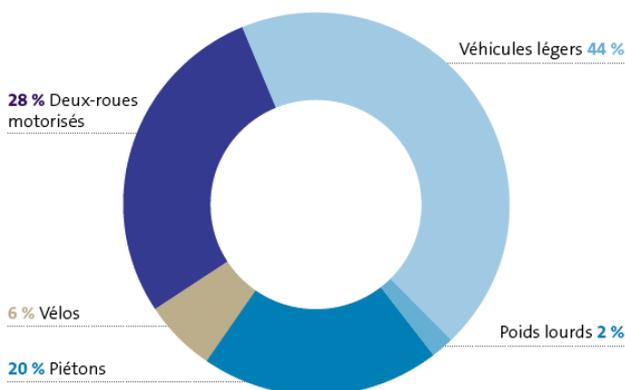
Accidentologie

Chaque année, sur la métropole, entre 50 et 100 blessés graves et une dizaine de tués sont liés à des accidents de la route.

Les véhicules légers (voiture, fourgonnette...) sont impliqués dans ¼ des accidents. **Les deux-roues motorisés (scooter, moto) restent le moyen de transport le plus accidentogène** : les deux-roues motorisés représentent moins de 1 % des déplacements, mais plus d'un quart des victimes des accidents de la route sur la métropole.

- ⇒ **ENJEU** : Modérer les vitesses en ville, pour diminuer la gravité des accidents, et sensibiliser sur une meilleure cohabitation entre les usagers
- ⇒ **ENJEU** : Traiter les points noirs accidentogènes et améliorer la sécurité des deux-roues motorisés

Part des modes de déplacement parmi les victimes en 2015
— Source : DDT du Loiret



Bruit

À l'échelle de la métropole, le trafic routier est la principale source de nuisances sonores avant le trafic ferroviaire et les industries. Ainsi **la part de la population de la métropole, exposée à des nuisances sonores liées au trafic routier au-delà des limites réglementaires, serait d'environ 19 %** (13 % sur la commune d'Orléans). Moins de 1 % de la population subit des nuisances sonores liées au trafic ferroviaire.

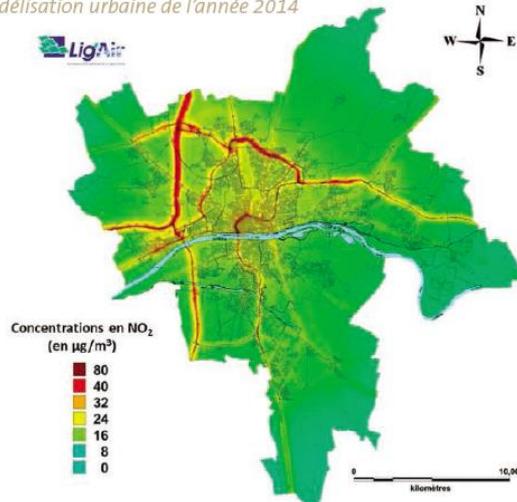
- ⇒ **ENJEU** : Réduire les nuisances sonores liées aux déplacements et limiter l'exposition de la population aux bruits routiers.

Pollution de l'air

La qualité de l'air se dégrade au contact de plusieurs polluants issus directement du trafic routier tels que les oxydes d'azote (Nox) et les particules fines (PMx) ; mais aussi de l'ozone, polluant indirect, qui se développe de manière importante lors des épisodes de fortes chaleurs.

Sur la métropole, la qualité de l'air a été plutôt stable ces dernières années selon l'indice ATMO suivi par Lig'Air : depuis 2014, la qualité de l'air est qualifiée de médiocre à très mauvaise entre 12 et 25 jours par an. Aucun dépassement des valeurs, limites annuelles et des objectifs de qualité règlementaire n'a été relevé depuis 2012 concernant les particules en suspension (PM10), l'ozone (O3) et le dioxyde d'azote (NO2). Néanmoins, des dépassements des valeurs quotidiennes en dioxyde d'azote sont relevés aux abords des axes routiers les plus fréquentés de la métropole (A10, A71, tangentielle, RD 2020, Mails d'Orléans).

Concentration de NO₂ dans la Métropole — Source : Lig'Air, modélisation urbaine de l'année 2014



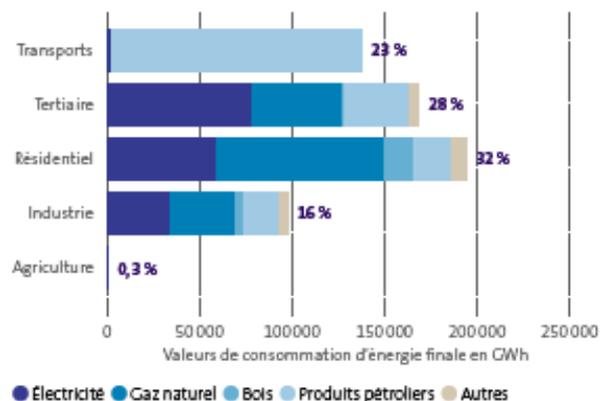
Consommation énergétique et gaz à effet de serre

Près d'un quart (23 %) des consommations énergétiques de la métropole est dû au transport routier. Cela représente 0,51 tonne d'équivalent pétrole par an et par habitant (unité de mesure de l'énergie, donnée 2010). Dans le mix énergétique utilisé par les transports, les produits pétroliers sont très largement majoritaires (99,3 %), dont près des ¾ en diesel.

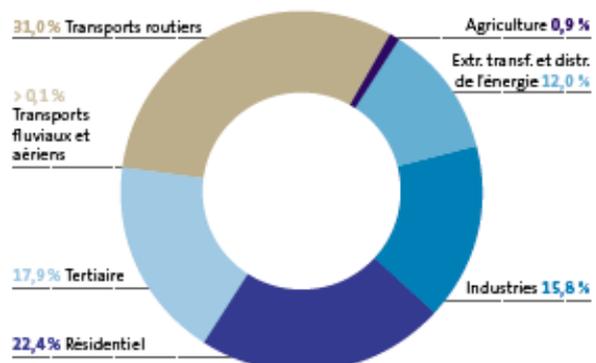
De plus, le trafic routier est le premier émetteur de gaz à effet de serre, avant le secteur résidentiel ou l'industrie : les émissions de gaz à effet de serre (GES) liées au transport correspondent à près d'un tiers (31 %) des émissions totales sur la métropole, soit 1,45 tonne équivalent CO2 par an et par habitant (unité de mesure des GES, données 2010).

- ⇒ **ENJEU** : Développer les modes de déplacements moins polluants et économes en énergie fossile.
- ⇒ **ENJEU** : Répondre aux objectifs environnementaux nationaux et locaux en termes de baisse des consommations énergétiques, baisse des émissions de GES, et développement des véhicules à faibles émissions.

Consommation d'énergie finale par secteur d'activité en 2010 sur Orléans Métropole — Source : OREGES Centre Val de Loire et Lig'Air - Inventaire des émissions 2010 v1.1 (mai 2015)



Répartition des émissions de gaz à effet de serre (GES énergétiques) par secteur d'activité en 2010 — Lig'Air - Inventaire des émissions 2010 v1.1 (mai 2015)



ZOOM — Des objectifs réglementaires auxquels le PDU doit répondre

Le PDU doit répondre aux obligations réglementaires et doit être compatible avec différents outils de planification et documents d'urbanisme, tels que le SCoT ou le Plan de Protection de l'Atmosphère (PPA)

Le PDU doit contribuer à atteindre les objectifs suivants :

- la loi de transition énergétique pour la croissance verte :
 - 10 % d'énergie consommée issue de sources renouvelables dans tous les modes de transport en 2020 et 15 % en 2030, minimum 7 millions de points permettant la recharge des véhicules électriques en 2030 au niveau national
 - instaurer une part minimale de véhicules à faibles émissions de CO₂ et de polluants atmosphériques lors du renouvellement des flottes publiques (20 % pour celles des collectivités locales, 50 % pour celles de l'État) ;
- Schéma Régional Climat Air Énergie (SRCAE) adopté en 2008 (*le Schéma Régional d'Aménagement, de Développement Durable et d'Égalité des Territoires (SRADDET) en cours d'élaboration modifiera peut-être ces objectifs*) :
 - -20 % des consommations énergétiques liées aux transports d'ici 2020 (-30 % d'ici 2050),
 - -20 % minimum des émissions de GES d'ici 2020 (-70 % d'ici 2050) ;
- Plan de Protection de l'Atmosphère (PPA) de la métropole orléanaise adopté en 2014 :
 - -6 % des émissions de particules fines (PM₁₀) et d'oxyde d'azote (NO_x) entre 2008 et 2018 sur la métropole ;
- Schéma directeur du Plan Climat Air Énergie Territorial (PCAET) de la métropole :
 - Objectif d'autonomie énergétique en 2050 : c'est-à-dire une production d'énergie renouvelable équivalente aux consommations d'énergie finales, ce qui implique une réduction par 2 des consommations d'énergie finales et une multiplication par 7 des énergies renouvelables et de récupération
 - Baisse de -74 % des émissions de gaz à effet de serre entre 2020 et 2050 : pour atteindre cet engagement, la baisse des émissions de GES du secteur des transports devra être de -93 %

3. Les enjeux pour aller vers la mobilité de demain

Le diagnostic a mis en évidence les atouts et les faiblesses du système de mobilité Orléanais et a ainsi fait émerger 6 enjeux pour la mobilité de demain.

■ **L'efficacité de l'espace urbain, la « métropole des proximités »**

Un espace urbain efficace limite les distances de déplacement et favorise l'usage des modes alternatifs à l'automobile. Une urbanisation pensée pour être efficace et éviter l'étalement urbain est donc primordiale dans la construction d'un territoire durable.

Les réponses à cet enjeu sont portées à la fois par le SCoT, pour ce qui concerne le développement urbain, et par le PDU qui apportent des solutions de mobilité alternatives dans la métropole des proximités.

■ **L'attractivité et le rayonnement du territoire métropolitain**, en encourageant l'**innovation** dans les modes de propulsion, la gestion dynamique des déplacements, etc... et en développant les **interconnexions au-delà des limites de la Métropole** car les déplacements ne s'arrêtent pas aux limites administratives, et il convient d'encourager la mobilité durable en échange avec les Collectivités, Pays, Départements et Régions voisins.

■ **Le partage de la voirie et la qualité des espaces publics** pour une **meilleure prise en compte des piétons et des vélos**.

L'évolution du partage de la voirie en faveur des modes alternatifs est un des leviers les plus efficaces pour faciliter ces usages, puisque cela permet d'offrir des itinéraires directs pour les piétons et les vélos, à la fois en lien avec les polarités et en intermodalité avec le réseau de transports collectifs structurant.

La réorganisation du réseau viaire et l'émergence d'alternatives à l'usage individuel de l'automobile doivent accompagner l'évolution progressive du partage de la voirie pour garantir l'accessibilité du territoire.

■ **L'attractivité et l'efficacité du réseau de transports collectifs**.

Le réseau de transports collectifs doit être le plus attractif possible pour favoriser son usage par les habitants et visiteurs du territoire.

Pour cela, les temps de parcours doivent être améliorés et l'offre doit être polarisée dans les zones les plus denses, là où les transports collectifs sont les plus efficaces. Sur les territoires périurbains, la complémentarité avec d'autres modes de déplacements doit être privilégiée, notamment grâce à une intermodalité simplifiée et l'émergence de services innovants.

■ **L'accessibilité du territoire pour tous**, et en particulier les publics qui ont le plus de difficultés à se déplacer : des aménagements accessibles et une communication adaptée sont les deux principaux leviers permettant de répondre à cet enjeu.

■ **La préservation de l'environnement et de la santé**

Le développement et l'optimisation de la mobilité sur la métropole est un enjeu structurant, mais qui ne doit pas se réaliser au détriment de la richesse environnementale identitaire du territoire. Le PDU possède des leviers d'actions particulièrement efficaces concernant la réduction des émissions de polluants atmosphériques et d'émissions sonores. Leur mise en place contribue ainsi à l'amélioration de la santé et du cadre de vie sur le territoire métropolitain.

CHAPITRE 3- AMBITIONS ET STRATEGIE DU PDU

1. Le choix d'une ambition forte à 10 ans et au-delà

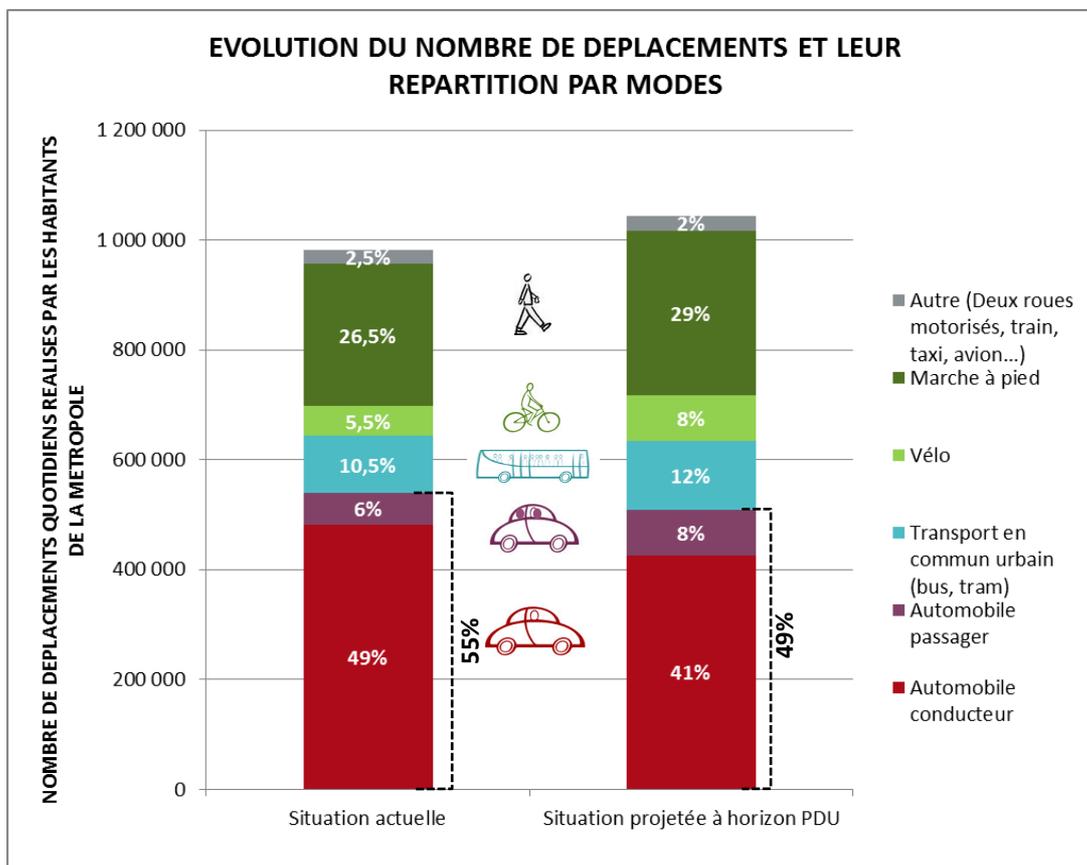
Moins d'un déplacement sur deux en voiture à horizon 10 ans

Une ambition: **moins d'un déplacement sur deux effectué en voiture à horizon 10 ans**. Il s'agit de viser par la mise en œuvre du plan d'action une baisse de 10% de la part modale automobile globale (incluant les conducteurs et les passagers) et de plus de 15% de la part modale automobile pour les conducteurs.

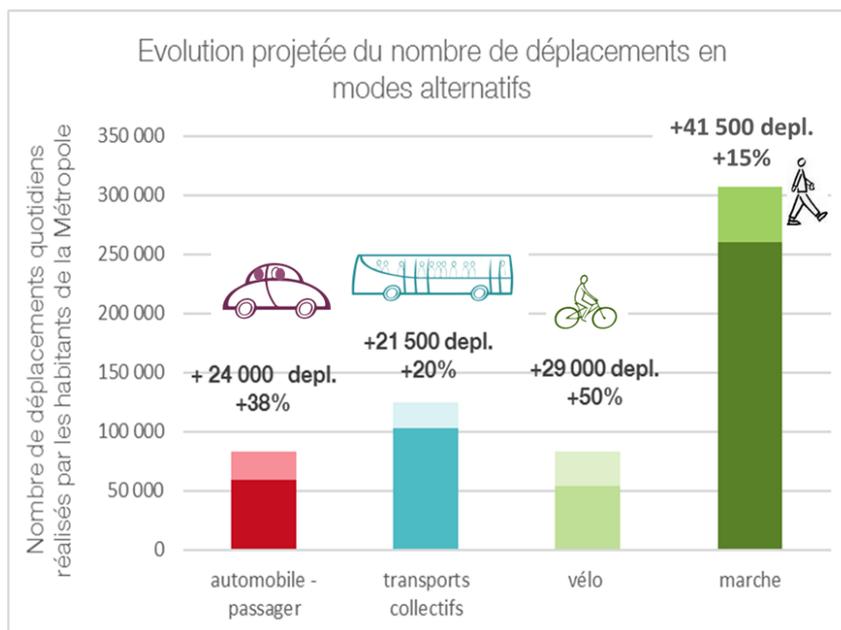
Avec l'augmentation de la population sur le territoire de la Métropole¹, le nombre total de déplacements réalisés par les habitants du territoire va augmenter d'environ 60'000 déplacements journaliers, soit +5%. Les objectifs de diminution de la part modale automobile conducteurs vont toutefois permettre de **diminuer le nombre de déplacements réalisés en voiture de plus de 55'000 déplacements quotidiens**, permettant ainsi de réduire les nuisances dues au trafic routier et d'améliorer la circulation des autres modes de transport.

Ces ambitions vont de pair avec une augmentation de l'usage des modes alternatifs et du nombre de passagers dans les véhicules, avec **un objectif d'augmentation de 50% des déplacements vélos sur le territoire d'ici 10 ans, de 20% des déplacements en transport collectif, 15% des déplacements à pied et 38% les déplacements en covoiturage**.

Les ambitions portées par le PDU à 10 ans doivent être portées au-delà de cet horizon : le SCoT comporte des prescriptions encadrant notamment les infrastructures routières et de transports collectifs à 20 ans. Le PCAET, qui porte sur la période 2030-2050, élabore la stratégie du territoire en matière de développement durable et de lutte contre le changement climatique. A ce titre, il porte donc, à long terme des ambitions qui encadrent notamment le sujet mobilité. Enfin, la révision du présent PDU devra être engagée, pour prolonger les actions en faveur de la mobilité durable, et continuer de réduire la part modale automobile.



¹ Le SCoT prévoit une hausse de la population de telle sorte que la Métropole compte 300'000 habitants à l'horizon 15/20 ans. Dans 10 ans, soit l'horizon du PDU, cela correspond à environ 16'000 habitants supplémentaires



... afin de contribuer à l'amélioration de la qualité de l'air et la diminution des consommations énergétiques liées aux transports

Le PDU, en tant que document de planification de la mobilité, a un rôle important à jouer pour **lutter contre le changement climatique**. A cet effet, le PDU a défini ses objectifs et ses actions de manière à préparer l'atteinte d'ici 2050 des principaux objectifs nationaux et régionaux en termes de réductions des émissions de gaz à effet de serre :

- Le Facteur 4 désigne l'engagement pris par la France en 2003 devant la communauté internationale de « diviser par un facteur 4 les émissions nationales de gaz à effet de serre du niveau de 1990 d'ici 2050 ». Cet objectif, issu des accords de Kyoto, a été validé par le « Grenelle de l'environnement » en 2007 ;
- Le Schéma Régional Climat Air Energie (SRCAE) de la Région Centre Val de Loire a quant à lui pour objectif de diminuer de -70 % ses émissions de CO₂ entre 1990 et 2050 ;
- Enfin, le PCAET 2030-2050 porte comme objectif de réduire de 93 % les émissions de CO₂ liées aux transports d'ici 2050 (sur une base des émissions de 2020 : les émissions de 2010 sont choisies comme référence).

Pour répondre à ces objectifs, le PDU fait donc le choix d'un scénario ambitieux, notamment en termes de développement des modes actifs, de diminution de la part modale des véhicules motorisés, mais aussi de développement des véhicules faiblement émissifs : **l'ambition portée par la métropole est ainsi d'atteindre, à horizon 2028, au moins 5% de véhicules dit « propres » parmi le parc de véhicules particuliers circulant sur le territoire.**



Les actions proposées au PDU devraient permettre d'atteindre non seulement une **baisse des émissions de gaz à effet de serre** (l'estimation de la réduction supplémentaire des émissions de CO₂ liées au transport grâce au PDU est d'environ 23 % à horizon 2028), mais également une **baisse des émissions de polluants atmosphériques**, ce qui améliorera donc significativement la qualité de l'air sur le territoire, et une baisse notable des consommations énergétiques liées aux transports.

Le PDU a donc pour ambition de constituer une véritable plus-value environnementale pour le territoire d'Orléans Métropole.

2. Méthodologie : quels choix stratégiques pour atteindre ces ambitions?

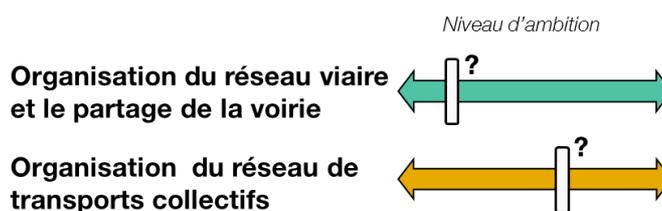
Cinq axes stratégiques ont été définis pour faire face aux enjeux posés pour la mobilité de demain et améliorer l'attractivité des alternatives à l'automobile :

- 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

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.

Les différents scénarios ont proposé différents niveaux d'ambition sur les sujets suivants :

- **Quelle place pour les différents modes sur la voirie ?** Rééquilibrer le partage de la voirie en faveur des modes alternatifs est un levier d'action efficace pour améliorer leur attractivité. Cela permet le développement d'un réseau cyclable continu, la priorisation des transports collectifs, l'amélioration du confort des piétons... et permet ainsi un usage confortable et plus efficace des modes les plus durables.
- **Quelle organisation pour le réseau de transports collectifs ?** L'offre de transports en commun est importante, mais son usage est relativement faible. Cela s'explique par une attractivité moyenne du réseau de bus, du fait des temps de parcours parfois longs et d'une offre dispersée sur un territoire parfois peu dense et donc peu propice à une desserte efficace. Or le transport collectif est une source de dépense publique majeure. Au vu du contexte budgétaire auquel sont confrontées les collectivités, le PDU doit établir une stratégie pour l'évolution de l'organisation du réseau qui lui permette d'être plus attractif et plus efficient.



Chaque scénario a été évalué au regard des ambitions que portent la Métropole sur l'évolution des pratiques modales et la baisse des émissions de gaz à effet de serre.

Les autres composantes de la politique de mobilité n'ont cependant pas été obérées, et se sont déclinées dans le plan d'actions (accompagnement des publics et communication, services à la mobilité, intermodalité, logistique, ...).

3. Introduction au Plan d'actions

3.1 Les 5 axes stratégiques du PDU, socle du plan d'actions

5 axes organisent les 22 actions à entreprendre d'ici 10 ans pour atteindre les ambitions évoquées précédemment. Les ambitions présentées pour les axes 1 et 2 correspondent au scénario choisi ; les axes 3, 4 et 5 accompagnent ce scénario en agissant sur l'ensemble des leviers complémentaires.

AXE 1 - Développer un partage de la voirie plus équitable favorisant les modes alternatifs



Cet axe présente les actions promouvant une meilleure prise en compte des modes alternatifs à l'automobile sur l'espace public pour que leur usage soit plus adapté, plus facile et plus attractif.

Le PDU retient une ambition de **réorganisation progressive du réseau viaire**, se traduisant 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.

AXE 2 - Renforcer l'attractivité des transports collectifs et des services mobilité

Cet axe regroupe les actions visant à améliorer l'attractivité du réseau de transports collectifs et des services de mobilité. Il décline notamment l'ambition d'un réseau de transports en commun optimisé permettant une plus grande efficacité.

Le projet s'oriente vers le maintien d'une **offre globale de transport en commun constante**, mais réorganisée de façon à développer un **réseau structurant** progressivement **plus performant** et à permettre la mise en place **d'une à deux nouvelles lignes structurantes** en accompagnement des projets de développement urbain. Ce réseau sera plus à même de permettre le report modal et d'accompagner les développements urbains les plus structurants.



Cet axe prévoit l'amélioration des performances des lignes fortes du réseau avec la mise en place de lignes type "chronobus" (aménagement ponctuel favorisant la vitesse commerciale des bus, mais pas de traitement sur l'ensemble des axes). En parallèle, une **rationalisation du réseau** devra s'opérer pour contenir l'augmentation des coûts d'exploitation dans les secteurs les moins denses et donc les moins propices au report modal vers les transports en commun. Cette évolution progressive nécessitera le développement de solutions alternatives plus efficaces (covoiturage, autopartage, vélo, rabattement sur le réseau de transports collectifs structurant...).

AXE 3 - Accompagner les usagers et territoires vers une mobilité plus durable et innovante



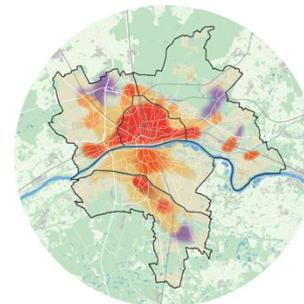
Cet axe décline d'une part les actions visant à **accompagner les usagers vers un changement des pratiques de mobilité**. Le PDU prévoit la mise en œuvre d'une centrale de mobilité coordonnant l'ensemble des services de mobilité et permettant une meilleure compréhension des besoins des usagers, une meilleure communication, et une meilleure adaptation des solutions de mobilité aux spécificités de certains usagers et territoires. Ces actions ciblent particulièrement les pôles d'emplois et entreprises, les publics sensibles et les habitants des quartiers prioritaires.

Cet axe vise d'autre part à promouvoir les innovations en travaillant avec les start-ups et entreprises de la Métropole. Ces innovations pourront promouvoir une amélioration de l'usage des modes alternatifs (navette autonome, open data par exemple), une optimisation de l'usage de l'automobile (information en temps réel) ou encore une réduction des émissions de gaz à effet de serre (mobilité électrique pour la flotte de bus).

AXE 4 - Articuler développement urbain et transport

L'axe 4 développe des actions favorisant **un urbanisme qui limite le recours à la voiture particulière.**

Il s'agit d'une part de construire la ville sur elle-même en s'appuyant sur la ville des proximités et, d'autre part, d'accompagner les projets de développement pour en garantir l'accessibilité multimodale. Le projet prévoit notamment de développer l'accessibilité du quartier des Groues, du projet Interives, ou encore des quartiers dont l'aménagement est presque achevés, comme le secteur Jean Zay Droits de l'Homme.



AXE 5 - Etendre les solutions de mobilité au-delà de la métropole

Cet axe vise à **promouvoir une mobilité plus durable et à améliorer l'accessibilité du territoire au-delà des frontières administratives de la métropole.**

Les actions favorisent les coopérations inter-collectivités à l'échelle de l'aire urbaine et prévoient ou anticipent la réalisation d'infrastructures permettant une accessibilité accrue du territoire en lien avec les pôles d'attractivité régionale de Chartres, de Châteauneuf et de la Région Ile-de-France notamment.

3.2 Trois niveaux d'actions

Toutes les actions présentées ci-après n'ont pas, à ce jour, atteint le même niveau de maturité. Selon l'avancement des réflexions, études et projets, trois niveaux d'actions différents peuvent être mis en œuvre, traduisant un état d'avancement variable :

- **FAIRE** : Les réflexions et études ont déjà été menées ; les conditions sont réunies pour la mise en œuvre rapide de l'action. La fiche action s'attache donc à décrire les mesures à engager, à programmer les actions, à garantir leur cohérence avec les autres actions et à planifier leur suivi.
- **ETUDIER (POUR FAIRE)** : Les conditions de réalisation opérationnelle de l'action restent à préciser ; aussi, l'action consiste en la réalisation d'études et à une poursuite des réflexions, pour donner lieu à une action concrète, à plus long terme, si les études en démontrent l'intérêt. En plus des études techniques, ce niveau nécessite aussi parfois la définition du porteur de projet (gouvernance).
- **ANTICIPER** : Ces actions sont aujourd'hui peu détaillées, car la réflexion sur ce sujet est récente, ou les moyens techniques encore en cours de développement. Ce sont donc plutôt des actions de veille, technique ou foncière, afin de laisser la possibilité, au-delà de l'horizon du présent PDU, de réaliser des actions en faveur de la mobilité durable.

FAIRE

ETUDIER
POUR FAIRE

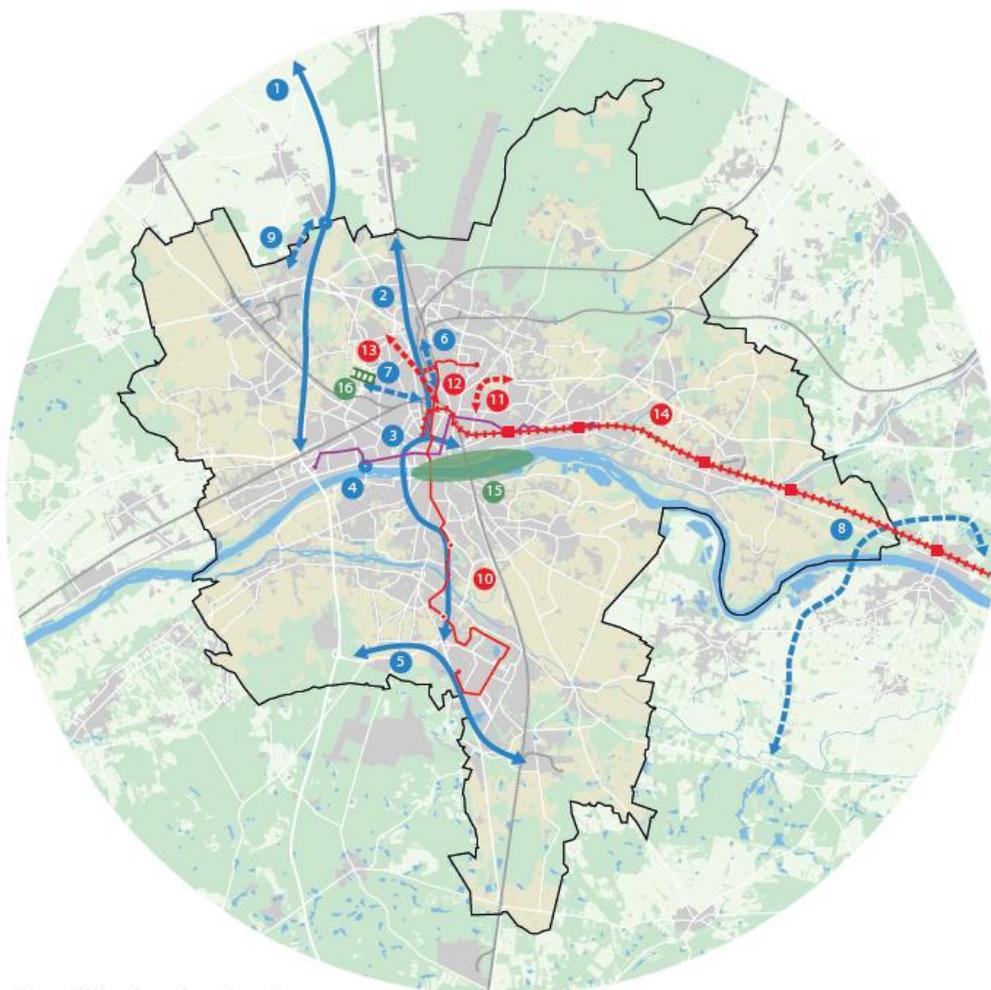
ANTICIPER

Pour rappel, le plan d'actions du PDU se compose de 22 actions dont l'avancement et le niveau de connaissance en termes de financement sont très divers : Certaines sont déjà programmées, leur lancement est prévu à court terme avec un budget prédéfini et validé (actions « faire »). D'autres sont en cours d'études techniques, ou en réflexion, et leur maturité ne permet pas de les chiffrer ou de les planifier (actions « étudier pour faire » ou « anticiper »). Pour un certain nombre d'actions, les coûts de réalisation sont inclus dans des coûts globaux d'aménagement de l'espace public (par exemple, l'accessibilité de la voirie, les aménagements cyclables...) ou dans le budget de la Délégation de Services Publics des services de transport, et peuvent difficilement être individualisés. Enfin, ces données sont susceptibles d'évoluer au fur et à mesure de la réalisation des projets inscrits au PDU. Les éléments financiers indiqués sont donc des estimations, qui seront affinées projet par projet au cours de leur mise en œuvre.

3.3 Synthèse des grandes infrastructures portées par le PDU

Le PDU porte la réalisation d'infrastructures nouvelles répondant aux différents axes stratégiques. La carte de synthèse ci-après présente les projets dont la réalisation est prévue d'ici 10 ans. Il s'agit à la fois de projets de requalification d'axes existants, de création de voiries ou de création de nouvelles liaisons pour les modes alternatifs à l'automobile.

Principaux projets d'infrastructures supports du développement métropolitain portés par le PDU



Requalification de voie existante

- 1 Elargissement de l'A10
- 2 RD2020
- 3 Mails
- 4 Tête nord du Pont de l'Europe : en accompagnement du développement du secteur
- 5 RD2271 et desserte de la Saussaye

Voirie nouvelle

- 6 Voie Victor Hugo : en accompagnement du développement urbain Interives
- 7 Voie des Groupes : en accompagnement de la ZAC et en préfiguration du doublement de la RD2157
- 8 Contournement de Jargeau
- 9 Echangeur de Gidy : en accompagnement du développement du pôle 45

Réseau transports collectifs lourds

— lignes de tramway existantes

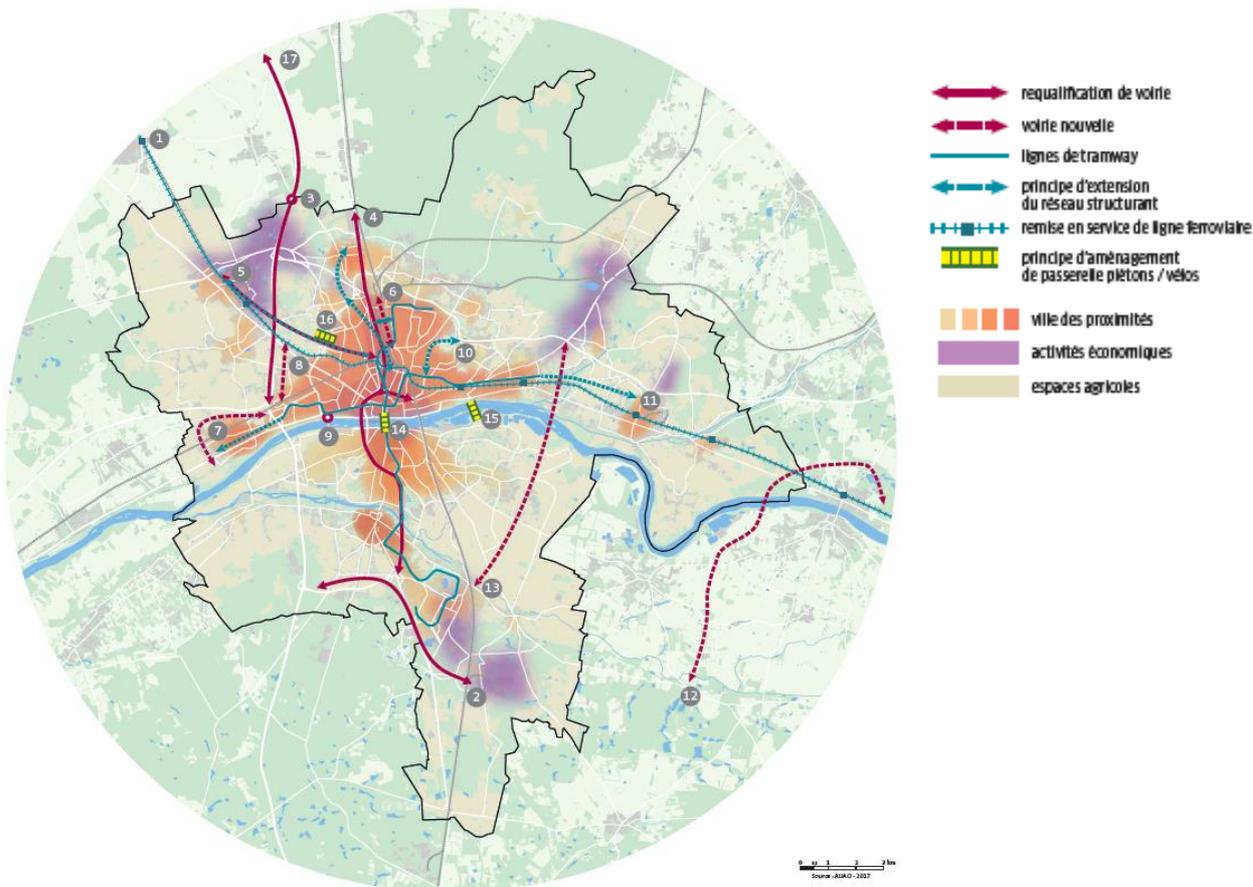
Projets de transports collectifs structurants

- 10 Nouvelles stations sur la ligne A
- 11 Liaison Jean Zay Droits de l'Homme
- 12 Téléphérique
- 13 Liaison Interives
- 14 Ligne Orléans - Châteauneuf

Projets pour les modes actifs

- 15 amélioration du franchissement de la Loire pour les cycles
- 16 projet de passerelle cyclo-piétonne entre le quartier des chaises et le futur quartier d'Alleville

Projets d'infrastructures supports du développement métropolitain portés par le SCOT



La carte des infrastructures à l'horizon du SCOT (horizon 20 ans), présentée ci-dessus, met en évidence la réalisation d'infrastructures à anticiper dans le cadre du PDU.

Entre l'horizon PDU et l'horizon SCOT, les infrastructures suivantes pourraient être aménagées, si leur nécessité est avérée :

- Remise en service de la ligne TER Orléans – Chartres (1) ;
- Extensions du réseau de transports collectifs structurants vers la Chapelle St Mesmin (7) et Saint-Jean de Braye et Chécy (11) ;
- Liaison Adélis – Terres blanches (8) ;
- Franchissement de Loire à l'Est (13).

> TABLEAU : Projets d'infrastructures supports du développement métropolitain

1	Remise en service de la ligne TER Orléans-Chartres pour permettre le report modal des pendulaires et faciliter la desserte de la base de Bricy
2	Aménagement de la RD2271 et de la portion sud de la RD2020 pour fluidifier l'axe et permettre le développement du pôle économique métropolitain de La Saussaye
3	Échangeur autoroutier de Gidy pour pérenniser le développement de la plateforme logistique Pôle 45 et limiter les nuisances liées à la circulation des poids-lourds
4	Requalification de la RD2020 et des mailles pour pacifier les flux et mieux intégrer la voie dans l'environnement urbain
5	Création de la voie de liaison Ormes – Libération en accompagnement de l'urbanisation (Les Groues, interRives...) et du développement économique de Pôle 45. Cette voie nouvelle s'accompagnerait d'une extension du réseau structurant de transport collectif.
6	Dans le cadre d'interRives : créations d'un téléphérique permettant d'ouvrir la gare à l'ouest, d'une ligne de transport structurante qui pourra se prolonger vers Les Portes du Loiret Sud et Saran. En même temps la voie Victor Hugo dessert le quartier.
7	Extension du réseau structurant vers La Chapelle-Saint-Mesmin si la densification le justifie et rendant nécessaire la réalisation d'un contournement routier de la commune
8	Liaison Adélis et Terre Blanche, si le développement économique du secteur le rend nécessaire
9	Aménagement de la tête nord du pont de l'Europe pour permettre le développement urbain du secteur et optimiser les circulations
10	Étendre le réseau structurant sur l'avenue des Droits de l'Homme pour relier ce secteur d'urbanisation dense
11	Remise en service de la ligne TER Orléans-Châteauneuf et sinon extension du réseau structurant vers Chécy
12	Contournement de Jargeau
13	Franchissement de Loire à l'Est dont la nécessité sera ré-étudiée après la réalisation de 12 et 11
14	Principe d'aménagement d'un franchissement piétons / vélos pour sécuriser la traversée de la Loire
15	Principe d'aménagement d'un franchissement piétons / vélos pour accéder au Parc de Loire
16	Principe d'aménagement d'un franchissement piétons / vélos reliant les quartiers d'Alleville et des Chaises
17	Élargissement de l'autoroute A10

CHAPITRE 4 – PLAN D’ACTIONS 2019-2028

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

Donner un cadre à l'évolution du partage de la voirie.....	36
Organiser le réseau viaire structurant.....	38
Construire la ville pour les modes actifs.....	40
Faire de la politique de stationnement un levier du report modal.....	42
Améliorer le fonctionnement des livraisons dans les centralités	44

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

Améliorer l'efficacité du réseau de transport urbain	48
Simplifier l'usage et améliorer l'image du réseau	50
Faciliter l'intermodalité avec les réseaux de transports collectifs	52
Développer les services à la mobilité	54
Améliorer l'accessibilité du réseau de transports collectifs.....	56

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

Observer les comportements et leur évolution	60
Développer une centrale de mobilité.....	62
Accompagner les usagers et territoires les plus contraints vers la mobilité durable	64
Faire partie des « villes intelligentes » ou « smart cities ».....	66
Faciliter l'accès à la mobilité moins carbonée et réduire les nuisances liées aux véhicules motorisés	68

Axe IV. Articuler développement urbain et transports

Favoriser un urbanisme moins dépendant de la voiture	72
Faire des quartiers de gares les vitrines de la métropole	74
Adapter les réseaux de transport au développement du territoire.....	76

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

Favoriser les coopérations à l'échelle de l'aire urbaine	80
Penser l'accessibilité à grande échelle	82
Valoriser le transport ferroviaire sur le territoire	84
Optimiser le transport de marchandises sur le territoire	86

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

Axes	Actions	Déclinaisons
I. Développer un partage de la voirie plus équitable, favorisant les alternatifs	1.1. Donner un cadre à l'évolution du partage de la voirie	Elaborer à court terme les documents stratégiques et opérationnels permettant de cadrer l'évolution du partage de la voirie sur le territoire métropolitain
	1.2. Organiser le réseau viaire structurant	Réorganiser le réseau viaire et les circulations automobiles pour accompagner les projets en faveur des modes alternatifs
		Donner plus d'espace aux modes alternatifs sur le réseau viaire
	1.3. Construire la ville pour les modes actifs	Modérer les vitesses pour améliorer la cohabitation entre les modes
		Aménager des espaces qualitatifs et accessibles
		Construire un réseau cyclable métropolitain continu et sécurisé
		Favoriser l'usage du vélo et de la marche pour les déplacements touristiques et de loisirs
	1.4. Faire de la politique de stationnement un levier de report modal	Augmenter l'offre de stationnement pour les modes non motorisés
		Agir sur le stationnement privé pour inciter à des comportements plus vertueux
		Faire évoluer l'offre de stationnement public et sa gestion pour maîtriser l'accessibilité du territoire
	1.5. Améliorer le fonctionnement des livraisons dans les centralités	Simplifier le stationnement des livraisons
		Réduire les nuisances : limiter la demande et favoriser les modes les moins polluants

FICHE ACTION n°1.1



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

Donner un cadre à l'évolution du partage de la voirie

Contexte et objectifs poursuivis

Aller vers un partage de la voirie **plus équitable** est un objectif fort de la Métropole. Cet objectif doit se traduire tout au long de la mise en œuvre du PDU par des aménagements concrets en faveur des modes alternatifs à la voiture, notamment dans les zones les plus denses.

Pour faire suite aux réflexions menées dans le Plan de Déplacements Urbains et au transfert de nouvelles compétences, Orléans Métropole doit se doter d'études d'approfondissement techniques et opérationnelles pour **encadrer et arbitrer les choix concernant l'évolution du partage de la voirie** en faveur des modes alternatifs à l'automobile et mieux appréhender les impacts des projets sur l'accessibilité multimodale de la Métropole.

Principaux objectifs visés :

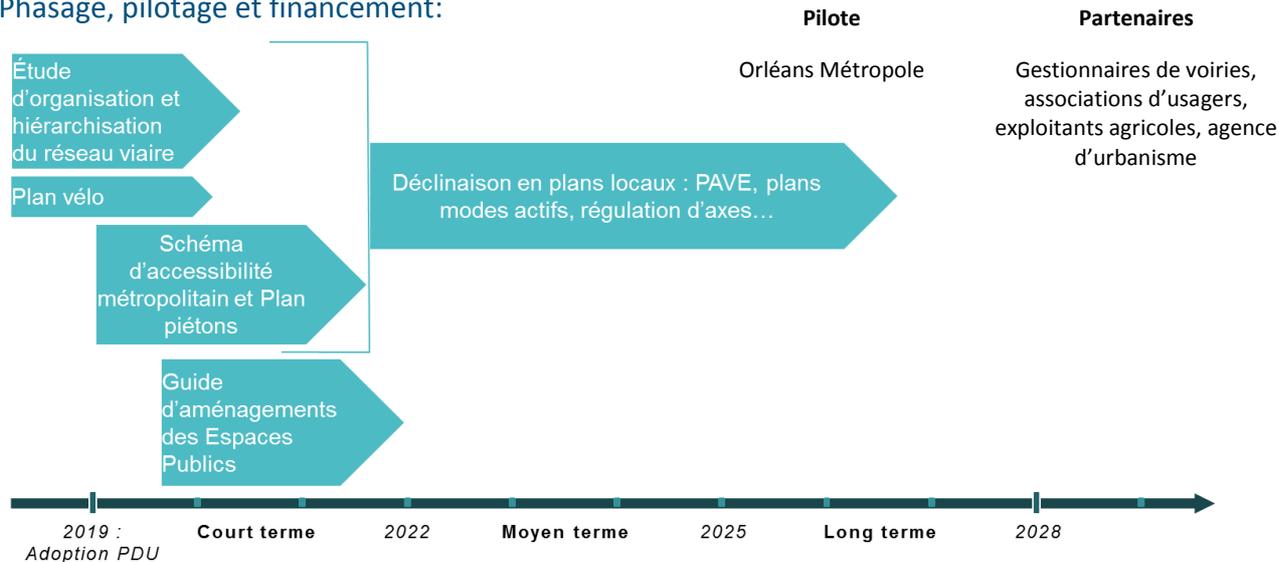
- Promouvoir le mode vélo en aménageant des itinéraires continus
- Rendre plus efficient et attractif le réseau de transports collectifs
- Améliorer la qualité des espaces publics et le partage de la voirie
- Rendre accessible le territoire pour tous

Déclinaisons :

Elaborer à court terme les documents stratégiques et opérationnels permettant de cadrer l'évolution du partage de la voirie sur le territoire métropolitain :

- **Réaliser une étude d'organisation multimodale du réseau viaire.** Cette étude vise à définir une organisation multimodale du réseau viaire, ou hiérarchie multimodale, qui permette la réalisation des projets portés par le PDU en faveur des modes alternatifs, tout en garantissant l'accessibilité du territoire métropolitain. Cette étude devra être menée à l'échelle de la Métropole et à l'horizon du PDU. Elle sera ensuite déclinée à l'échelle locale.
- **Elaborer un plan piéton et un schéma d'accessibilité métropolitain de la voirie et des espaces publics (SDAVE)** pour cibler les secteurs à enjeux, proposer des mesures favorables à la marche à pied et à la mise en accessibilité du territoire et coordonner les différents Plans d'accessibilité de la voirie et des espaces publics (PAVE) existants. Dans un second temps, le plan piéton et le SDAVE seront déclinés au niveau local avec mise à jour des PAVE existants et élaboration des PAVE sur les communes non pourvues.
- **Réviser le plan vélo et le schéma directeur des itinéraires cyclables de la Métropole** pour proposer des aménagements cohérents et continus, ainsi qu'un phasage et une priorisation des aménagements. Le schéma directeur devra notamment permettre d'améliorer les franchissements de Loire pour les cycles et de résorber les points durs actuels. Il pourra ensuite être décliné au niveau local.
- **Finaliser et prendre en compte les schémas de circulation agricole**
- **Elaborer un guide d'aménagements et de gestion des espaces publics** à l'échelle de la métropole regroupant les préconisations et les bonnes pratiques pour favoriser un meilleur partage de la voirie et des espaces publics, tout en mettant en valeur et préservant le patrimoine, le paysage et l'environnement.
- *Mener des campagnes d'enquêtes et poursuivre le développement des modèles de trafic routier et transports collectifs. ([action 3.1](#))*

Phasage, pilotage et financement:



- Le financement de ces actions est porté par Orléans Métropole. Un budget de 380k€ TTC est défini pour la réalisation des études à court terme.

Indicateurs de suivi principaux :

- Validation des différents documents stratégiques

Impact environnemental :

Amélioration de la qualité de l'air et de la santé	Baisse des consommations énergétiques et des émissions de GES	Baisse des nuisances sonores liées au trafic	Limitation des risques liés au transport de matières dangereuses	Préservation et mise en valeur des paysages et patrimoines
++	+	+	+	+



FICHE ACTION n°1.2

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

Organiser le réseau viaire structurant

Contexte et objectifs poursuivis

L'évolution vers un partage de la voirie plus équitable concerne l'ensemble du réseau viaire. C'est cependant le réseau structurant qui cristallise les enjeux les plus importants. En effet, il est le support potentiel d'itinéraires directs et lisibles pour l'ensemble des modes, mais il laisse aujourd'hui peu de place aux modes alternatifs à la voiture. Le réseau structurant doit donc bénéficier d'un traitement prioritaire et spécifique, en cohérence avec la hiérarchie multimodale du réseau qui sera définie ([action 1.1](#))

Principaux objectifs visés :

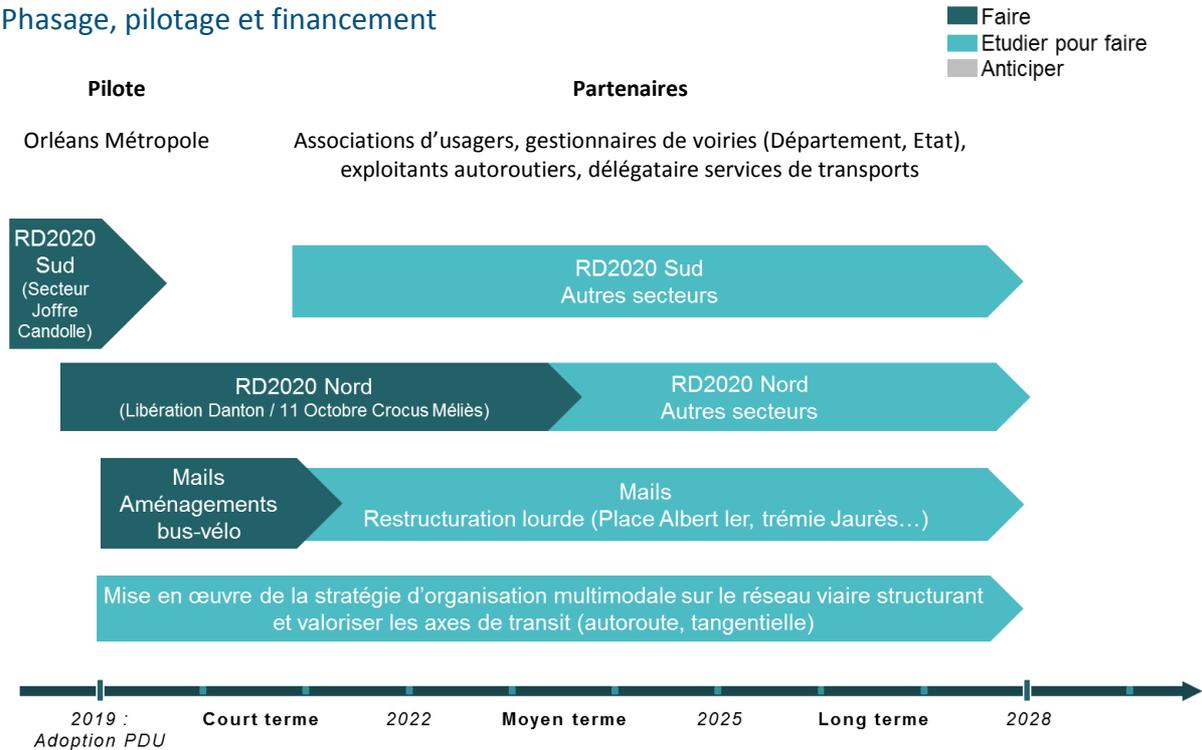
- Améliorer la qualité des espaces publics et le partage de la voirie
- Promouvoir le mode vélo en aménageant des itinéraires continus
- Rendre plus efficient et attractif le réseau de transports collectifs

Déclinaisons :

- **Réorganiser le réseau viaire et les circulations automobiles pour accompagner les projets en faveur des modes alternatifs à la voiture :**
 - **Mettre en application la stratégie d'organisation multimodale du réseau viaire** ([action 1.1](#)) pour offrir davantage d'espace aux modes alternatifs sur les axes ciblés du réseau structurant, tout en mettant en œuvre une régulation routière par axe.
 - En accompagnement, **valoriser l'usage des autoroutes et de la tangentielle pour les itinéraires de transit** intra-métropolitains en renforçant le jalonnement et l'information temps réel des temps de parcours, en menant une réflexion avec les gestionnaires autoroutiers sur la tarification de ces axes, en optimisant les circulations aux niveaux des axes d'entrée de ville, tout en limitant l'impact de ces infrastructures dans l'espace urbain ([action 3.5](#)).
- **Donner plus d'espace aux modes alternatifs sur le réseau viaire structurant**
 - **Réaménager progressivement la RD2020** pour en améliorer la perméabilité et augmenter l'espace dédié aux modes actifs, dans le prolongement des aménagements déjà réalisés. A court terme, les premières sections réaménagées seront, au Sud, le secteur entre Candolle et le Pont Joffre à Orléans, et au Nord les secteurs entre Libération à Orléans et Danton à Fleury les Aubrais, et entre la rue du 11 octobre et le carrefour Méliès à Saran. A plus long terme, la transformation de l'axe en boulevard urbain devra se poursuivre, des études complémentaires devant être menées pour définir les secteurs prioritaires et la typologie des aménagements à réaliser.
 - **Requalifier les Mails** pour y intégrer des aménagements continus et sécurisés en faveur des modes actifs et des transports collectifs. A court terme, il est prévu la réalisation d'aménagements visant à améliorer la performance des bus sur l'ensemble de l'axe, ces aménagements devront également faciliter et sécuriser les déplacements à vélo. A plus long terme, une restructuration plus lourde de l'axe est proposée, particulièrement au niveau du secteur de la Place Albert 1er et des trémies Jaurès. A l'horizon du PDU, c'est la préparation de la requalification de l'ensemble de l'axe qui est visée.
 - *Mettre en place des aménagements ponctuels en faveur des bus pour améliorer la performance du réseau de transport urbain* ([action 2.1](#)) et *mettre en œuvre les projets de transports collectifs performants portés par le PDU pour accompagner l'urbanisation du territoire, à savoir la liaison vers Jean Zay Droits de l'Homme et la liaison vers Interives* ([action 4.3](#))
 - *Mettre en place des aménagements cyclables et piétons continus et sécurisés le long des axes d'entrée de ville et améliorer les franchissements des autoroutes et de la tangentielle* ([action 1.3](#))

- Expérimenter des aménagements innovants pour un meilleur partage de la voirie, et notamment en faveur du covoiturage ([action 3.4](#))

Phasage, pilotage et financement



- Le financement de ces actions est porté majoritairement par Orléans Métropole.
 - RD2020 Sud : 7,1 M€ (2018-Secteur Joffre Candolle) ; 17,4 M€ (A partir de 2020 – Autres secteurs)
 - RD2020 Nord : 14,7 M€ (2019-2025 - Secteurs Libération/Danton et 11 octobre/Méliès) ; 14,7 M€ (A partir de 2020 - autres secteurs)
 - Mise en œuvre de la stratégie routière - Modélisation et études de trafic : 500 k€/an

Indicateurs de suivi principaux :

- Linéaire d'aménagement dédiés aux bus, en km
- Vitesse commerciale des lignes de bus, en km/h

Impact environnemental :

Amélioration de la qualité de l'air et de la santé	Baisse des consommations énergétiques et des émissions de GES	Baisse des nuisances sonores liées au trafic	Limitation des risques liés au transport de matières dangereuses	Préservation et mise en valeur des paysages et patrimoines
++	++	++	+	+



FICHE ACTION n°1.3

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

Construire la ville pour les modes actifs

Contexte et objectifs poursuivis

Les deux modes de déplacement dits "actifs", la marche-à-pied et le vélo, sont **les modes les plus durables** : ils sont bénéfiques pour la santé des usagers, peu consommateurs d'espace et donc favorisant une bonne accessibilité, financièrement accessibles et non polluants.

Construire la ville pour les modes actifs, c'est permettre à tous de se déplacer.

Le territoire est propice à leur usage de par sa topographie. Aujourd'hui, malgré des aménagements parfois peu qualitatifs et discontinus, plus d'un quart des déplacements de la Métropole sont réalisés à pied, et la part des déplacements réalisés en vélo est importante par rapport à d'autres territoires similaires.

L'objectif est de conforter et d'encourager cet usage, à la fois au sein de la ville des proximités et en lien avec des centralités plus éloignées du cœur métropolitain, comme les principales zones d'emplois.

Principaux objectifs visés :

- Améliorer la qualité des espaces publics et le partage de la voirie
- Promouvoir le mode vélo en aménageant des itinéraires continus
- Rendre accessible le territoire pour tous

Déclinaisons :

■ Modérer les vitesses pour améliorer la cohabitation entre les modes :

- En continuité de la création de la zone 30 dans l'intraMails, étendre progressivement les zones de modération de vitesses (zones 30, zones de rencontre) dans les quartiers et voies de desserte en accord avec l'étude d'organisation du réseau viaire et le plan vélo ([action 1.1](#))
- Sensibiliser les habitants au fonctionnement des zones de modération des vitesses

■ Aménager des espaces qualitatifs et accessibles

- Mettre en œuvre le plan piétons et le schéma d'accessibilité métropolitain ainsi que les PAVE communaux
- Développer et maintenir des cheminements piétons urbains continus, sûrs et accessibles aux personnes à mobilité réduite
- Intégrer les enjeux piétons et vélos dans chaque projet et favoriser une plus grande perméabilité de l'espace public

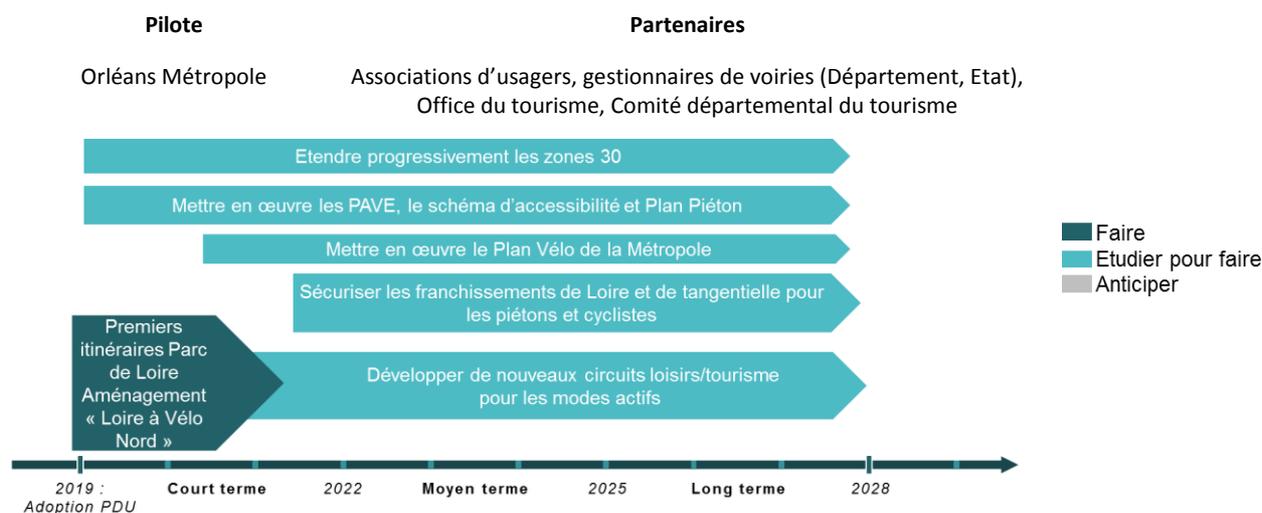
■ Construire un réseau cyclable métropolitain continu et sécurisé

- Aménager les itinéraires en accord avec le plan vélo et le schéma directeur cyclable de la Métropole ([action 1.1](#))
- Sécuriser les franchissements des principales coupures physiques et naturelles du territoire (la Loire, le Loiret, la tangentielle et les autoroutes). A horizon PDU, il est envisagé de sécuriser les franchissements de Loire existants, voire de créer de nouvelles passerelles pour les modes actifs en desserte de l'hyper centre, d'améliorer l'accessibilité cyclable du pont Cotelle, de créer et préserver les continuités cyclables au niveau des franchissements d'autoroute dans le cadre du projet d'élargissement de l'A10, et de réfléchir à la création d'une liaison entre le quartier des Chaises et la ZAC Alleville au-dessus de la tangentielle.
- Lors de tout réaménagement de voirie, systématiser les aménagements permettant de sécuriser et faciliter les déplacements des cyclistes, tels que les sas vélos, les « cédez-le-passage aux feux » et la création de double sens cyclable dans les voies à sens unique (excepté dans les secteurs où ces aménagements risquent d'être accidentogènes).
- *Développer le stationnement des deux roues ([action 1.4](#))*

■ Favoriser l'usage du vélo et de la marche pour les déplacements touristiques et de loisirs

- Développer de nouveaux circuits de promenade, touristiques et sportifs permettant de mettre en valeur le paysage, le patrimoine historique et culturel, tout en préservant les milieux naturels et la biodiversité. Les circuits programmés à court/moyen terme sont notamment le réaménagement des circuits de promenade au sein du Parc de Loire, l'aménagement de l'itinéraire « Loire à Vélo Nord » entre le quai du Roi et la levée de Loire à Mardié (Le nouveau pont de Loire entre Jargeau et Saint Denis de l'Hôtel permettra à terme de boucler les variantes Sud et Nord de la « Loire à Vélo »), et la coulée verte « Loire-Loiret-Sologne ».
- Améliorer le jalonnement pour accéder aux itinéraires touristiques et de loisirs, notamment depuis les gares du territoire.
- Développer les services vélos à destination des touristes ([action 2.4](#))

Phasage, pilotage et financement:



- Le financement de ces actions est intégré majoritairement au budget d'investissement de la métropole : entre 16 et 20 M€ sont consacrés chaque année à l'aménagement et la réfection des voiries. Certains projets sont fléchés :
 - Création d'aménagements ou itinéraires cyclables (hors réfection de voirie) : 500 K€/an
 - Aménagement de cheminements cyclo-piétons au sein du Parc de Loire : 2,9 M€
 - Aménagement de la « Loire à vélo Nord » : 0,9 M€
 - Sécurisation des traversées de Loire pour les cycles : 30M€

Indicateurs de suivi principaux :

- Nombre de kilomètres et typologie des aménagements cyclables
- Linéaire de voirie autorisant une vitesse inférieure à 50 km/h
- Parts modales des modes actifs

Impact environnemental :

Amélioration de la qualité de l'air et de la santé	Baisse des consommations énergétiques et des émissions de GES	Baisse des nuisances sonores liées au trafic	Limitation des risques liés au transport de matières dangereuses	Préservation et mise en valeur des paysages et patrimoines
++++	++++	++++	+	++



FICHE ACTION n°1.4

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

Faire de la politique de stationnement un levier du report modal

Contexte et objectifs poursuivis

Le stationnement est un des leviers les plus efficaces pour mettre en œuvre une politique de mobilité. La politique de stationnement peut permettre à la fois de favoriser la vitalité socio-économique des centralités, de limiter le trafic dans les centralités, de récupérer de l'espace public au profit d'autres fonctions, et de favoriser un transfert modal de la voiture vers les modes alternatifs.

Le PDU doit donner des orientations générales permettant de garantir la **cohérence de la politique de stationnement vélos et automobiles avec les actions visant à favoriser la mobilité durable**, et notamment à l'évolution du partage de la voirie qui améliorera l'attractivité des modes alternatifs à l'automobile.

Principaux objectifs visés :

- Mettre la politique de stationnement au service de la mobilité durable

Déclinaisons :

■ Augmenter l'offre de stationnement pour les modes non motorisés

- Développer le stationnement vélo à proximité immédiate des équipements et commerces
- Réorganiser les stationnements vélos sécurisés, en les développant dans les zones les plus denses, dans les parkings en ouvrage notamment, et en réévaluant le déploiement des parkings relais vélos à proximité des arrêts de transports collectifs structurants (gares, arrêts de tramway, pôles d'échanges)
- Définir dans le PLUm des normes plancher volontaristes pour le stationnement des vélos dans les bâtiments neufs

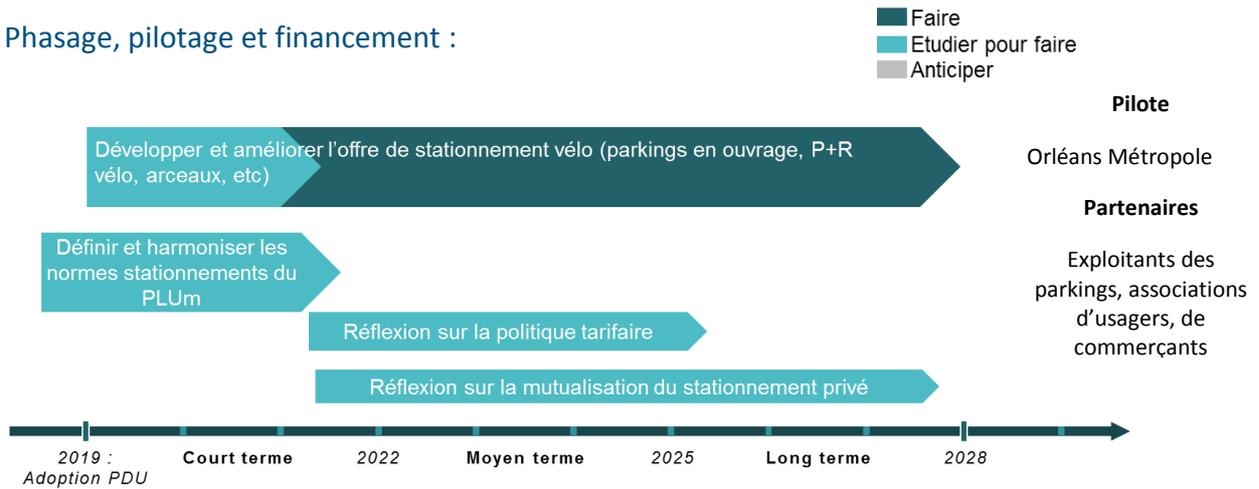
■ Agir sur le stationnement privé pour inciter à des comportements plus vertueux

- Harmoniser et mettre en place des normes de stationnements favorisant l'usage des modes alternatifs : Dans le cadre de l'élaboration du PLUm, il sera recherché une harmonisation des normes de stationnement sur la métropole prenant en compte la densité et la proximité des stations de tramway et gares ferroviaires, la motorisation actuelle des ménages et les objectifs d'évolution des parts modales sur le territoire et en étudiant la possibilité de mise en place de normes plafonds de stationnement.
- Favoriser la mutualisation du stationnement, en travaillant avec les bailleurs et syndicats des copropriétés afin d'inciter à l'usage des stationnements privés et limiter le stationnement sur voirie des résidents.

■ Faire évoluer l'offre de stationnement public et sa gestion pour maîtriser l'accessibilité du territoire

- S'appuyer sur les recettes du stationnement payant pour le financement des actions en faveur des modes alternatifs à l'automobile
- Mener une réflexion sur la politique tarifaire avec pour objectifs de valoriser l'offre en ouvrage, favoriser les usages rotatifs et résidents dans les centralités tout en limitant les usages pendulaires en faveur du report modal
- Renforcer le contrôle dans les zones réglementées
- Intégrer les usages spécifiques, tels que le stationnement des cars de tourisme, des camping-cars ou des taxis aux réflexions sur le stationnement

Phasage, pilotage et financement :



- Le financement de ces actions est intégré aux budgets investissements de la métropole et des communes. Le budget investissement de la ville d'Orléans s'élève à 100 K€/an en moyenne.

Indicateurs de suivi principaux :

- Nombre de places de stationnement vélos dans la Métropole
- Recettes liées au stationnement
- Nombre de places réglementées par commune
- Taux de respect de la réglementation, a minima sur la ville d'Orléans
- Taux d'occupation des parkings en ouvrage à accès réglementé

Impact environnemental :

Amélioration de la qualité de l'air et de la santé	Baisse des consommations énergétiques et des émissions de GES	Baisse des nuisances sonores liées au trafic	Préservation des milieux naturels et de la biodiversité	Préservation et mise en valeur des paysages et patrimoines
+++	+++	+++	+	+



FICHE ACTION n°1.5

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

Améliorer le fonctionnement des livraisons dans les centralités

Contexte et objectifs poursuivis

Les livraisons en centre-ville génèrent des contraintes et des nuisances dans les zones centrales : trafic automobile, pollution atmosphérique, stationnement sur des cheminements piétons ou cycles ... Par ailleurs, la bonne organisation des livraisons contribue à la vitalité économique des zones centrales urbaines.

Le plan d'actions du PDU doit donc contribuer à réduire les nuisances engendrées et à optimiser l'organisation des livraisons par un aménagement plus adapté et une réglementation harmonisée.

Principaux objectifs visés :

- Optimiser le fonctionnement des livraisons en centre urbain
- Promouvoir les systèmes moins polluants, notamment électriques

Déclinaisons :

■ Simplifier le stationnement des livraisons

- Faire évoluer et harmoniser la réglementation des livraisons et du transport de marchandises à l'échelle métropolitaine ([action 5.4](#))
- Mettre en conformité et relocaliser les aires de livraisons en fonction des besoins, notamment dans l'intraMails

■ Réduire les nuisances : limiter la demande et favoriser les modes les moins polluants

- Inciter au développement des livraisons effectuées à l'aide de véhicules propres : véhicule électriques, hydrogène, triporteurs (cf. [action 3.5](#))
- Encourager le développement des consignes et conciergeries
- *Organiser une instance de concertation avec les acteurs du transport de marchandises ([action 5.4](#))*

Phasage, pilotage et financement :



- Une partie de ces actions est financée par Orléans Métropole. Un budget de 50 K€ par an est fléché pour mener des actions autour de la logistique urbaine.

Indicateurs de suivi principaux :

- Nombre de places de livraisons par commune
- Nombre de consignes et de conciergeries

Impact environnemental :

Amélioration de la qualité de l'air et de la santé	Baisse des consommations énergétiques et des émissions de GES	Baisse des nuisances sonores liées au trafic
+	+	+

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

Axe	Actions	Déclinaisons
II. Renforcer l'attractivité des transports collectifs et des services de mobilité	2.1. Améliorer l'efficacité du réseau de transport urbain	Améliorer les performances du réseau de transport urbain structurant
		Faire évoluer la desserte en transport dans les territoires peu denses tout en proposant des alternatives aux transports collectifs classiques
		Améliorer la desserte des pôles d'études supérieures
	2.2. Simplifier l'usage et améliorer l'image du réseau	Simplifier la billetterie et assouplir l'usage des services de mobilité
		Mieux informer les usagers pour leur faciliter l'accès aux réseaux et services
	2.3. Faciliter l'intermodalité avec les réseaux de transports collectifs	Améliorer le fonctionnement des pôles d'échanges et d'intermodalité
		Améliorer le rabattement vers les réseaux de transports collectifs
	2.4. Développer les services à la mobilité	Diversifier les services vélo
		Optimiser le service d'autopartage
		Valoriser le covoiturage
	2.5. Améliorer l'accessibilité du réseau de transports collectifs	Poursuivre la concertation
		Poursuivre la mise en accessibilité des arrêts du réseau de transports collectifs
		Poursuivre la mise en accessibilité du matériel roulant régional
		Améliorer l'accueil et la prise en compte des besoins spécifiques des personnes handicapées
		Améliorer le niveau d'accessibilité de l'information



FICHE ACTION n°2.1

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

Améliorer l'efficacité du réseau de transport urbain

Contexte et objectifs poursuivis

Les restructurations successives du réseau de transports collectifs de la Métropole, ainsi que l'ouverture de la seconde ligne de tramway, ont fortement amélioré l'attractivité du réseau. Cependant, l'offre kilométrique reste importante par rapport au nombre de voyages réalisés. Cela est notamment dû à la forme urbaine et la faible densité du territoire.

Améliorer l'efficacité du réseau de transports collectifs, c'est avoir pour objectif d'augmenter sa fréquentation. Cela nécessite des actions permettant **l'amélioration des temps et régularités de parcours**, pour gagner en performance par rapport à l'usage de l'automobile, une **adaptation de la desserte selon la densité des territoires**.

Principal objectif visé :

- Rendre plus efficient et attractif le réseau de transports collectifs

Déclinaisons

■ Améliorer les performances du réseau de transport urbain structurant

- Réalisant des aménagements de type « chronobus » (priorité aux carrefours, aménagements de couloirs bus, repositionnements d'arrêts, etc...) le long des lignes structurantes du réseau de transport urbain (TAO 1 à 7 et 9) afin d'améliorer leurs vitesses commerciales et leur régularité.
- Poursuivre la rénovation de la ligne de tramway A pour améliorer sa vitesse commerciale, et amorcer la rénovation de la ligne B
- Renforcer l'offre sur les lignes ou tronçons les plus chargés : à court terme, un renforcement de l'offre sur le secteur Droits de l'Homme est programmé ; à plus long terme, une augmentation de la fréquence de la ligne A pourrait être envisagée, en cas d'augmentation importante de la fréquentation de la ligne

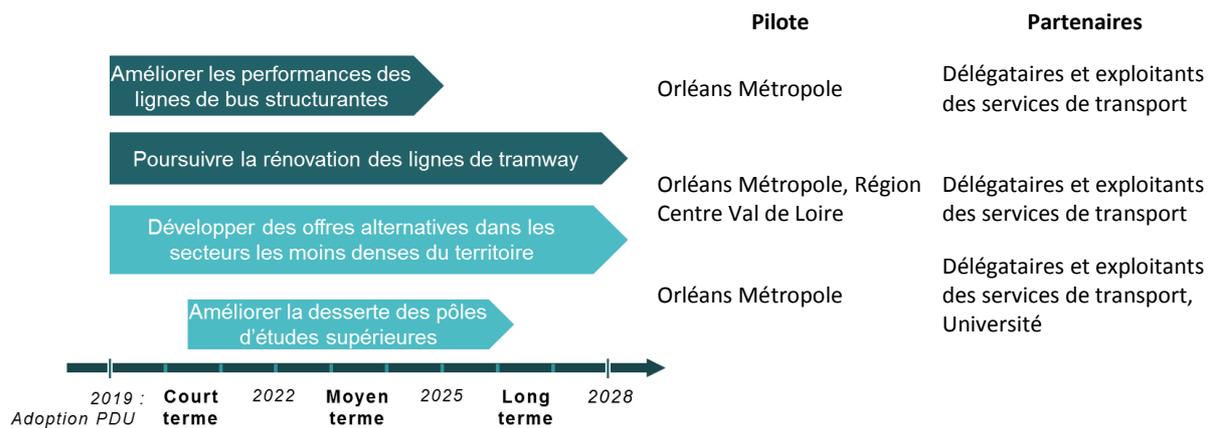
■ Faire évoluer la desserte en transport urbain dans les territoires peu denses tout en proposant des alternatives aux transports collectifs classiques

- Optimiser les moyens sur les lignes standards ou locales dans un objectif de renforcement de l'offre dans les secteurs les plus denses
- Travailler en partenariat avec la Région pour favoriser le cabotage des lignes régionales, améliorer l'intermodalité entre les réseaux de transports urbains et interurbains, et optimiser les dessertes de transports interurbains
- Développer des services de mobilité innovants et dynamiques dans les territoires peu denses : à court terme, il est prévu d'étendre l'expérimentation de transport à demande à réservation en temps réel sur de nouveaux secteurs de la métropole
- Améliorer la desserte en transport collectif des zones d'activités, notamment grâce aux lignes express
- *Améliorer l'organisation des pôles d'échanges (action 2.3) pour favoriser le rabattement automobile et modes actifs depuis les zones périurbaines*

■ Améliorer la desserte des pôles d'études supérieures

- Dans le cadre des évolutions du pôle université et du projet de relocalisation de certains établissements d'enseignement supérieur au cœur de la métropole (campus Madeleine), mener une réflexion pour améliorer la desserte en transport des différents pôles d'études, que ce soit pour les déplacements liés aux études ou les déplacements de loisirs le soir et le week-end.

Phasage, pilotage et financement :



- Le financement de ces actions est intégré au budget lié à la Délégation de Service Publique (DSP) des services de mobilité, et au budget d'investissement des services de transports et mobilités de la métropole.
 - DSP services de mobilité : 45 M€/an
 - Budget investissement mobilité/transport : 9 M€/an dont,
 - 2019 : 3 M€ pour la rénovation de ligne A de tramway
 - 2019-2025 : 2,4 M€/an pour l'amélioration de l'attractivité Bus

Indicateurs de suivi principaux :

- Kilomètres parcourus annuellement par le réseau
- Voyage par kilomètre du réseau de Transports Urbains
- Vitesse commerciale des lignes de bus structurantes
- Cout kilométrique des différents services de transport

Impact environnemental :

Amélioration de la qualité de l'air et de la santé	Baisse des consommations énergétiques et des émissions de GES	Baisse des nuisances sonores liées au trafic	Préservation des milieux naturels et de la biodiversité
+++	+++	+++	+



FICHE ACTION n°2.2

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

Simplifier l'usage et améliorer l'image du réseau

Contexte et objectifs poursuivis

L'attractivité d'un réseau de transport et des services mobilité n'est pas liée uniquement à ses performances en terme de temps de parcours. **La flexibilité et la simplicité d'usage** d'un réseau de transports et des services de mobilité y participent fortement et encouragent notamment l'usager ponctuel à franchir le pas. De même, **l'image d'un réseau moderne et innovant** favorise son usage, notamment par une clientèle non captive.

Le PDU propose ainsi des actions complémentaires aux gains de performance, en faveur de la modernisation de l'image des réseaux de transport et de l'optimisation de ses modalités d'usage.

Principaux objectifs visés :

- Rendre plus efficient et attractif le réseau de transports collectifs
- Renforcer l'information au grand public et promouvoir la mobilité durable

Déclinaisons :

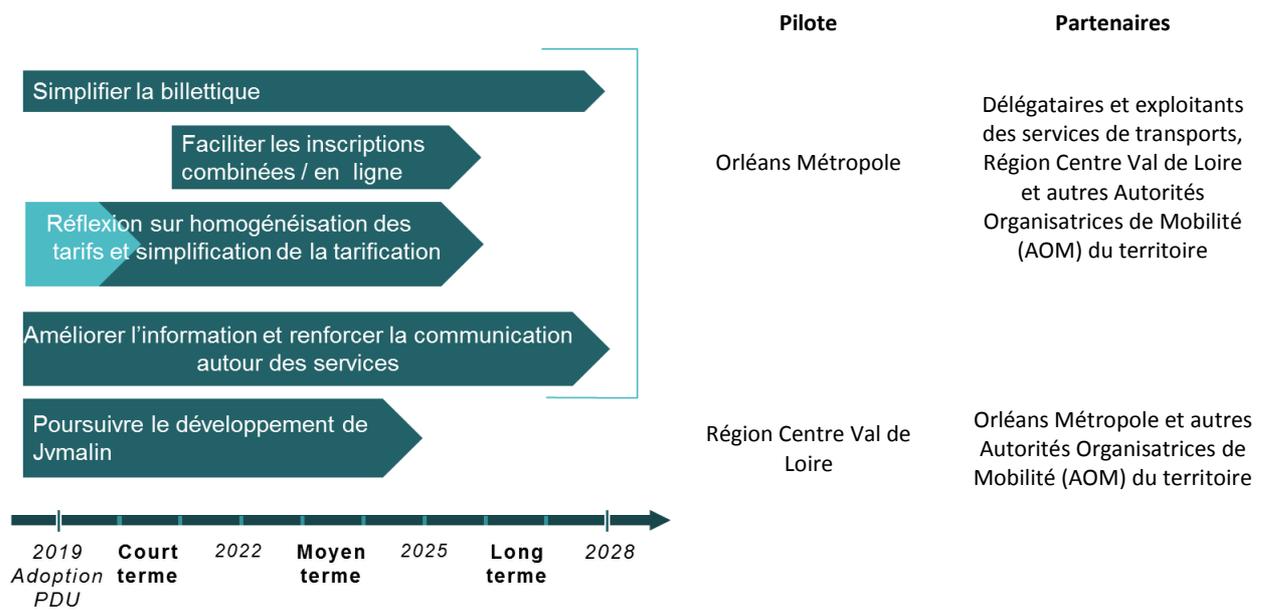
■ Simplifier la billettique et assouplir l'usage des services de mobilité

- Poursuivre la simplification de la billettique en s'appuyant sur JV Malin :
 - poursuivre le développement de la billettique interopérable sur support unique
 - valoriser le post paiement
 - développer les titres intermodaux et la tarification multimodale
 - développer la billettique dématérialisée
- Intégrer à la billettique mobilité d'autres services pour une meilleure visibilité du pass JvMalin
- Simplifier les inscriptions aux services de mobilité en dématérialisant les démarches et en facilitant les inscriptions combinées (réseau de transports urbains, interurbains, ferroviaires, services vélos, etc...)
- Lancer une réflexion sur une homogénéisation et une simplification de la tarification des différents services et réseaux de transport à l'échelle de la Métropole. A court terme, une réflexion sera ainsi menée avec la Région sur les modalités de prise en charge des transports scolaires au sein de la métropole, en lien avec la gratuité des transports scolaires sur la Région.
- Développer l'intégration tarifaire entre les réseaux : prise en charge de voyageurs sur les réseaux interurbains et ferroviaires (dans le périmètre de la métropole) avec un titre urbain

■ Mieux informer les usagers pour leur faciliter l'accès aux réseaux et services

- Améliorer l'information et renforcer la communication sur les services existants, la billettique et les tarifications incitatives, en utilisant l'ensemble des supports disponibles (physique, immatériel, public voire privé)
- Améliorer l'efficacité du calculateur d'itinéraires multimodaux (JvMalin) en intégrant et combinant tous les modes et services de transport y compris automobile, à l'échelle à minima de l'aire urbaine
- Développer une centrale de mobilité ([action 3.2](#))

Phasage, pilotage et financement :



- Le financement de ces actions est intégré au budget lié à la Délégation de Service Public (DSP) des services de mobilité (45 M€/an en moyenne), et au budget d'investissement des services de transports et mobilités de la métropole (9M€/an en moyenne).

Indicateurs de suivi principaux :

- services associés à la carte JVMalin
- nombre d'usagers bénéficiant du post-paiement ou de l'open-paiement
- nombre d'inscriptions combinées réseau urbain (TAO) et/ou services vélos (Vélo +, vélo'tao) et/ou services interurbain (Rémi) et/ou TER

Impact environnemental :

Amélioration de la qualité de l'air et de la santé	Baisse des consommations énergétiques et des émissions de GES	Baisse des nuisances sonores liées au trafic
+++	+++	+++



FICHE ACTION n°2.3

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

Faciliter l'intermodalité avec les réseaux de transport collectif

Contexte et objectifs poursuivis

Quand il accède à l'arrêt de transport collectif, l'utilisateur du réseau de transports collectifs est avant tout un piéton, un cycliste, un usager de l'automobile ou un usager d'une autre ligne de transport collectif.

L'amélioration du rabattement multimodal vers les arrêts des réseaux de transport et l'optimisation des conditions d'échange au sein des pôles multimodaux sont donc primordiales pour garantir l'attractivité d'un réseau.

Dans la Métropole orléanaise, les déplacements intermodaux (hors piétons) représentent aujourd'hui environ 3% des déplacements réalisés par les habitants. La combinaison de modes entre deux transports collectifs (urbain-urbain ou interurbain – urbain) représentant la majorité de ces déplacements intermodaux (6 déplacements sur 10). **Il y a ainsi un fort potentiel d'optimisation pour amener les habitants vers des chaînes de déplacements complexes, plus flexibles et plus riches, qui permettent ainsi de répondre à davantage de besoins de mobilité par les modes alternatifs.**

Les actions programmées par le Plan de Déplacements Urbains ont pour but d'améliorer les conditions d'intermodalité au sens large pour amener davantage d'utilisateurs vers les réseaux de transport collectif et pour améliorer le confort des usagers actuels : simplicité, rapidité de correspondance, confort des cheminements, disponibilité de places de stationnement sécurisés pour les véhicules motorisés ou non, information voyageur, etc.

Principaux objectifs visés :

- Encourager l'intermodalité
- Rendre plus efficient et attractif le réseau de transports collectifs
- Rendre accessible le territoire pour tous

Déclinaisons :

■ Améliorer le fonctionnement des pôles d'échanges et d'intermodalité

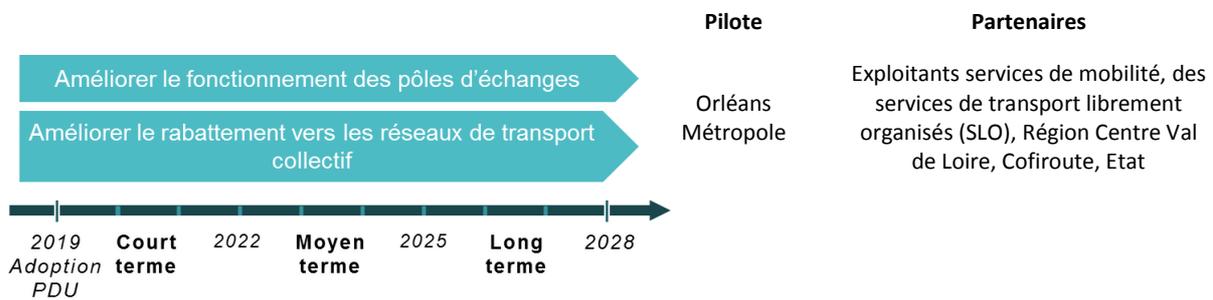
- Réaliser et mettre en œuvre un schéma directeur des pôles d'échanges à l'échelle de l'aire urbaine, intégrant les parkings relais, les aires de covoiturage et les emplacements cars longue distance ;
- Intégrer les services de transports librement organisés (car SLO) dans les réflexions sur les pôles d'échanges.
- *Améliorer l'intégration des différents réseaux de transport collectif par un travail sur l'information, la billettique et la tarification ([action 2.2](#))*
- *Améliorer le fonctionnement des pôles d'échanges gare d'Orléans et gare de Fleury-les-Aubrais ([action 4.2](#))*

■ Améliorer le rabattement vers les réseaux de transport collectif

- Améliorer l'accessibilité piétons-cycles vers et depuis les arrêts de transport collectif structurant en offrant des cheminements directs, sûrs et continus
- Améliorer l'accessibilité des haltes ferroviaires existantes : valoriser la connexion entre la gare de Saint-Cyr et le quartier de la Source et améliorer la visibilité de la gare de la Chapelle Saint Mesmin.
- Maintenir et faciliter le transport des vélos dans les services de transport collectif ferroviaire et interurbain

- Améliorer l'usage des parkings relais (P+R) automobile :
 - Valoriser l'offre existante par une meilleure communication et un meilleur jalonnement ;
 - Développer l'offre de parking de rabattement dans les secteurs où la demande est la plus forte et en accompagnement des projets de lignes de transport structurante :
 - au sud le long du tram A et des lignes 7-70 ;
 - au Nord-Est, dans secteur avenue des Droits de l'Homme / RD2060, en lien avec le projet de ligne de transport structurante Jean-Zay/Droits de l'Homme ([action 4.3](#))
 - au Nord-Ouest, à proximité de la tangentielle et la RD2020, en lien avec le projet de ligne de transport structurante en desserte d'Interives et du Nord de la métropole ([action 4.3](#))
- Améliorer l'usage des parkings relais vélo : par la communication *et d'éventuels redéploiement selon les besoins* ([action 1.4](#))

Phasage, pilotage et financement :



Le financement de ces actions est porté majoritairement par Orléans Métropole (intégré au budget investissement transport et à la DSP transport). Un budget de 600 K€ est proposé pour l'aménagement des pôles d'échanges et aires de covoiturage sur le territoire

Indicateurs de suivi principaux :

- Taux d'intermodalité
- Places offertes et taux d'occupation des P+R automobile
- Places offertes et taux d'occupation des P+R vélo

Impact environnemental :

Amélioration de la qualité de l'air et de la santé	Baisse des consommations énergétiques et des émissions de GES	Baisse des nuisances sonores liées au trafic
+	+	+



FICHE ACTION n°2.4

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

Développer les services à la mobilité

Contexte et objectifs poursuivis

Les services de mobilité sont autant d'**alternatives à la possession de la voiture individuelle**, qui conditionne fortement nos choix modaux quotidiens. De plus, leur mise en place participe à la **visibilité et à la valorisation des modes alternatifs**.

Leur développement et leur optimisation est donc porté par le PDU à tous les horizons, impliquant des actions de développement, d'améliorations technologiques et organisationnelles, en lien avec la centrale de mobilité ([action 3.2](#)).

Principaux objectifs visés :

- Proposer des alternatives à l'usage individuel de la voiture
- Encourager l'intermodalité
- Promouvoir les systèmes moins polluants, notamment électriques

Déclinaisons :

■ Diversifier les services vélo

- Faire évoluer le service de VLS vélo+ :
 - Expérimenter de nouvelles localisations avec l'usage de la station mobile. Une nouvelle station est envisagée au sein du quartier Interives au niveau de la place Danton.
 - Mener une réflexion pour faire évoluer le service tout en maîtrisant les coûts
- Concentrer le service vélo'tao sur la découverte de nouvelles formes de vélo : renforcer la flotte de vélos électriques et proposer une diversification de l'offre disponible (vélo cargo, vélo pliants). En accompagnement, améliorer les outils d'incitation à l'achat pour favoriser la rotation des usagers.
- Développer des partenariats avec les associations et la vélostation pour proposer de nouveaux services et animations autour de la mobilité cyclable ([action 3.2](#))
- Développer les services vélos à destination des touristes : engager une réflexion en partenariat avec les acteurs du tourisme, les loueurs de vélos pour aider et faciliter l'accueil des touristes à vélo sur le territoire
- *Développer le stationnement sécurisé pour les vélos ([action 1.4](#))*

■ Optimiser le service d'autopartage

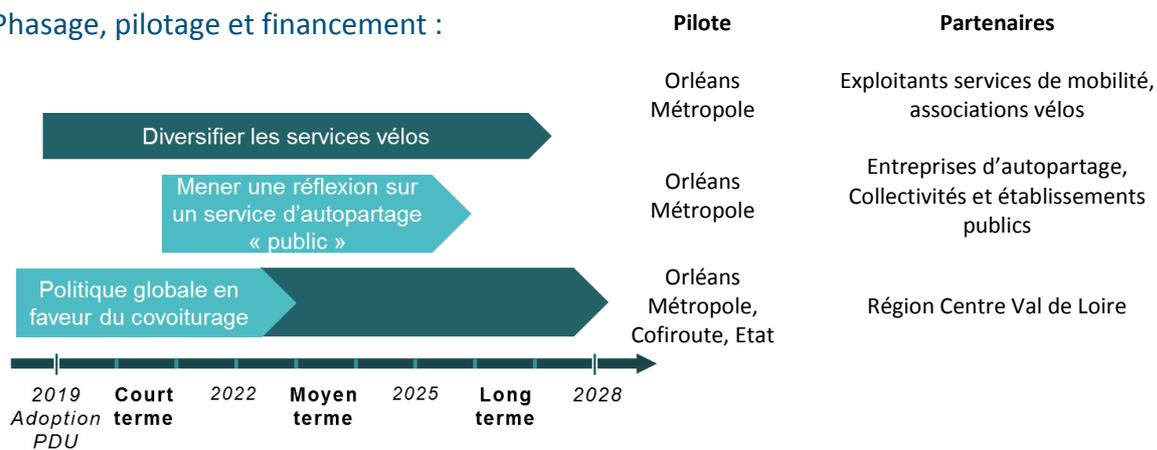
- Encourager les services privés d'autopartage
- Mener une réflexion à moyen terme sur la création d'un service d'autopartage basé sur la flotte publique inter-administrations

■ Valoriser le covoiturage

- Regrouper les différents services d'offre de covoiturage au sein d'une unique plateforme pour augmenter les chances de succès en lien avec la plateforme d'information régionale multimodale (Jvmlin) et la centrale de mobilité ([action 3.2](#))

- Aménager des aires de covoiturage et des points stop (ou points dépose-reprise) identifiés dans le schéma directeur des pôles d'échanges ([action 2.3](#))
 - A proximité des principaux accès aux voies structurantes du territoire (autoroutes, tangentielle). En lien avec le projet d'élargissement de l'A10, sont programmés l'aménagement d'une aire de covoiturage à proximité de la sortie Orléans Nord-Saran, et un point de dépose-reprise à proximité de la sortie Orléans Centre ([action 5.2](#))
 - A proximité des pôles d'échanges principaux du réseau de transport.
- Sensibiliser et inciter au covoiturage via des actions de communication
- Aider à la mise en relation des parents pour inciter au covoiturage pour les déplacements « loisirs » des enfants ([action 3.3](#))
- Expérimenter des aménagements incitant la pratique, par exemple des couloirs bus ou des voies dédiées aux covoitureurs ([action 3.4](#))

Phasage, pilotage et financement :



Le financement de ces actions est porté majoritairement par Orléans Métropole (intégré au budget investissement transport et à la DSP transport). Un budget de 600 K€ est proposé pour l'aménagement des pôles d'échanges et aires de covoiturage sur le territoire.

Indicateurs de suivi principaux :

- Nombre d'utilisateurs/fréquentation des services vélos
- Nombre d'aires de covoiturage sur le territoire métropolitain et sur l'aire urbaine

Impact environnemental :

Amélioration de la qualité de l'air et de la santé	Baisse des consommations énergétiques et des émissions de GES	Baisse des nuisances sonores liées au trafic
+++	+++	+++



FICHE ACTION n°2.5

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

Améliorer l'accessibilité du réseau de transports collectifs

Contexte et objectifs poursuivis

La mise en accessibilité des réseaux de transport collectif est une obligation réglementaire, amenée entre autre par la Loi Handicap de 2005 ainsi que la loi n° 2015-988 du 5 août 2015). Elle participe à l'égalité des chances et des droits des personnes à mobilité réduite.

A ce jour, les délais réglementaires de mise en accessibilité du réseau (matériel roulant et points d'arrêts prioritaires) sont de :

- 3 ans pour les transports urbains réguliers et à la demande à compter de février 2015 ;
- 6 ans pour les transports interurbains réguliers et à la demande à compter de février 2015 ;
- 9 ans pour le réseau ferroviaire à compter de février 2015.

Le PDU doit programmer des actions permettant de mettre en accessibilité l'ensemble des points d'arrêts prioritaires et du matériel roulant. Il doit également permettre de poursuivre la concertation avec les associations, de permettre un meilleur accueil des PMR sur les réseaux et de leur réserver un bon accès à l'information.

Principaux objectifs visés :

- Rendre accessible le territoire pour tous
- Rendre plus efficient et attractif le réseau de transports collectifs
- Renforcer l'information au grand public et promouvoir la mobilité durable
- Encourager l'intermodalité

Déclinaisons :

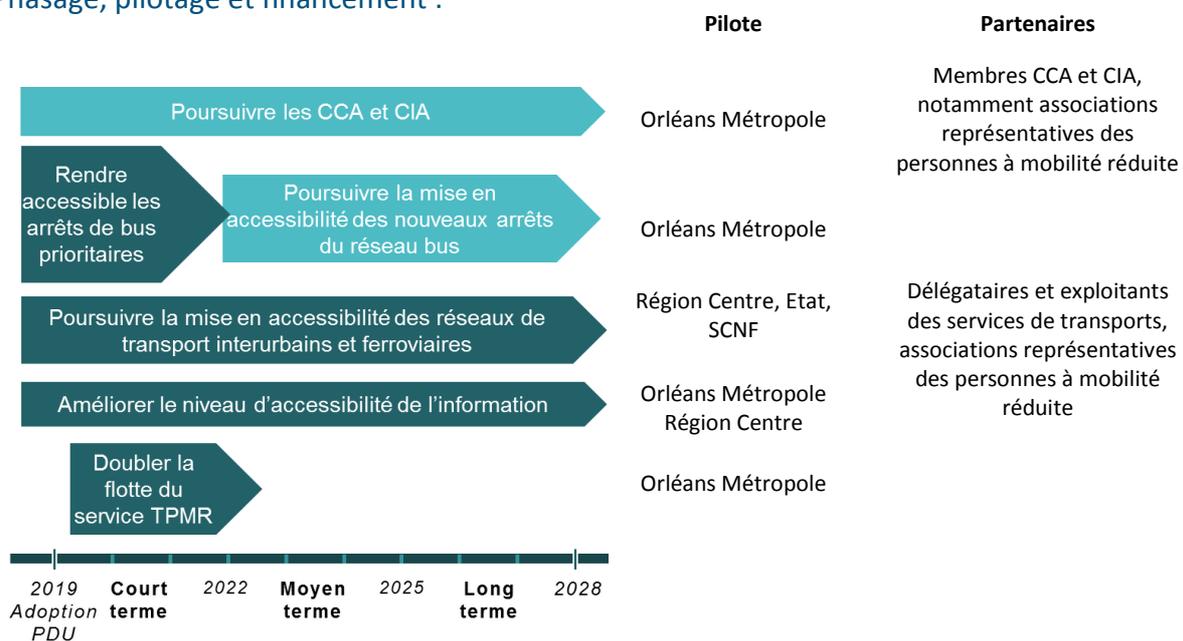
Les détails de ces actions spécifiques permettant l'amélioration de l'accessibilité du territoire sont présentés dans l'annexe accessibilité du PDU.

- **Poursuivre la concertation** et améliorer le fonctionnement et les liens entre les Commissions Communales pour l'Accessibilité (CCA) et la Commission Intercommunale pour l'Accessibilité (CIA)
- **Poursuivre la mise en accessibilité des arrêts du réseau de transports collectifs urbains**
Les arrêts de transport collectif prioritaires seront mis en accessibilité d'ici la fin de l'année 2022. La mise en accessibilité du réseau sera poursuivie après cette date afin d'accompagner les projets d'aménagements bus, la création de nouveaux arrêts ou la mise en accessibilité des arrêts non prioritaires sur demande des usagers.
- **Poursuivre la mise en accessibilité des réseaux de transports interurbains et ferroviaires**, notamment des deux gares régionales, des arrêts de transport interurbain, communs au réseau de transport urbain, et des matériels roulants.
- *Faciliter l'intermodalité ([action 2.3](#))*

- **Améliorer l'accueil et la prise en compte des besoins spécifiques des personnes handicapées**
 - Poursuivre l'amélioration du service de transport des personnes à mobilité réduite et doubler la flotte de véhicules dédiés à ce service
 - Lancer une réflexion sur la prise en compte des besoins spécifiques des personnes âgées, en lien avec les CCAS ([action 3.3](#))
 - Former et sensibiliser les agents des réseaux de transports collectifs aux problématiques d'accessibilité

- **Améliorer le niveau d'accessibilité de l'information :**
 - Améliorer l'information voyageurs aux arrêts avec la poursuite du déploiement des bornes d'information affichant les temps d'attente aux arrêts les plus fréquentés.
 - Mettre en accessibilité le site et l'application du réseau de transport urbain

Phasage, pilotage et financement :



Le financement de ces actions est porté principalement par Orléans Métropole, la Région Centre Val de Loire et l'Etat. Un budget annuel de 600 K€/an est proposé pour poursuivre la mise en accessibilité des arrêts du réseau de transports collectifs urbains.

Indicateurs de suivi principaux :

- Part des arrêts accessibles sur le réseau de transport urbain
- Part des arrêts accessibles sur le réseau de transport interurbain
- Part des véhicules/rames accessibles sur le réseau de transport urbain, interurbain et ferré régional.

Impact environnemental :

Amélioration de la qualité de l'air et de la santé	Baisse des consommations énergétiques et des émissions de GES	Baisse des nuisances sonores liées au trafic
+	+	+

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

Axe	Actions	Déclinaisons
III. Accompagner les usagers et territoires vers une mobilité plus durable et innovante	3.1. Observer les comportements et leurs évolutions	Poursuivre l'observatoire des déplacements et du Plan de Déplacements Urbains
		Poursuivre la construction des modèles de trafic
		Mener des campagnes d'enquêtes préalablement à la réalisation d'aménagements de voirie
	3.2. Développer une centrale de mobilité	Développer la centrale de mobilité en partenariat avec les autres collectivités locales
	3.3. Accompagner les usagers et territoires les plus contraints vers la mobilité durable	Accompagner le périurbain et les grands pôles d'emploi vers des comportements plus vertueux
		Inciter les entreprises et les administrations à prendre des mesures en faveur de la mobilité durable
		Accompagner la mobilité dans les quartiers prioritaires
		Accompagner les publics les plus sensibles
	3.4. Faire partie des villes intelligentes	Partager, veiller, expérimenter
		Mettre les technologies au service de l'accessibilité du territoire
		Limiter le poids des heures de pointe pour réduire les contraintes de dimensionnement des réseaux
	3.5. Faciliter l'accès à la mobilité moins carbonée et réduire les nuisances liées aux véhicules motorisés	Sécuriser les déplacements
		Encourager le développement des énergies propres
		Réduire les nuisances liées au trafic routier



FICHE ACTION n°3.1

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

Observer les comportements et leurs évolutions

Contexte et objectifs poursuivis

La bonne connaissance de l'offre et la demande de mobilité est primordiale pour diagnostiquer les forces et les faiblesses du territoire, **observer et comprendre les dynamiques et les effets engendrés par les actions mises en place** par la collectivité et ses partenaires, **anticiper les effets des mesures portées par les collectivités**, et ajuster ainsi la politique publique menée pour atteindre les objectifs du territoire, fixés notamment par le PDU.

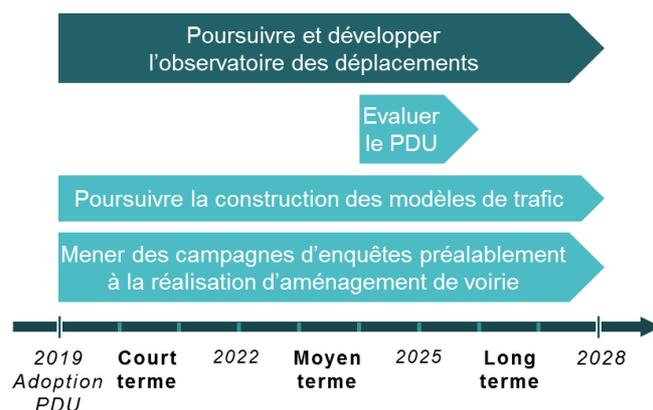
Principaux objectifs visés :

- Coordonner les acteurs de la mobilité sur le territoire et améliorer le partage des connaissances

Déclinaisons :

- **Poursuivre l'observatoire des déplacements et du Plan de Déplacements Urbains**, tout en développant les thématiques traitées et son périmètre
 - étendre les périmètres d'observation à l'aire urbaine, en lien avec l'ORT, les communautés de communes et Pays limitrophes et la Région Centre
 - développer les thématiques sur lesquelles les données sont actuellement peu nombreuses ou partielles, notamment l'observation de l'offre et l'usage du stationnement, et de l'accidentologie routière, notamment l'accidentologie modes actifs et deux roues-motorisés
 - poursuivre la réalisation d'enquêtes régulières pour mieux connaître les comportements et leurs évolutions
 - structurer les données en lien avec le SIG de la métropole
 - améliorer la diffusion des données suivies et des analyses effectuées
- **Poursuivre la construction des modèles de trafic** : L'amélioration continue des modèles de trafic routier et transport collectif permettra de nourrir les réflexions sur la redéfinition de l'organisation multimodale du réseau viaire.
- **Mener des campagnes d'enquêtes préalablement à la réalisation d'aménagements de voirie** : les enquêtes permettront d'objectiver les pratiques, notamment sur le stationnement où les données sont aujourd'hui lacunaires.
- **Développer la collecte des données de mobilité routière** ([action 3.4](#))

Phasage, pilotage et financement :



Pilote

Orléans Métropole

Partenaires

Agence d'Urbanisme, Département du Loiret, Région Centre Val de Loire, Observatoire Régional des Transports, Direction Départementale des Territoires, Polices nationale et municipales, Pompiers, Délégués et exploitants des services de mobilité et stationnement

- Le financement de ces actions est porté par Orléans Métropole, notamment un budget de 500 k/an est dédié à la modélisation et aux études de trafic. Un budget de 200 K€ est également fléché pour l'évaluation du PDU, à réaliser 5 ans après son adoption.

Indicateurs de suivi principaux :

- Publication des observatoires



FICHE ACTION n°3.2

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

Développer une centrale de mobilité

Contexte et objectifs poursuivis

Sur le territoire, un système d'information multimodale existe : JVMalin. Il est porté à l'échelle de la Région Centre Val de Loire, et est nourri par les différentes AOT. En complément, de nombreuses initiatives et bonnes volontés en matière de mobilité existent sur le territoire : collectivités territoriales, Etat, associations, entreprises, ... Il manque cependant un catalyseur pour renforcer leur efficacité, leur donner de la visibilité et faire la promotion de la mobilité durable. **L'idée portée par le PDU est de mettre à la disposition du territoire un outil ou une structure capable de porter les sujets de mobilité durable vers le grand public, d'organiser la coordination des divers acteurs, de promouvoir les dispositifs mis en place, de conseiller les publics les plus contraintes dans leurs déplacements, voire d'animer le processus de changement des pratiques de déplacements** (conseil en mobilité)

La centrale de mobilité, structure visant à **faciliter** la mobilité des usagers d'un territoire, peut répondre à l'ensemble de ces problématiques. Ses maîtres mots sont "**centralisation**" et "**coordination**".

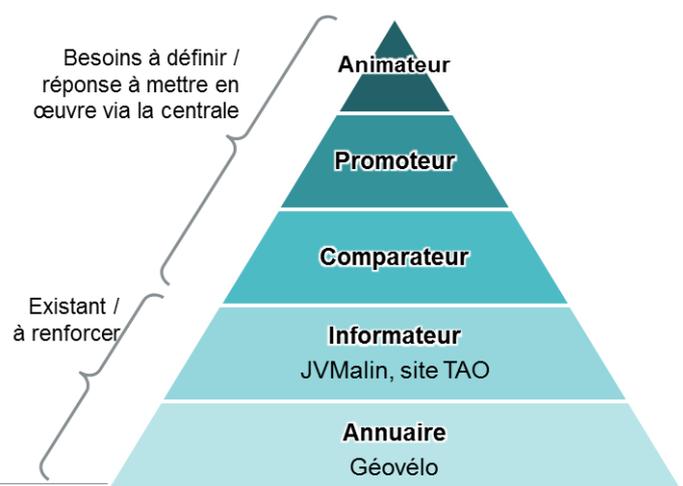
Principaux objectifs visés :

- Renforcer l'information au grand public et promouvoir la mobilité durable
- Coordonner les acteurs de la mobilité sur le territoire et améliorer le partage de connaissances

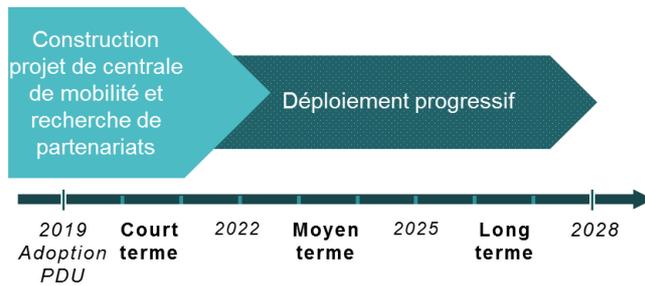
Déclinaisons :

■ Développer la centrale de mobilité en partenariat avec les autres collectivités locales

- Améliorer les fonctionnalités du calculateur d'itinéraires multimodaux JVMalin ([action 2.2](#))
- Mener à court terme une réflexion avec la Région Centre Val de Loire, le Département, les communautés de communes et Pays de l'aire urbaine sur les possibilités de partenariats et de financement pour l'émergence d'une centrale de mobilité ambitieuse sur le territoire de la Métropole voire de l'aire urbaine;
- L'objectif de cette centrale serait de :
 - Promouvoir l'information multimodale à large échelle, que ce soient sur les services de mobilités publics, privés ou sur les aides à la mobilité
 - Coordonner les services et les acteurs notamment associatifs
 - Développer le conseil à la mobilité sur les différentes offres de mobilité et sensibiliser les publics en proposant des animations ([action n°3.3 pour les publics cibles](#))
 - Soutenir la mise en place de services innovants et/ou portés par des associations, par exemple les vélo-écoles



Phasage, pilotage et financement :



Pilote Orléans Métropole

Partenaires

Communes, communauté de communes et pays de l'aire urbaine, département du Loiret, Région Centre Val de Loire, ADEME, associations proposant des services de mobilité, délégataires et exploitants des services de transport et mobilité

Un crédit d'études de 100 K€ est alloué à court terme pour aider à la définition, construction et au déploiement de la centrale. Le budget de fonctionnement et la gouvernance de cette centrale reste à définir. Des recherches de financements partenariaux sont également à mener.

Indicateurs de suivi principaux :

- Mise en œuvre de la centrale
- Nombre d'évènements organisés chaque année

Impact environnemental :

Amélioration de la qualité de l'air et de la santé	Baisse des consommations énergétiques et des émissions de GES	Baisse des nuisances sonores liées au trafic
++	++	++



FICHE ACTION n°3.3

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

Accompagner les usagers et territoires les plus contraints vers la mobilité durable

Contexte et objectifs poursuivis

Certains territoires ou certaines populations présentent des enjeux particuliers, qu'il convient de prendre en compte dans les actions proposées par le PDU :

- **Le territoire du périurbain** répond à des logiques spécifiques : moins dense que le cœur métropolitain, construit par et pour l'automobile, il est le territoire où les solutions de mobilités alternatives classiques comme les transports collectifs réguliers ne sont pas une réponse efficace. Il est également le territoire où la croissance de population est la plus forte. Il convient donc de proposer aux usagers de ces territoires, habitants ou travaillant dans le périurbain, des solutions spécifiques les plus flexibles possibles.
- **Les entreprises** et les administrations sont un public à sensibiliser et à accompagner spécifiquement. En effet, si les déplacements liés au travail ne représentent qu'un quart des déplacements quotidiens réalisés par les habitants de la Métropole, ce sont les déplacements où la part modale automobile est la plus forte (plus de 70% de part modale automobile aujourd'hui). C'est également la population active qui utilise le plus la voiture particulière dans ses déplacements quotidiens.
- **Les publics les plus sensibles**, comme les personnes âgées, les enfants ou les habitants des quartiers sensibles qui sont les plus captifs des solutions de mobilité alternatives à l'automobile.

Les réponses qui peuvent être apportées sont de deux types : Le conseil en mobilité et les aides aux déplacements, soutenus principalement par la centrale de mobilité ([action 3.2](#)) ; et le développement de solutions de mobilités spécifiques ([axe I et II](#))

Principaux objectifs visés :

- Renforcer l'information au grand public et promouvoir la mobilité durable
- Proposer des alternatives à l'usage individuel de la voiture
- Rendre accessible le territoire pour tous

Déclinaisons :

- **Accompagner le périurbain et les grands pôles d'emploi vers des comportements plus vertueux, notamment en :**
 - *Faisant évoluer la desserte périurbaine en transport et valoriser le transport à la demande ([action 2.1](#))*
 - *Développant et valorisant le réseau cyclable entre les pôles métropolitains ([action 1.2](#))*
 - Développant des solutions de transport alternatif spécifique pour les grands pôles d'emploi comme la Source (navette TC, aménagement vers le tramway, services vélos...) ou le pôle 45 (ligne express par exemple)
- **Inciter les entreprises et les administrations à prendre des mesures en faveur de la mobilité durable :**
 - Accompagner les entreprises et les administrations dans la réalisation des plans de mobilité (PDE / PDA) et mener des actions régulières de sensibilisation aux pratiques de déplacement alternatives en s'appuyant sur la centrale de mobilité ([action 3.2](#))
 - Réaliser le PDA d'Orléans Métropole

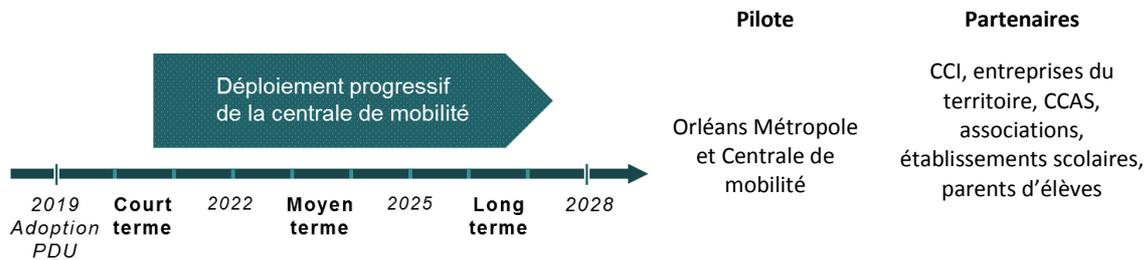
■ **Accompagner la mobilité dans les quartiers prioritaires :**

- Intégrer les enjeux mobilités dans les projets de requalification, améliorer l’accessibilité tous modes de ces quartiers, et développer les perméabilités piétonnes entre pôles générateurs et vers les transports collectifs, au sein des quartiers de l’Argonne, de la Source et des Chaises
- *Accompagner ponctuellement les habitants dans leurs pratiques de mobilité alternative pour les mener vers une plus grande autonomie en s’appuyant sur la centrale de mobilité (action 3.2)*

■ **Accompagner les publics les plus sensibles :**

- Mener une réflexion avec les CCAS pour développer des aides à la mobilité pour les personnes âgées ou à mobilité réduite
- *Accompagner ponctuellement les personnes âgées dans leurs pratiques de mobilité alternative pour les mener vers une plus grande autonomie en s’appuyant sur la centrale de mobilité (action 3.2)*
- Inciter au développement de « pédibus », « vélobus » en s’appuyant sur les établissements scolaires et les communes
- Aider à la mise en relation des parents pour inciter au covoiturage pour les déplacements « loisirs » des enfants

Phasage, pilotage et financement



Le financement de ces actions sera principalement porté par le budget dédié à la centrale de mobilité. Des recherches de financements partenariaux sont à mener.

Impact environnemental :

Amélioration de la qualité de l'air et de la santé	Baisse des consommations énergétiques et des émissions de GES	Baisse des nuisances sonores liées au trafic
+++	+++	+++



FICHE ACTION n°3.4

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

Faire partie des « villes intelligentes » ou « smart cities »

Contexte et objectifs poursuivis

Orléans Métropole développe une politique de « ville intelligente » dans laquelle la mobilité s'inscrit pleinement.

Faire partie des villes intelligentes, c'est avant tout anticiper et expérimenter pour proposer les solutions de mobilité de demain.

Principaux objectifs visés :

- Optimiser la demande automobile et l'usage des infrastructures existantes aux périodes de pointe
- Promouvoir les systèmes moins polluants, notamment électriques

Déclinaisons :

■ Partager, veiller, expérimenter

- Développer l'open data des données mobilité pour encourager le développement d'application ouverte
- Mener une veille active sur les innovations de service et les évolutions technologiques, puis étudier leur intégration éventuelle aux services de mobilité sur le territoire
- Tester et expérimenter de nouvelles solutions technologiques et des innovations de services pour les usagers

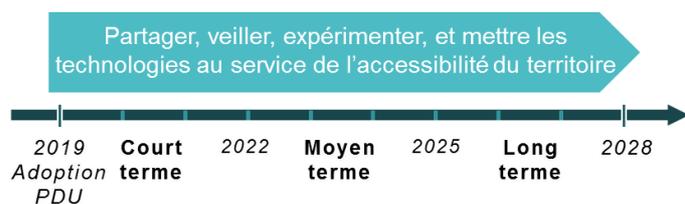
■ Mettre les technologies au service de l'accessibilité du territoire

- Développer l'information routière en temps réel et renforcer le poste central de circulation existant en s'appuyant et diversifiant la collecte de données de mobilité routière (via de nouveaux compteurs routiers, le Floating Car data (FCD), autres technologies en développement...). L'objectif est à la fois d'optimiser les parcours automobiles et maximiser l'usage des infrastructures existantes.
- Moderniser la gestion du stationnement et son contrôle, notamment par le biais des applications et technologies
- Développer les partenariats publics-privés pour des expérimentations et une mise en œuvre de solutions innovantes
- *Développer des services innovants et dynamiques dans les territoires peu denses (transport à la demande, etc...) (action 2.1)*
- Tester l'usage des véhicules autonomes pour des dessertes courte distance dans des éco-quartiers. Une réflexion est notamment en cours pour expérimenter éventuellement un véhicule autonome en desserte d'Interives ([action 4.2](#))

■ Limiter le poids des heures de pointe pour réduire les contraintes de dimensionnement des réseaux

- Mener un travail partenarial avec les grands employeurs et les universités pour adapter les rythmes de travail et d'études et favoriser le télétravail

Phasage, pilotage et financement



Pilote Orléans Métropole

Partenaires

Entreprises et start-up développant des services d'aide à la mobilité, délégataires et exploitants des services de mobilité et de stationnement, grandes entreprises et universités

Le financement des actions est porté principalement par Orléans Métropole : 1,3M€ est budgété pour mener des études et expérimentations autour des déplacements et des services de mobilité

Indicateurs de suivi principaux :

- Données accessibles en open data

Impact environnemental :

Amélioration de la qualité de l'air et de la santé	Baisse des consommations énergétiques et des émissions de GES	Baisse des nuisances sonores liées au trafic
++	++	++



FICHE ACTION n°3.5

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

Faciliter l'accès à la mobilité moins carbonée et réduire les nuisances liées aux véhicules motorisés

Contexte et objectifs poursuivis

Les véhicules motorisés génèrent des nuisances multiples : pollution atmosphérique, pollution sonore, occupation de l'espace public, perte de temps (congestion), accidentologie, etc. Le report modal permet de réduire ces nuisances ; d'autres mesures peuvent également les limiter.

Principaux objectifs visés :

- Promouvoir les systèmes moins polluants, notamment électriques
- Limiter les nuisances liées aux véhicules motorisés
- Améliorer la qualité des espaces publics et le partage de la voirie

Déclinaisons :

■ Sécuriser les déplacements

- Développer l'observatoire de l'accidentologie, notamment l'accidentologie des modes actifs et deux-roues motorisés ([action 3.1](#))
- Traiter les points noirs et réaménager les carrefours et axes les plus accidentogènes. A court terme, sécuriser le Faubourg Saint Jean à Orléans.
- Modérer les vitesses pour améliorer la cohabitation entre les modes ([action 1.3](#))

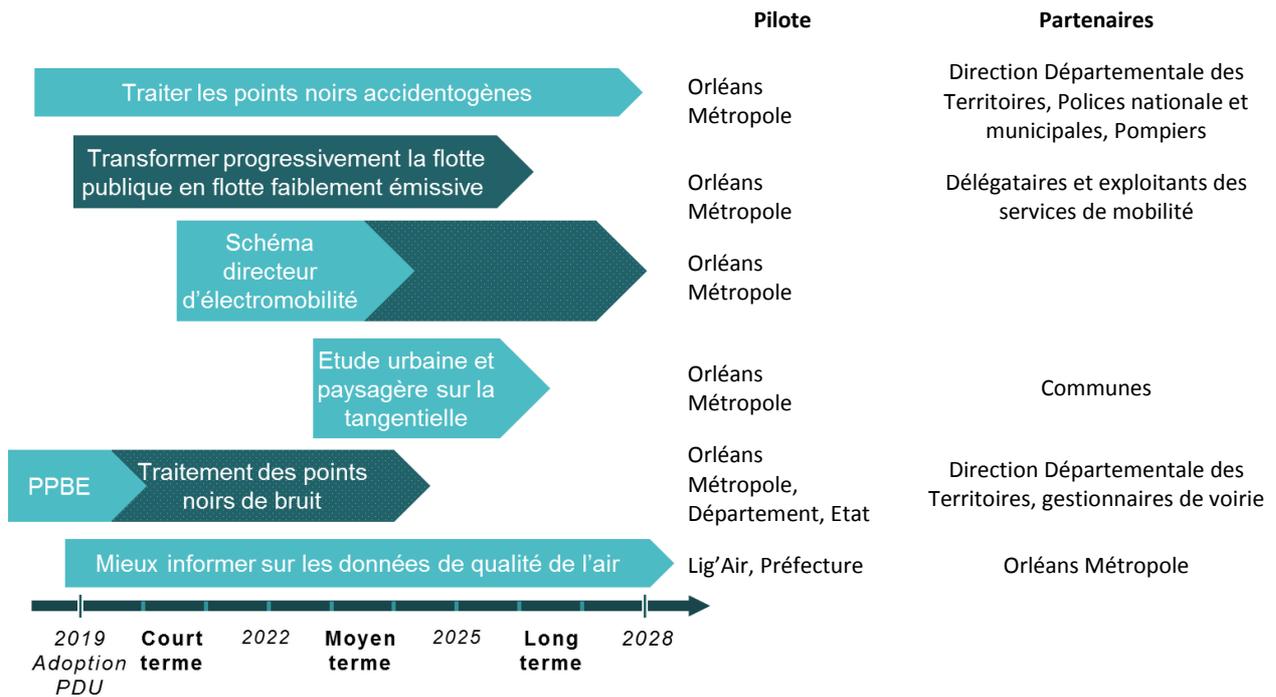
■ Encourager le développement des énergies « propres »

- Transformer progressivement la flotte publique en flotte « moins polluante » : Renouveler le parc bus du réseau de transport urbain avec des véhicules électriques. Renouveler les véhicules de service de la métropole et de la ville d'Orléans en véhicules faiblement émissifs.
- Elaborer un schéma directeur d'électromobilité en lien avec la mise en œuvre du plan d'action du PCAET
- Poursuivre le développement d'un réseau de bornes de recharge pour véhicules électriques sur le territoire
- Faciliter l'accès au centre-ville pour les livraisons en véhicule propre ([action 1.5](#))

■ Réduire les nuisances liées au trafic routier

- Réaliser une étude urbaine et paysagère sur la tangentielle et ses abords
- Prendre des mesures permettant de réduire les points noirs bruit identifiés dans le PPBE d'Orléans Métropole, du département du Loiret et de l'Etat
- Mieux informer sur les données qualité de l'air notamment lors des pics de pollution

Phasage, pilotage et financement



- Le financement des actions est porté principalement par Orléans Métropole, notamment :
 - Renouvellement de la flotte bus en bus électrique (y compris points de recharge) : 130M€
 - Accompagnement du développement de l'électro-mobilité : 50 K€/an

Indicateurs de suivi principaux :

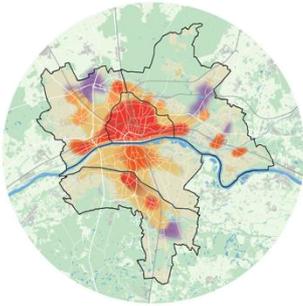
- Nombre et gravité des accidents de la route par mode
- Part du parc public électrique ou faiblement émissif à l'horizon PDU

Impact environnemental :

Amélioration de la qualité de l'air et de la santé	Baisse des consommations énergétiques et des émissions de GES	Baisse des nuisances sonores liées au trafic	Limitation des risques naturels et technologiques	Préservation et mise en valeur des paysages et patrimoines	Limitation des déchets
+++	++	+++	+	+	-

AXE IV. Articuler développement urbain et transport

Axe	Actions	Déclinaisons
IV. Articuler développement urbain et transport	4.1. Donner la priorité à un urbanisme moins dépendant de la voiture	Conforter l'urbanisation et intensifier la ville et la métropole des proximités
		Développer des outils pour mettre en œuvre un urbanisme favorisant les alternatives à l'automobile
	4.2. Faire des quartiers de gares les vitrines de la métropole	Améliorer le fonctionnement du pôle d'échanges de la gare d'Orléans
		Créer une centralité autour de la gare des Aubrais et du quartier Interives
	4.3. Adapter les réseaux de transport au développement du territoire	Développer les infrastructures viaires nécessaires pour permettre l'accessibilité du territoire en respectant les objectifs de développement durable
		Renforcer la desserte alternative dans les pôles en développement
		Anticiper les développements futurs de la métropole



FICHE ACTION n°4.1

Axe IV. Articuler développement urbain et transports

Favoriser un urbanisme moins dépendant de la voiture

Contexte et objectifs poursuivis

La typologie du territoire conditionne les choix de mobilité des usagers. En effet, mieux le territoire est desservi par les transports collectifs et plus les distances à parcourir sont courtes, plus l'utilisateur est incité à utiliser un mode de déplacement alternatif à l'automobile. Et plus le territoire est dense, plus il est en capacité d'offrir des services à proximité et d'être desservi par une offre de transport.

C'est donc dans les territoires les plus denses que les pratiques se tournent naturellement davantage vers la mobilité durable. Ce territoire est appelé "ville des proximités". Il s'agit des secteurs situés à moins de 500 mètres d'un arrêt de transport collectif où circule au moins un bus toutes les 10 minutes, et présentant une concentration importante de services du quotidien.

La tendance actuelle est à la périurbanisation, c'est-à-dire que la croissance de population est plus forte dans les zones périurbaines, moins denses, que dans la ville des proximités. Le PDU, en articulation avec le Schéma de Cohérence Territoriale (SCoT), doit limiter cette tendance pour promouvoir un développement moins dépendant à la voiture.

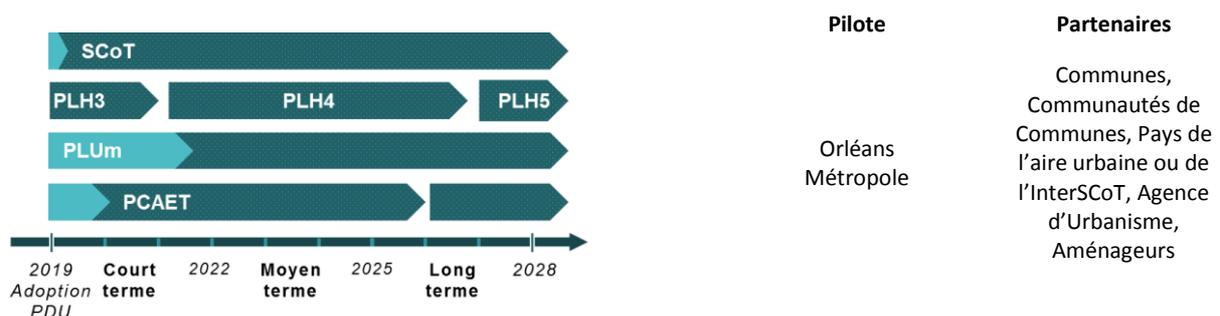
Principaux objectifs visés :

- Favoriser un développement urbain moins dépendant de l'automobile en s'appuyant sur la ville des proximités
- Rendre accessible le territoire pour tous

Déclinaisons :

- **Conforter l'urbanisation et intensifier la ville et la métropole des proximités** : mettre en œuvre le SCoT et le PLH en urbanisant prioritairement les secteurs desservis par le réseau de transports collectifs structurants et/ou à proximité des équipements et services existants (ville des proximités). Le PLUm devra notamment prendre en compte cette priorisation.
- **Développer des outils pour mettre en œuvre un urbanisme favorisant les alternatives à l'automobile** : systématiser les études mobilité en amont des projets urbains et appliquer le référentiel de la ville durable en lien avec le PCAET

Phasage, pilotage et financement



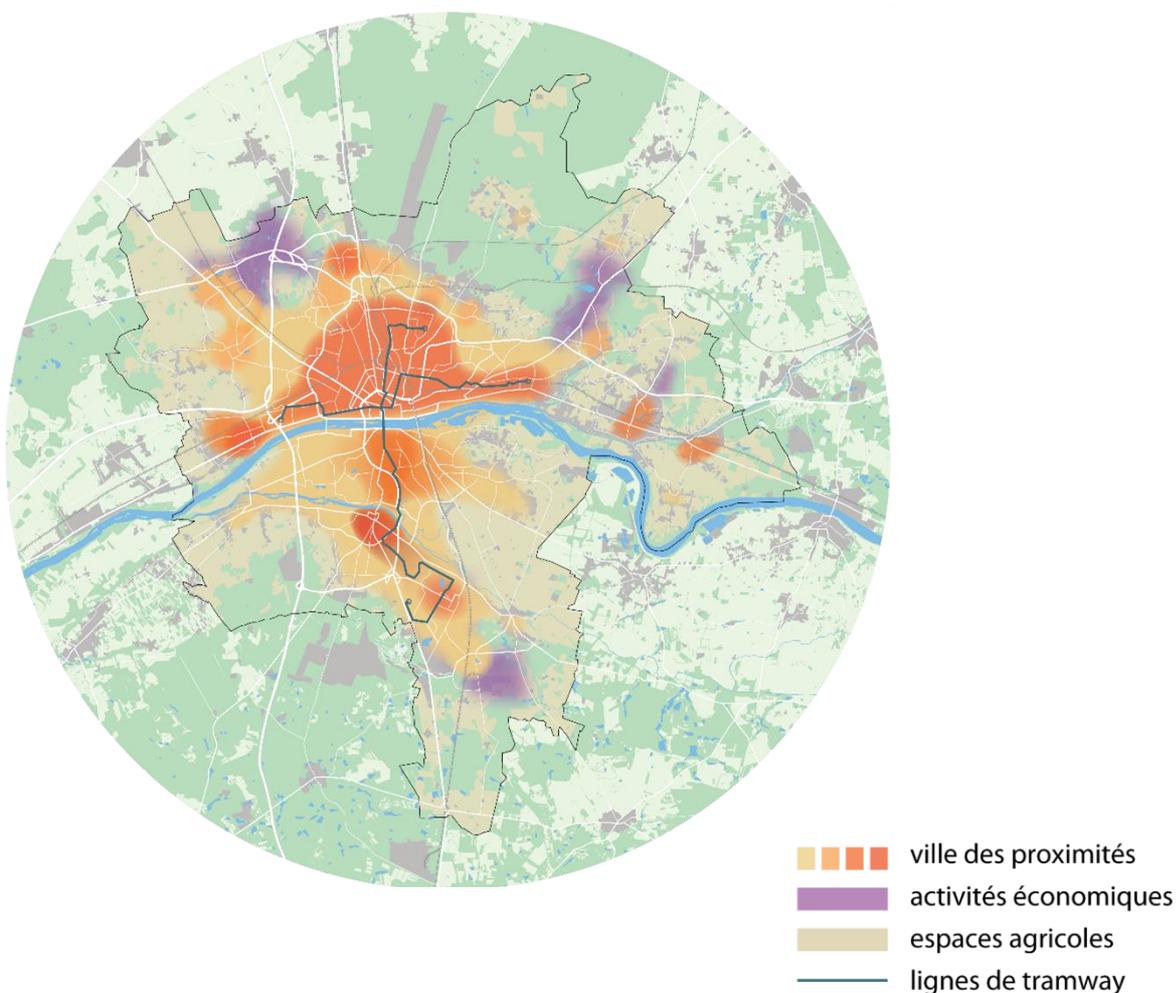
Indicateurs de suivi principaux :

- Localisation des permis de construire par rapport à l'armature urbaine

Impact environnemental :

Amélioration de la qualité de l'air et de la santé	Baisse des consommations énergétiques et des émissions de GES	Baisse des nuisances sonores liées au trafic	Préservation de l'espace, des milieux naturels et la biodiversité
+++	++	+++	+

Source : Projet SCoT Orléans Métropole





FICHE ACTION n°4.2

Axe IV. Articuler développement urbain et transports

Faire des quartiers de gares les vitrines de la métropole

Contexte et objectifs poursuivis

Le Schéma de Cohérence Territoriale (SCoT) oriente la Métropole vers un développement à proximité des infrastructures lourdes de transport, afin de limiter le recours à l'automobile. En plus d'être des lieux concentrant les fonctions et services liés au transport, les gares sont les portes d'entrée de la Métropole ; les quartiers de gare en sont donc la vitrine.

Des actions spécifiques sont donc proposées dans le PDU pour valoriser ces quartiers de pôles multimodaux.

Principaux objectifs visés :

- Favoriser un développement urbain moins dépendant de l'automobile en s'appuyant sur la ville des proximités
- Encourager l'intermodalité
- Améliorer la qualité des espaces publics et le partage de la voirie

Déclinaisons :

■ Améliorer le fonctionnement du pôle d'échanges de la gare d'Orléans

Dans une optique d'amélioration de l'intermodalité, un travail sur la place d'Arc, premier lieu de correspondance du réseau, doit être réalisé. Les objectifs sont multiples : améliorer la lisibilité, le confort et l'accessibilité du pôle d'échange, limiter les coûts d'exploitation du réseau dus à la configuration du site, intégrer les différents réseaux de transport en un pôle compact pour améliorer l'intermodalité, etc. La **requalification du secteur** dépasse cependant le projet de transport, pour devenir un **projet d'espace public**, et renforcer l'attractivité du secteur.

Cette requalification s'inscrit dans le projet plus global de requalification des Mails ([action 1.2](#)).

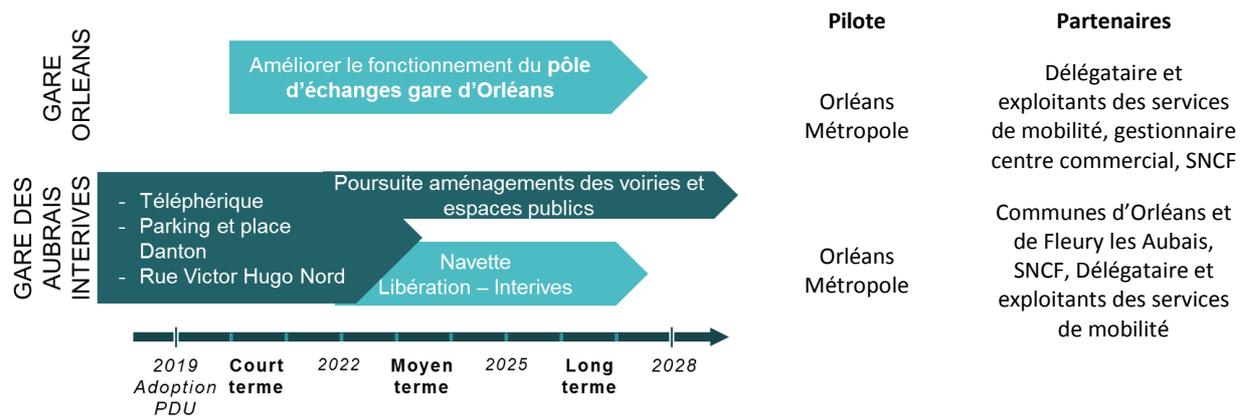
■ Créer une centralité autour de la gare des Aubrais et du quartier Interives

Le développement d'Interives est un projet d'envergure qui va générer de nombreux déplacements. A l'horizon du PDU, c'est entre 10'000 et 15'000 déplacements quotidiens qui pourraient être générés par le secteur. Ainsi, il convient d'accompagner le développement d'Interives par une desserte alternative à la voiture individuelle, pour limiter au maximum le recours à l'automobile.

Un parking sous la place Danton permet de limiter l'occupation de l'espace public par le stationnement. L'aménagement de la **rue Victor Hugo** et des différentes voiries du quartier, notamment l'axe central, le **Parc linéaire**, bénéficient d'un partage de la voirie propice aux modes actifs et préservent des emprises pour une future ligne de transport collectif structurante et performante. La mise en place, à court terme, d'un **téléphérique** reliant la place Danton à la gare des Aubrais connecte le nouveau quartier au réseau ferré et également au réseau de transports collectifs urbains (tram A). La mise en place d'une **navette**, potentiellement autonome, à moyen terme, permettra d'offrir au quartier une desserte complémentaire. Avec la mise en œuvre de l'ensemble de la programmation du quartier, la navette pourra être remplacée par une **ligne de transport structurante et performante circulant** sur l'axe central, le Parc linéaire ([action 4.3](#))

- **A plus long terme, mener une réflexion sur l'opportunité et les impacts d'une gare unique** sur la métropole regroupant les gares d'Orléans Centre et des Aubrais.
- **Améliorer l'accessibilité et l'offre des haltes ferroviaires du territoire** ([action 2.3](#) et [action 5.3](#))

Phasage, pilotage et financement :



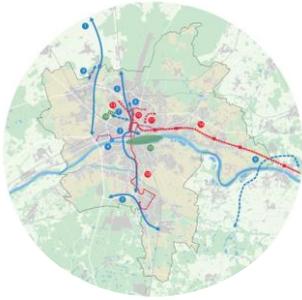
- Le financement des actions est porté principalement par Orléans Métropole, notamment
 - Transport par câble reliant la gare des Aubrais et Interives : 13,6M€
 - Voiries et espace public du quartier Interives : 19,6 M€

Indicateurs de suivi principaux :

- Fréquentation du téléphérique
- Fréquentation des arrêts de transport et des services de mobilité du quartier Interives
- Fréquentation des gares d'Orléans Centre et des Aubrais

Impact environnemental :

Amélioration de la qualité de l'air et de la santé	Baisse des consommations énergétiques et des émissions de GES	Baisse des nuisances sonores liées au trafic	Préservation et mise en valeur des paysages et patrimoines
++	++	++	+++



FICHE ACTION n°4.3

Axe IV. Articuler développement urbain et transports

Adapter les réseaux de transport au développement du territoire

Contexte et objectifs poursuivis

La ville se développe et chaque projet urbain et économique génère une nouvelle demande en mobilité qui s'exprime sur les réseaux de transport multimodaux.

Si le développement doit s'orienter principalement sur la ville des proximités, de façon à limiter le besoin en infrastructures nouvelles ([action 4.1](#)), certains projets nécessitent la réalisation d'infrastructures, viaires ou de transports collectifs, pour assurer leur accessibilité future au vu du développement prévu.

Principaux objectifs visés :

- Optimiser la demande automobile et l'usage des infrastructures existantes aux périodes de pointe
- Rendre plus efficient et attractif le réseau de transports collectifs

Déclinaisons :

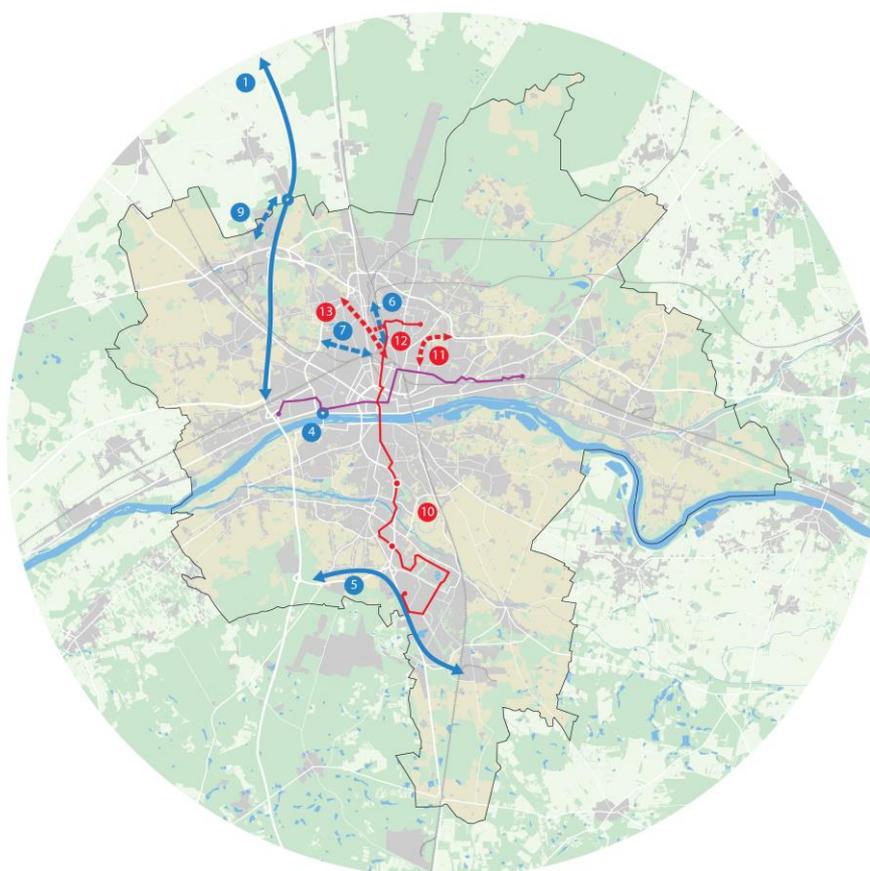
■ Développer les infrastructures viaires nécessaires pour permettre l'accessibilité du territoire en respectant les objectifs de développement durable et limitant leurs impacts sur l'environnement

- Réaliser des infrastructures permettant d'améliorer l'accessibilité des zones d'activités économiques en développement :
 - réalisation de l'**échangeur de Gidy** et élargissement de l'A10 pour l'amélioration de la desserte routière du pôle 45
 - **requalification de la RD2271** pour améliorer la desserte Sud de la métropole, notamment de la zone d'activités de la Saussaye
- Réaliser les infrastructures routières pour assurer la desserte des projets de développement urbain :
 - Réaménager la **tête nord du Pont de l'Europe** en cohérence avec le développement urbain
 - *Aménager la **voie Victor Hugo**, le parc urbain central support du futur transport en commun en site propre et réaliser le parking Danton à Interives ([action 4.2](#))*
 - Aménager la **voie des Groues** en accompagnement de la ZAC, et ce jusqu'à la tangentielle, en préservant des emprises pour un futur transport en commun en site propre le long de l'axe.

■ Renforcer la desserte alternative dans les pôles en développement

- Créer **deux nouvelles stations tramway** pour la desserte du Sud de la Métropole (**Le Larry et CO'Met**)
- Mettre en place une **ligne de transports collectifs structurante** et performante en lien avec le Nord-Est de la Métropole pour renforcer la desserte des quartiers **Jean Zay / Droits de l'Homme**. A court terme, un renforcement de l'offre sur la section Droits de l'Homme est proposé. A moyen/long terme, selon le trafic le long de l'axe, un aménagement de type « Chronobus », voir transport en site propre, sera étudié.
- Développer une nouvelle **ligne de transports collectifs structurante** et performante pour desservir le **quartier Interives et le nord de la métropole**, dès que l'ensemble de la programmation du quartier sera mise en œuvre.
- *Mettre en place un téléphérique entre la gare des Aubrais et Interives ([action 4.2](#))*

- Développer la desserte ferroviaire dans les secteurs les plus pertinents du territoire : réouverture des lignes Orléans Châteauneuf et Orléans Chartres aux voyageurs ([action 5.3](#))
- **Préserver les espaces permettant la réalisation éventuelle des infrastructures nouvelles qui s'avèreraient nécessaires à long terme**
 - Préserver les emprises pour la liaison Adelis-Terres Blanches, en accompagnement de ces projets urbains
 - Préserver les emprises pour le contournement de la Chapelle-Saint-Mesmin, qui permettrait de réduire le trafic au cœur de la commune en limitant les nuisances, et faciliterait le prolongement de la ligne B du tramway en cas de densification le long de l'axe.
 - Préserver les emprises pour la création de la voie Ormes-Libération, support possible d'un futur transport en commun en site propre, dans le prolongement de la voie des Groues, en accompagnement de la densification
 - Intégrer les projets de transports collectifs structurants à long terme, en veillant à ne pas impacter leurs tracés possibles ni les fonctionnalités envisagées.
 - Préserver les emprises pour ne pas obérer la réalisation d'un franchissement de Loire à l'Est de la Métropole à très long terme



Requalification de voie existante

- ① Elargissement de l'A10
- ④ Tête nord du Pont de l'Europe
- ⑤ RD2271 et desserte de la Saussaye

Voirie nouvelle

- ⑥ Voie Victor Hugo
- ⑦ Voie des Groues
- ⑨ Echangeur de Gidy

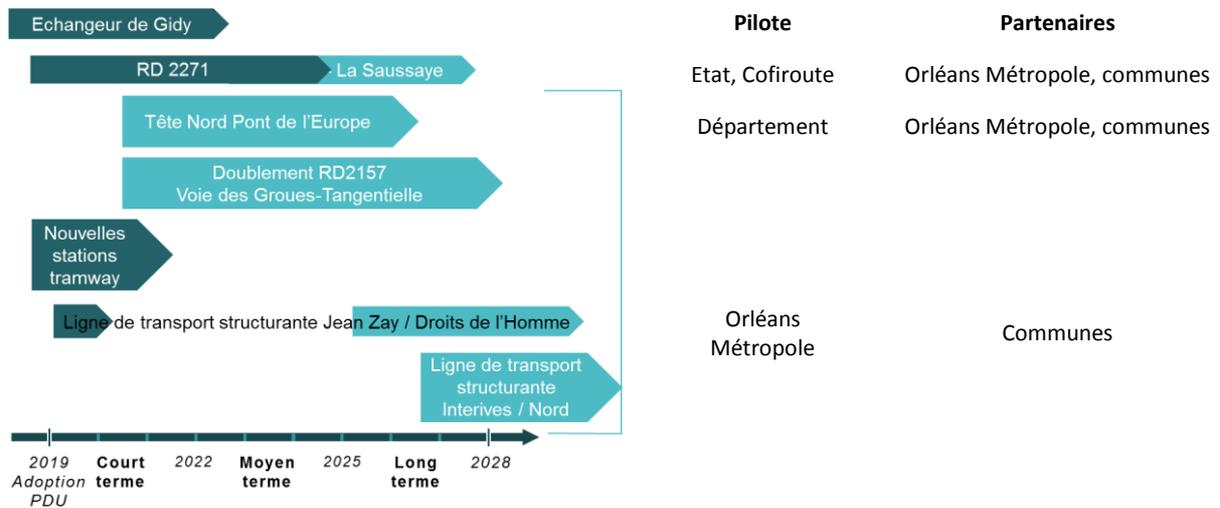
Réseau transports collectifs lourds

— lignes de tramway

Projets de transports collectifs

- ⑩ Nouvelles stations sur la ligne A
- ⑪ Liaison Jean Zay Droits de l'Homme
- ⑫ Téléphérique
- ⑬ Liaison Interives

Phasage, pilotage et financement :



- **Principaux financements :**

- Echangeur de Gidy : 34,6 M€ dont 7,65 M€ financés par Orléans Métropole
- Station tramway CO'Met : 6,8 M€ ; Station tramway Larry : 1,7 M€ ; financés par Orléans Métropole
- Tête Nord du Pont de l'Europe : 9,3 M€ ; Voie des Groues : 10 M€ ; financés par Orléans Métropole

Indicateurs de suivi principaux :

- Mise en service des infrastructures

Impact environnemental :

Amélioration de la qualité de l'air et de la santé	Baisse des consommations énergétiques et des émissions de GES	Baisse des nuisances sonores liées au trafic	Préservation des espaces, milieux naturels et biodiversité	Préservation et mise en valeur des paysages et patrimoines	Préservation des ressources en eau	Préservation des ressources minérales
+++	++	+++	0	- +	-	-

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

Axe	Actions	Déclinaisons
V. Etendre les solutions de mobilité au-delà de la métropole	5.1 Favoriser les coopérations à l'échelle de l'aire urbaine	Intégrer la mobilité aux débats dans les conférences territoriales de l'Orléanais
		Mettre en place des outils communs
		Poursuivre la concertation et le travail partenarial avec les AOM du territoire et avec la Région Centre Val de Loire
	5.2 Penser l'accessibilité à grande échelle	Promouvoir une connexion ferrée avec le Grand Paris et les aéroports parisiens
		Moderniser et renforcer l'attractivité de la liaison ferroviaire Paris-Orléans-Limoges-Toulouse
		Réaliser le contournement de Jargeau
		Elargir l'A10 et créer un <i>nouvel échangeur à Gidy</i>
	5.3 Valoriser le transport ferroviaire sur le territoire	Redéployer la desserte ferroviaire
		Rendre le mode ferré plus attractif
	5.4 Optimiser le transport de marchandises sur le territoire	Organiser une instance de concertation
		Améliorer les conditions d'accueil du transport de marchandises sur le territoire
		Maintenir les lignes de fret capillaires

FICHE ACTION n°5.1

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

Favoriser les coopérations à l'échelle de l'aire urbaine



Contexte et objectifs poursuivis

Si plus de 90% des déplacements des habitants de la métropole s'effectuent au sein de celle-ci, près de 80'000 des déplacements quotidiens des habitants se réalisent en dehors du territoire métropolitain, sur le reste de la région centre, ou en île de France notamment. De même, plus de 100'000 déplacements quotidiens sont effectués par des personnes n'habitant pas la métropole.

Les questions de mobilité dépassent donc largement les limites administratives : l'accessibilité au cœur métropolitain doit être pensée en lien avec les territoires voisins, et les solutions de promotion de la mobilité durable doivent être étendues au-delà des frontières dans une optique de sobriété budgétaire et de mutualisation des moyens.

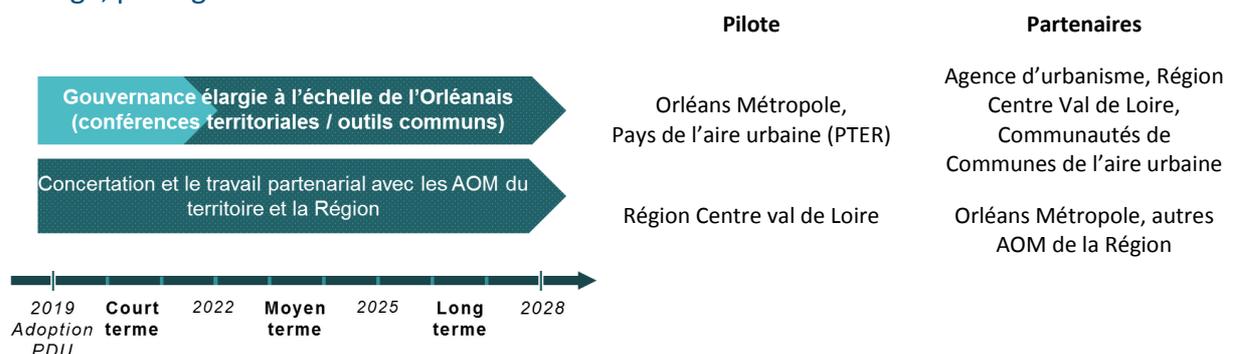
Principal objectif visé :

- Coordonner les acteurs de la mobilité sur le territoire et améliorer le partage de connaissances

Déclinaisons :

- **Intégrer la mobilité aux débats dans les conférences territoriales de l'Orléanais.** Dans le cadre de l'élaboration du SCoT de la métropole et des 3 SCoT des Pays limitrophes, un travail de coordination en « InterSCoT » a été mené. Il est proposé de poursuivre cette concertation avec l'organisation de conférences territoriales de l'Orléanais régulières, regroupant les élus des communautés de communes de l'aire urbaine et les élus de la Métropole.
- **Mettre en place des outils communs.** Dans le cadre de ces conférences territoriales, il sera proposé de poursuivre le travail partenarial, et proposer la mise en œuvre d'outils communs à l'échelle du bassin de vie : observatoires des mobilités, schéma directeur de l'intermodalité et du covoiturage, conseil en mobilité (*actions 2.3, 3.1 et 3.2,*) notamment.
- **Poursuivre la concertation et le travail partenarial avec les AOM du territoire et avec la Région Centre Val de Loire.** Un travail partenarial avec les différentes autorités organisatrices de mobilité (AOM) de la région Centre pour faciliter l'interopérabilité des systèmes d'information et de billetterie (Jvmalin). Cette concertation et travail partenarial seront poursuivis et renforcés. La métropole participera notamment à la conférence des AOM et aux différentes instances de concertation pilotée par la Région.

Phasage, pilotage et financement :



Indicateurs de suivi principaux :

- Périmètre des observatoires et de la collecte de données

Impact environnemental :

Amélioration de la qualité de l'air et de la santé	Baisse des consommations énergétiques et des émissions de GES	Baisse des nuisances sonores liées au trafic
+	+	+



FICHE ACTION n°5.2

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

Penser l'accessibilité à grande échelle

Contexte et objectifs poursuivis

La métropole interagit avec les territoires qui l'entourent et souhaite développer les connexions avec l'extérieur. Pour cette raison, la métropole est favorable aux grands projets d'infrastructures qui lui permettent d'améliorer l'accessibilité du cœur métropolitain en lien avec les territoires voisins, tout en portant une attention forte sur la limitation de leurs impacts sur l'environnement.

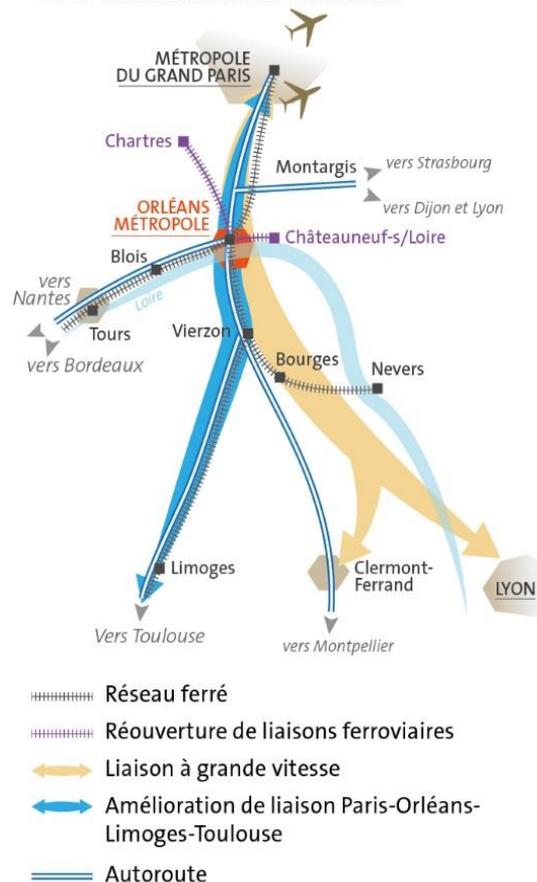
Principaux objectifs visés :

- Rendre plus efficient et plus attractif le réseau de transports collectifs
- Optimiser la demande automobile et l'usage des infrastructures existantes aux périodes de pointe

Déclinaisons :

- **Promouvoir une connexion ferrée avec le Grand Paris et les aéroports parisiens :** la métropole souhaite renforcer la proximité avec le Grand Paris en améliorant la connexion entre les deux métropoles. Pour cela, des réflexions partenariales sur l'opportunité de connecter Orléans à l'arrêt « Bibliothèque François Mitterrand », ou à une des gares du sud du Grand Paris et/ou aux aéroports nationaux doivent être menées.
- **Moderniser et renforcer l'attractivité de la liaison ferroviaire Paris-Orléans-Limoges-Toulouse,** pour laquelle l'infrastructure est vieillissante. Le renouvellement de la ligne pourra également contribuer à augmenter la vitesse et rapprocher ainsi Orléans de Paris, mais aussi de Limoges et Toulouse.
- **Promouvoir à long terme une desserte en Ligne à Grande Vitesse** de la métropole (Paris, Orléans, Clermont-Ferrand-Lyon)
- **Réaliser le contournement de Jargeau,** permettant de désengorger le cœur de Saint-Denis-de-l'Hôtel et Jargeau : ce contournement, porté par le Département, crée un nouveau franchissement de Loire à proximité de la Métropole, et améliore ainsi l'accessibilité entre les communes Est et Sud de la Métropole.
- **Elargir l'A10 et créer un nouvel échangeur à Gidy (action 4.3) :** l'élargissement de l'A10, porté par l'Etat et Cofiroute, devrait permettre de mieux absorber les pics de trafic, notamment l'été, à l'intersection des deux autoroutes A10 et A71. L'échangeur participe à améliorer l'accessibilité à la zone d'activités du Pôle 45, dont le développement est conditionné par une amélioration des conditions de circulation à proximité.

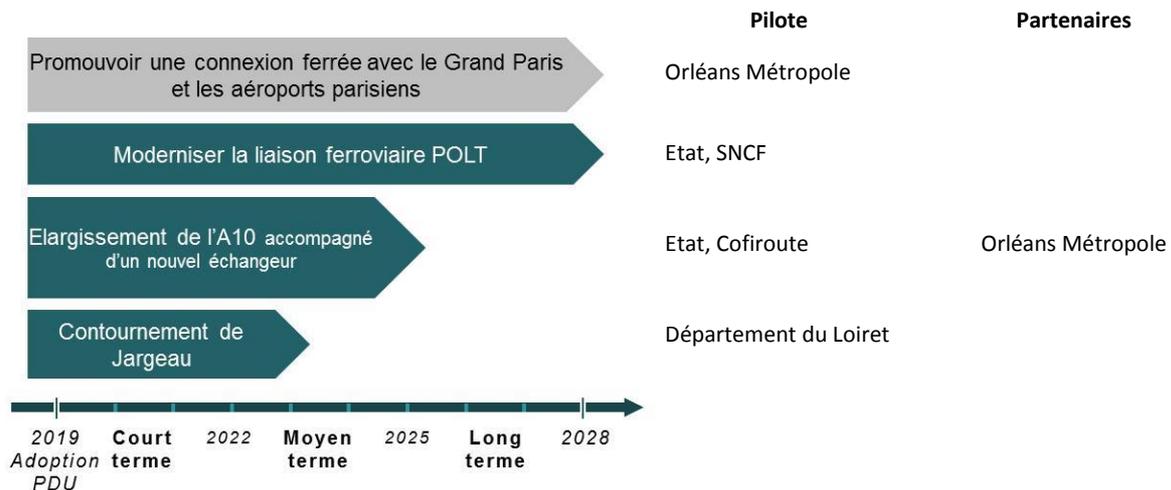
RÉSEAU STRATÉGIQUE POUR UNE MÉTROPOLE CONNECTÉE



Le projet d'élargissement est également l'occasion d'améliorer l'accessibilité intermodale de l'autoroute, par la création d'une aire de covoiturage au niveau de l'échangeur Orléans Nord et d'un pôle multimodal avec halte routière pour les cars librement organisés au niveau de l'échangeur Orléans Nord.

- **Développer la desserte ferroviaire dans les secteurs les plus pertinents du territoire : réouverture des lignes Orléans Châteauneuf et Orléans Chartres aux voyageurs ([action 5.3](#))**

Phasage, pilotage et financement :



- Le financement des différents projets sont portés majoritairement par les maitres d'ouvrage (Etat, Département), notamment :
 - Elargissement A10 : 220 M€ + 1M€ pour création d'une halte multimodale au niveau de l'échangeur Orléans Centre

Indicateurs de suivi principaux :

- Réalisation des infrastructures ou poursuite des études
- Evolution du trafic routier et du trafic Poids-Lourds le long des axes

Impact environnemental :

Amélioration de la qualité de l'air et de la santé	Baisse des consommations énergétiques et des émissions de GES	Baisse des nuisances sonores liées au trafic	Préservation des espaces, milieux naturels et biodiversité	Préservation et mise en valeur des paysages et patrimoines	Préservation des ressources en eau	Préservation des ressources minérales
+++	++	+++	--	+	0 ou -	0 ou -



FICHE ACTION n°5.3

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

Valoriser le transport ferroviaire sur le territoire

Contexte et objectifs poursuivis

La métropole d'Orléans est située au cœur d'une étoile ferroviaire constituée. Bien que coûteuses à rénovées, les infrastructures ferroviaires permettent une mobilité peu polluante et confortable de longue distance, qui constitue une alternative compétitive à l'automobile.

La Région Centre Val de Loire souhaite améliorer l'intégration du transport ferroviaire dans son offre de transports collectifs, avec plusieurs projets emblématiques.

Principaux objectifs visés :

- Rendre plus efficient et attractif le réseau de transports collectifs
- Encourager l'intermodalité

Déclinaisons :

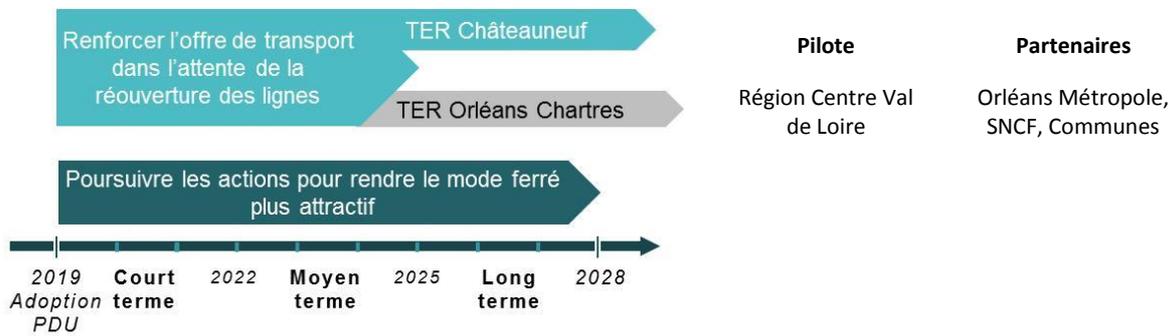
■ Développer la desserte ferroviaire dans les secteurs les plus pertinents du territoire

- **Rouvrir la ligne Orléans Châteauneuf aux voyageurs** : projet phare pour le territoire loirétain, la réouverture de la ligne TER aux voyageurs entre Orléans et Châteauneuf sur Loire permet à la fois une meilleure connexion entre les deux villes, mais également une desserte interurbaine au sein de la métropole, puisque quatre nouvelles haltes y sont prévues : Orléans Ambert, St Jean de Braye, Chécy et Mardié. La bonne intégration de cette ligne passe par la réalisation d'aménagements limitant l'impact de la réouverture de la ligne sur le tissu urbain et son environnement, et par des aménagements qualitatifs et intermodaux au niveau des futures haltes.
- **Anticiper la réouverture de la ligne Orléans Chartres aux voyageurs** : la réouverture de la ligne Orléans Chartres aux voyageurs a déjà été engagée avec la réouverture du tronçon Chartres – Voves. La réouverture jusqu'à Orléans est pour l'instant au stade des études, qui devront être approfondies pour évaluer l'ensemble des impacts de cette infrastructure. Cette ligne permettrait de renforcer les liens entre les deux métropoles, de compléter la desserte interurbaine le long de l'axe (une halte est prévue sur la métropole en limite des communes d'Ingré et Ormes) et de développer le fret céréalier.
- **Dans l'attente de la réalisation de ces projets d'infrastructures, renforcer l'offre de transport régionale routière sur ces axes** par une desserte en transport performant, en intermodalité et complémentarité avec le réseau de transport urbain. En cas d'abandon des projets, étudier la mise en œuvre de nouvelles solutions de mobilité pour desservir ces axes en lien avec la Région.

■ Rendre le mode ferré plus attractif

- **Renforcer la performance et la fiabilité du réseau ferré existant**
- **Améliorer l'accompagnement des voyageurs en situation perturbée**, que ce soit en période de travaux, lors de retards ou d'incidents. Une concertation sera notamment menée avec la SNCF pour faciliter l'usage du tramway entre les deux gares nationales, en cas d'incidents ou de travaux ne permettant pas de desservir la gare d'Orléans centre.
- *Faire des quartiers de gares les vitrines de la métropole ([action 4.2](#))*
- **Améliorer l'offre en desserte de la gare de saint Cyr en Val** afin d'en augmenter l'usage pour les déplacements quotidiens entre Saint Cyr/la Source, Orléans Centre et Les Aubrais.
- *Améliorer l'accessibilité des deux haltes existantes ([action 2.3](#))*

Phasage, pilotage et financement :



- Le financement des actions est porté principalement par la Région Centre Val de Loire, notamment
 - Réouverture de la ligne Orléans-Châteauneuf : 250M€ (dont 6 M€ pour l'aménagement des haltes cofinancé par Orléans Métropole)

Indicateurs de suivi principaux :

- Fréquentation annuelle des gares et haltes ferroviaires internes à la Métropole
- Niveau de régularité des lignes régionales et nationales en desserte du territoire

Impact environnemental :

Amélioration de la qualité de l'air et de la santé	Baisse des consommations énergétiques et des émissions de GES	Baisse des nuisances sonores liées au trafic	Préservation et mise en valeur des paysages et patrimoines
+++	+++	++	+



FICHE ACTION n°5.4

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

Optimiser le transport de marchandises sur le territoire

Contexte et objectifs poursuivis

Située à un carrefour autoroutier, la métropole orléanaise est une zone de logistique importante. Il convient à la fois de faciliter l'accès à ces différentes zones logistiques tout en limitant l'impact des déplacements liés aux marchandises dans les cœurs urbains de la métropole et les nuisances le long des principaux axes de transit.

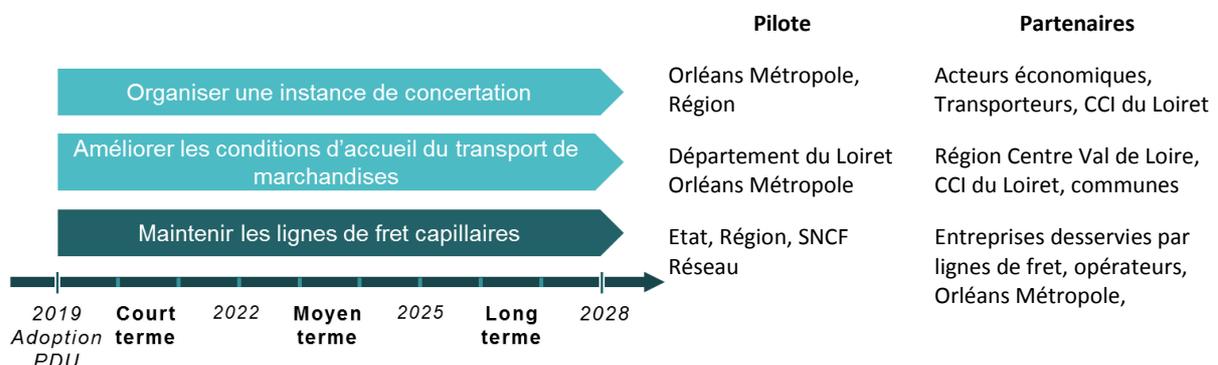
Principaux objectifs visés :

- Limiter les nuisances liées aux véhicules motorisés
- Optimiser le fonctionnement des livraisons en centre urbain

Déclinaisons :

- *Faire évoluer et harmoniser la réglementation des livraisons et du transport de marchandises à l'échelle métropolitaine (action 1.5)*
- **Organiser une instance de concertation avec les acteurs du transport de marchandises** et de logistique, en lien avec la Région Centre Val de Loire. L'objectif de cette instance sera de mieux coordonner les acteurs du transport, de faire connaître et appliquer la réglementation des livraisons et du transport de marchandises.
- **Améliorer les conditions d'accueil du transport de marchandises** sur le territoire, notamment au niveau du centre routier, en lien avec le Département et la Région
- *Travailler sur l'optimisation de la circulation des poids-lourds, y compris dans les zones d'activités, en lien avec la mise en œuvre de la hiérarchisation du réseau viaire (action 1.1)*
- **Maintenir les lignes de fret capillaires** tout en recherchant de nouveaux modèles économiques pour ce mode de transport. La Région souhaite réorienter les transports de marchandises vers des modes plus vertueux, en développant notamment le fret ferroviaire. Pour cela, elle souhaite mettre en œuvre une gouvernance partenariale à l'échelle régionale afin de sauvegarder les lignes de fret capillaire. Elle prévoit également de se doter d'une stratégie régionale, déclinant les objectifs de France Logistique 2025, et visant à développer une logistique plus durable.

Phasage, pilotage et financement :



- Les financements de ces actions sont portés principalement par l'Etat, la Région Centre Val de Loire, et le département du Loiret.

Indicateurs de suivi principaux :

- Evolution du trafic Poids-Lourds sur la métropole

Impact environnemental :

Amélioration de la qualité de l'air et de la santé	Baisse des consommations énergétiques et des émissions de GES	Baisse des nuisances sonores liées au trafic	Limitation des risques liés au transport de matières dangereuses
+	+	+	+

CHAPITRE V – MISE EN ŒUVRE, SUIVI ET EVALUATION

1. Financement, programmation et partenariat

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

Actions	Déclinaisons	Porteur et partenaires	Horizon et Financements principaux *
1.1. Donner un cadre à l'évolution du partage de la voirie	Elaborer à court terme les documents stratégiques et opérationnels permettant de cadrer l'évolution du partage de la voirie sur le territoire métropolitain	<u>Orléans Métropole</u> , Associations d'usagers, gestionnaires de voiries, Agence d'urbanisme	2019-2021 : Plan vélo, plan piéton, hiérarchisation du réseau viaire, etc... - 380 K€
	Réorganiser le réseau viaire et les circulations automobiles pour accompagner les projets en faveur des modes alternatifs	<u>Orléans Métropole</u> , gestionnaires de voiries	Modélisation et études de trafic 500 k€/an
1.2. Organiser le réseau viaire structurant	Donner plus d'espace aux modes alternatifs sur le réseau viaire structurant (RD2020, Mails notamment)	<u>Orléans Métropole</u> , associations d'usagers, gestionnaires de voiries	2018 : RD2020 Sud (Joffre Candolle) - 7,1 M€ 2020 et suivantes : RD2020 Sud suite - 17,4 M€ 2019-2025 : RD2020 Nord - 14,7 M€
	Modérer les vitesses pour améliorer la cohabitation entre les modes	<u>Orléans Métropole</u> , associations d'usagers, gestionnaires de voiries	Intégré au budget d'investissement voirie
1.3. Construire la ville pour les modes actifs	Aménager des espaces qualitatifs et accessibles	<u>Orléans Métropole</u> , associations d'usagers, gestionnaires de voiries	Intégré au budget d'investissement voirie
	Construire un réseau cyclable métropolitain continu et sécurisé	<u>Orléans Métropole</u> , associations d'usagers, gestionnaires de voiries	Aménagements cyclables : 500 K€/an 2020 et suivantes : sécurisation des franchissements de Loire pour les modes actifs - 30M€
	Favoriser l'usage du vélo et de la marche pour les déplacements touristiques et de loisirs	<u>Orléans Métropole</u> , associations d'usagers, gestionnaires de voiries, office du tourisme	2019-2020 : Parc de Loire - 2,9 M€ 2019 : Loire à vélo Nord - 0,9M€
	Augmenter l'offre de stationnement pour les modes non motorisés	<u>Communes</u> , Orléans Métropole, associations cyclistes	Intégré au budget d'investissement voirie et stationnement
1.4. Faire de la politique de stationnement un levier de report modal	Agir sur le stationnement privé pour inciter à des comportements plus vertueux	<u>Orléans Métropole</u>	/
	Faire évoluer l'offre de stationnement public et sa gestion pour maîtriser l'accessibilité du territoire	<u>Communes</u> , Orléans Métropole	Intégré au budget stationnement de la ville d'Orléans - 100 k€/an
1.5. Améliorer le fonctionnement des livraisons dans les centralités	Simplifier le stationnement des livraisons	<u>Communes</u> , Orléans Métropole, associations de commerçants	Actions autour de la logistique urbaine - 50 K€/an
	Réduire les nuisances : limiter la demande et favoriser les modes les moins polluants	<u>Communes</u> , Orléans Métropole, associations de commerçants	

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

Actions	Déclinaisons	Porteur et partenaires	Horizon et Financements principaux*
2.1. Améliorer l'efficacité du réseau de transport urbain	Améliorer les performances du réseau de transport urbain structurant	<u>Orléans Métropole</u> , exploitants	Intégré au budget de la DSP transport : 45 M€/an et au budget investissement transports/mobilité : 9 M€/an dont, 2019 : rénovation de la ligne tram A - 3 M€ 2019-2025 : attractivité bus - 2,4 M€/an
	Faire évoluer la desserte en transport collectif dans les secteurs les moins denses du territoire	<u>Orléans Métropole</u> , exploitants, Région	Intégré budget de la DSP transport - 45 M€/an
	Améliorer la desserte des pôles d'études supérieures	<u>Orléans Métropole</u> , exploitants, Université	
2.2. Simplifier l'usage et améliorer l'image du réseau	Simplifier la billetterie et assouplir l'usage des services de mobilité	<u>Orléans Métropole</u> , exploitants, Région	Intégré au budget d'investissement et de la DSP transport
	Mieux informer les usagers pour leur faciliter l'accès aux réseaux et services	<u>Orléans Métropole</u> , exploitants, Région	
2.3. Faciliter l'intermodalité avec les réseaux de transports collectifs	Améliorer le fonctionnement des pôles d'échanges et d'intermodalité	<u>Orléans Métropole</u> , exploitants, Région	Intégré au budget d'investissement et de la DSP transport
	Améliorer le rabattement vers les réseaux de transports collectifs	<u>Orléans Métropole</u> , gestionnaires de voirie	
2.4. Développer les services à la mobilité	Diversifier les services vélo	<u>Orléans Métropole</u> , associations vélos, exploitants	Intégré au budget d'investissement et de la DSP transport 2020-2023 : Aire covoiturage et pôles échanges - 600 k€
	Optimiser le service d'autopartage	<u>Orléans Métropole</u> , collectivités et établissements publics	
	Valoriser le covoiturage	<u>Orléans Métropole</u> , exploitant, Région	
2.5. Améliorer l'accessibilité du réseau de transports collectifs	Poursuivre la concertation	<u>Orléans Métropole</u> , associations, Régions, exploitants, CCAS	Pas de budget spécifique
	Poursuivre la mise en accessibilité des arrêts du réseau de transports collectifs urbains	<u>Orléans Métropole</u> , exploitants	Mise en accessibilité quai bus urbain - 600 k€/an
	Poursuivre la mise en accessibilité du réseau de transport régional	<u>Région</u>	Financement Région
	Améliorer l'accueil et la prise en compte des besoins spécifiques des personnes handicapées	<u>Orléans Métropole</u> , associations, Régions, exploitants, CCAS	Intégré à la DSP transport Et financement complémentaire à rechercher
	Améliorer le niveau d'accessibilité de l'information	<u>Orléans Métropole</u> , associations, Régions, exploitants, CCAS	Intégré à la DSP transport

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

Actions	Déclinaisons	Porteur et partenaires	Horizon et Financements principaux*
3.1. Observer les comportements et leur évolution	Poursuivre l'observatoire des déplacements et du Plan de Déplacements Urbains	<u>Orléans Métropole</u> , Agence d'urbanisme, Département, Région, ORT	2024 : Evaluation du PDU – 200 K€ Modélisation études de trafic 500 k€/an
	Poursuivre la construction des modèles de trafic		
	Mener des campagnes d'enquêtes préalablement à la réalisation d'aménagements de voirie		
3.2. Développer une centrale de mobilité	Développer la centrale de mobilité en partenariat avec les autres collectivités locales	<u>Orléans Métropole</u> , <u>Région Centre Val de Loire</u> , communes, communauté de communes, pays de l'aire urbaine, département du Loiret, associations proposant des services de mobilité,	2019-2020 : Crédit d'études - 100 K€ 2020 et suivantes : Budget fonctionnement Centrale - Intégré à la DSP ou budget spécifique
3.3. Accompagner les usagers et territoires les plus contraints vers la mobilité durable	Inciter les entreprises et les administrations à prendre des mesures en faveur de la mobilité durable	<u>Orléans Métropole</u> , CCI, entreprises	2020 et suivantes Intégré budget centrale de mobilité
	Accompagner la mobilité dans les quartiers prioritaires	<u>Orléans Métropole</u> , CCAS, associations	
	Accompagner les publics les plus sensibles (personnes âgées, jeunes enfants, etc...)	<u>Orléans Métropole</u> , CCAS, associations, établissements scolaires	
3.4. Faire partie des villes intelligentes/smart cities	Partager, veiller, expérimenter	<u>Orléans Métropole</u> , entreprises et Start up, exploitant du réseau, gestionnaires du stationnement	2019-2020 : Innovation de services et centrale de mobilité - crédit d'études et expérimentation - 1,3M€ sur
	Mettre les technologies au service de l'accessibilité du territoire	<u>Orléans Métropole</u> , entreprises et Start up, exploitant du réseau, gestionnaires du stationnement	
	Limiter le poids des heures de pointe pour réduire les contraintes de dimensionnement des réseaux	<u>Orléans Métropole</u> , grandes entreprises et universités	Intégré budget centrale de mobilité
3.5. Faciliter l'accès à la mobilité moins carbonée et réduire les nuisances liées aux véhicules motorisés	Sécuriser les déplacements	<u>Orléans Métropole</u> , Agence d'urbanisme	Intégré au budget d'investissement voirie
	Encourager le développement des	<u>Orléans Métropole</u>	2019-2025 : Renouvellement de la

	énergies propres		flotte bus en e-bus - 130M€ Accompagnement du développement de l'électro-mobilité 50 K€/an
	Réduire les nuisances liées au trafic routier	<u>Orléans Métropole</u>	

Axe 4 - Articuler développement urbain et transport

Actions	Déclinaisons	Porteur et partenaires	Horizon et Financements principaux*
4.1. Donner la priorité à un urbanisme moins dépendant à la voiture	Conforter l'urbanisation et intensifier la ville et la métropole des proximités	<u>Orléans Métropole</u> , InterSCoT	Pas de budget spécifique
	Développer des outils pour mettre en œuvre un urbanisme favorisant les alternatives à l'automobile	<u>Orléans Métropole</u> , aménageurs	
4.2. Faire des quartiers de gares les vitrines de la Métropole	Améliorer le fonctionnement du pôle d'échanges de la gare d'Orléans	<u>Orléans Métropole</u> , exploitant, gestionnaire du centre commercial	2020 et suivantes : Etude de faisabilité Gare d'Orléans-Place Arc (projet urbain et PEM) - 2,5M€
	Créer une centralité autour de la gare des Aubrais et du quartier Interives	<u>Orléans Métropole</u> , communes d'Orléans et de Fleury les Aubrais, SNCF	2019-2023 : Transport par câble - 13,6M€ 2018-2026 : Voiries Interives (bouclage Nord Rue Victor Hugo, parc urbain) - 19,6 M€
4.3. Adapter les réseaux de transport au développement du territoire	Développer les infrastructures viaries nécessaires pour permettre l'accessibilité du territoire en respectant les objectifs de développement durable	<u>Orléans Métropole</u> , <u>Conseil Départemental</u> , gestionnaires de voiries	2019-2025 : Doublement RD2271 - budget département 2020-2022 : Echangeur de Gidy - 34,6M€ (dont 7,65 M€ financés par Orléans Métropole) 2020 et suivantes : Voie des Groupes - 10 M€ 2020 et suivantes : Tête Nord du Pont de l'Europe - 9,3 M€
	Renforcer la desserte alternative dans les pôles en développement	<u>Orléans Métropole</u> , <u>Région Centre Val de Loire</u> , exploitant, gestionnaires de voiries	2019 : Station tram CO'Met - 6,8 M€ 2019 : Station tram Larry - 1,7 M€ 2025 et suivantes : TCSP Jean Zay Droits de l'Homme - 2,4M€/an
	Anticiper les développements futurs de la Métropole	<u>Orléans Métropole</u>	Pas de budget spécifique

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

Actions	Déclinaisons	Porteur et partenaires	Horizon et Financements principaux*
5.1 Favoriser les coopérations à l'échelle de l'aire urbaine	Intégrer la mobilité aux débats dans les conférences territoriales de l'Orléanais	<u>Orléans Métropole / PTER de l'aire urbaine</u> , Région Centre Val de Loire, agence d'urbanisme	Pas de budget spécifique
	Mettre en place des outils communs	<u>Orléans Métropole / PTER de l'aire urbaine</u> , Région Centre Val de Loire, agence d'urbanisme	Pas de budget spécifique
	Poursuivre la concertation et le travail partenarial avec les AOM du territoire et avec la Région Centre Val de Loire	<u>Région Centre val de Loire</u> , Orléans Métropole, autres AOM de la Région	Pas de budget spécifique
5.2 Penser l'accessibilité à grande échelle	Promouvoir une connexion ferrée avec le Grand Paris et les aéroports parisiens	<u>Orléans Métropole</u>	Pas de budget spécifique
	Moderniser et renforcer l'attractivité de la liaison ferroviaire Paris-Orléans-Limoges-Toulouse	<u>Etat, SNCF</u>	Pas de budget spécifique
	Réaliser le contournement de Jargeau	<u>Département</u>	2023 : Financement Département
	Elargir l'A10 (et créer un nouvel échangeur à Gidy)	<u>Cofiroute, Etat, Orléans Métropole</u>	2024 : Elargissement A10 - 220 M€ (Etat -Cofiroute) +1M€ pour la création d'une halte multimodale à l'échangeur Orléans Centre
5.3 Valoriser le transport ferroviaire sur le territoire	Redéployer la desserte ferroviaire	<u>Région Centre Val de Loire</u> , Orléans Métropole, SNCF	Financement Région
	Rendre le mode ferré plus attractif		
5.4 Optimiser le transport de marchandises sur le territoire	Organiser une instance de concertation	<u>Orléans Métropole et Région Centre Val de Loire</u> , acteurs économiques, Transporteurs, CCI du Loiret	Pas de budget spécifique
	Améliorer les conditions d'accueil du transport de marchandises sur le territoire	<u>Orléans Métropole, Département du Loiret</u> , Région Centre Val de Loire, CCI, communes	Financements Région, Département, Etat
	Maintenir les lignes de fret capillaires	<u>Région, Etat, SNCF Réseau</u> , Entreprises desservies par lignes de fret, opérateurs, Orléans Métropole	

(*) Pour rappel, le plan d'actions du PDU se compose de 22 actions dont l'avancement et le niveau de connaissance en termes de financement sont très divers :

- Certaines sont déjà programmées, leur lancement est prévu à court terme avec un budget prédéfini et validé (actions « faire »),
- D'autres sont en cours d'études techniques, ou en réflexion, et leur maturité ne permet pas de les chiffrer ou de les planifier (actions « étudier pour faire » ou « anticiper »).
- Pour un certain nombre d'actions, les coûts de réalisation sont inclus dans des coûts globaux d'aménagement de l'espace public (par exemple, l'accessibilité de la voirie, les aménagements cyclables...) ou dans le budget de la Délégation de Services Publics des services de transport, et peuvent difficilement être individualisés.
- Enfin, ces données sont susceptibles d'évoluer au fur et à mesure de la réalisation des projets inscrits au PDU.

Les éléments financiers indiqués sont donc des estimations, qui seront affinées projet par projet au cours de leur mise en œuvre.

2. Suivi et évaluation

Suivre la mise en œuvre du plan d'actions du PDU est primordial pour atteindre les objectifs fixés collectivement en matière d'évolution des pratiques de mobilité.

2.1 Instances de concertation pour le suivi et l'évaluation du PDU

La révision du PDU s'est déroulée en concertation étroite avec les acteurs du territoire. Cette association sera poursuivie dans le cadre du suivi et l'évaluation du PDU.

Afin de garantir la bonne avancée des actions du PDU, les comités technique et de pilotage du PDU se réuniront une à deux fois par an. Leurs objectifs seront à la fois de suivre les avancées des actions, de vérifier les priorités et le cas échéant de les faire évoluer.

L'implication citoyenne et de la société civile sera poursuivie dans la mise en œuvre du plan d'actions, avec :

- l'organisation d'ateliers de construction du « plan vélo » et du « plan piéton » notamment,
- la poursuite des ateliers « PDU » ou la création d'une instance de concertation spécifique avec les associations
- la réalisation d'enquêtes pour identifier les évolutions des pratiques de déplacements sur le territoire.

Les associations et la société civile seront également consultées régulièrement dans le cadre du conseil de développement et de la commission intercommunale pour l'accessibilité de la métropole.

2.2 L'observatoire des déplacements et du PDU

L'observatoire des déplacements de la métropole orléanaise, porté conjointement par l'agence d'urbanisme de l'agglomération orléanaise et Orléans Métropole, analyse les évolutions de l'offre et des pratiques de mobilité quotidienne sur le territoire. Il suit notamment une série de données et indicateurs autour de la mobilité, dont les principaux sont publiés chaque année via « les chiffres clés de mobilité dans la métropole orléanaise ».

L'observatoire des déplacements sera le principal outil de suivi de l'avancée du PDU et d'aide à son évaluation. Le PDU fait en effet l'objet d'une évaluation tous les cinq ans et, le cas échéant, est révisé (Article L1214-8 du code des transports).

A noter que le PDU prévoit de faire évoluer et conforter certaines thématiques portées par l'observatoire ([action 3.1](#)) : élargissement du périmètre d'analyse à l'échelle de l'aire urbaine, développement d'observatoires de l'accidentologie et du stationnement, renforcement des données de mobilité routière.

2.3 Tableau des indicateurs

Chacune des actions dispose d'indicateurs de suivi permettant à la fois de suivre le processus de mise en œuvre ainsi que l'efficacité des actions et leurs impacts sur l'environnement. Le tableau suivant reprend les principaux indicateurs, qui seront suivis par l'observatoire des déplacements :

Axes	Principaux indicateurs de suivi	Producteur de la donnée	Fréquence de suivi
1. Développer un partage de la voirie plus équitable, favorisant les alternatifs	Linéaire d'aménagements dédiés aux bus	Orléans Métropole	Annuelle
	Linéaire d'aménagements cyclables et de zones 30	Orléans Métropole	Annuelle
	Nombre de places de stationnement réglementées dans la métropole	Communes	Annuelle

2. Renforcer l'attractivité des transports collectifs et des services de mobilité	Nombre de voyages par kilomètre sur le réseau de transport urbain	Exploitant	Annuelle
	Vitesse commerciale des lignes de bus structurantes	Exploitant	Annuelle
	Nombre d'usagers bénéficiant du post-paiement ou utilisant l'open-paiement	Exploitant	Annuelle
	Nombre d'abonnés aux services vélos	Exploitant	Annuelle
	Part des arrêts et véhicules accessibles du réseau de transports urbains	Orléans Métropole	Annuelle
	Part des arrêts et véhicules accessibles des réseaux interurbains et ferroviaires	Région	Annuelle
3. Accompagner les usagers et territoires vers une mobilité plus durable et innovante	Publication des « Chiffres clés de la mobilité »	Orléans Métropole / Agence d'Urbanisme	Annuelle
	Mise en œuvre de la centrale de mobilité et nombre d'actions portées	Orléans Métropole	
	Part des véhicules peu émissifs du parc privé et public	Préfecture (privé) et Orléans Métropole (public)	Annuelle
4. Articuler développement urbain et transport	Localisation des permis de construire par rapport à l'armature urbaine	Orléans Métropole/Agence d'Urbanisme	5 ans
	Mise en service des infrastructures	Orléans Métropole	-
5. Etendre les solutions de mobilité au-delà de la Métropole	Réalisation des infrastructures	Orléans Métropole/Département/Région/Etat	-
	Fréquentation annuelle des gares et haltes ferroviaires internes à la Métropole	SNCF/Région	Annuelle
Evaluation environnementale	Gaz à Effet de Serre émis annuellement (en kg tonnes équivalent CO ₂) par le secteur des transports	Lig'Air	4 ans
	Pollution de l'air : Nombre de dépassements de la valeur limite réglementaire en NO ₂ et PM _{2.5}	Lig'Air	Annuelle
	Bruit : Part de la population exposée à la valeur limite réglementaire de 68 dB(A)	Orléans Métropole	5 ans dans le cadre de la révision du PPBE
	Consommation énergétique annuelle du territoire par le secteur du transport	OREGES CVL	5 ans
	Évolution de l'artificialisation des sols (extension en ha)	Orléans Métropole/Agence d'Urbanisme	5 ans

Listes des abréviations/sigles

AOM : Autorité Organisatrice de Mobilité
DREAL : Direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement
DSP : Délégation de Service Public
ETP : Equivalent Temps Plein
FCD : Floating Car Data
OAP : Orientation d'Aménagement et de Programmation
PAVE : Plan de Mise en Accessibilité de la Voirie et des Espaces Publics
PCAET : Plan Climat Air Energie Territorial
PDE/PDA : Plan de Déplacements d'Entreprises / Plan de Déplacements des Administrations
PDU : Plan de Déplacements Urbains
PL : poids lourds
PLU(m) : Plan Local d'Urbanisme (Métropolitain)
PPA : Plan de Protection de l'Atmosphère
PPBE : Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement
PPI : Plan Pluriannuel d'Investissement
PPRI : Plan de Prévention du Risque Inondation
SAGE : Schéma d'Aménagement et de Gestion des Eaux
SCoT : Schéma de Cohérence Territoriale
SDAGE : Schéma Directeur d'Aménagement et de Gestion des Eaux
SRADDET : Schéma Régional d'Aménagement, de Développement Durable et d'Egalité des Territoires
SRCAE : Schéma Régional Climat Air Energie
TC : Transports Collectifs
TER : Train Express Régional
UVP : Unité de Véhicule Particulier
VAE : vélo à assistance électrique
VP : véhicule particulier
ZAC : Zone d'aménagement Concertée

Annexes

Annexe 1 : Annexe accessibilité

Annexe 2 : Rapport environnemental

Annexe 3 : Avis des Personnes Publiques Associées

Assistance à maîtrise d'ouvrage

Bureau d'études Mobilités-Transports

Transitec Ingénieurs-Conseils

28, rue Sainte Foy · FR-75002 PARIS

T +33 (0)1 43 48 36 59 · F +33 (0)4 72 37 88 59

pauline.zylberblat@transitec.net · www.transitec.net



Bureau d'études Environnement

Ecovia

Europôle de l'Arbois · Bât Marconi

Avenue Louis Philibert · 13100 AIX EN PROVENCE

T +33 (0)4 42 12 53 31 · F +33 (0)4 86 31 81 09

contact@ecovia.fr · www.ecovia.fr

