

Les chiffres clés de la mobilité dans la métropole orléanaise

2016



ORLÉANS
MÉTROPOLÉ

Naturellement Val de Loire

SOMMAIRE

Observer et analyser la mobilité	p. 3
À pied et à vélo	p. 4
À pied.....	p. 4
À vélo	p. 5
En vélo'+	p. 6
En vélo'tao.....	p. 7
En tram, en bus, en train	p. 8
En tram, en bus	p. 8
En transport à la demande (résa'tao)	p. 10
L'accessibilité du réseau Tao	p. 10
En train	p. 11
En voiture	p. 12
En voiture particulière	p. 12
En poids-lourds	p. 13
Le covoiturage	p. 13
Le stationnement	p. 14
Les parkings relais tram (P+R)	p. 15
Les risques et nuisances	p. 16
L'accidentologie routière	p. 16
La pollution de l'air	p. 18
Sources	p. 19

Mieux comprendre la mobilité pour la faire évoluer

L'observatoire des déplacements et du Plan de Déplacements Urbains (PDU) a pour ambition non seulement d'observer, mais aussi de quantifier et d'analyser les principaux effets de la politique de mobilité d'Orléans Métropole.

Cette 3^e édition des « chiffres clés de la mobilité » permet de photographier l'offre et les pratiques de mobilité sur notre territoire en 2016. Elle est basée sur un certain nombre d'indicateurs relatifs à la marche à pied, au vélo, aux transports en commun ou encore à la voiture.

AVANCEMENT DE LA RÉVISION DU PDU

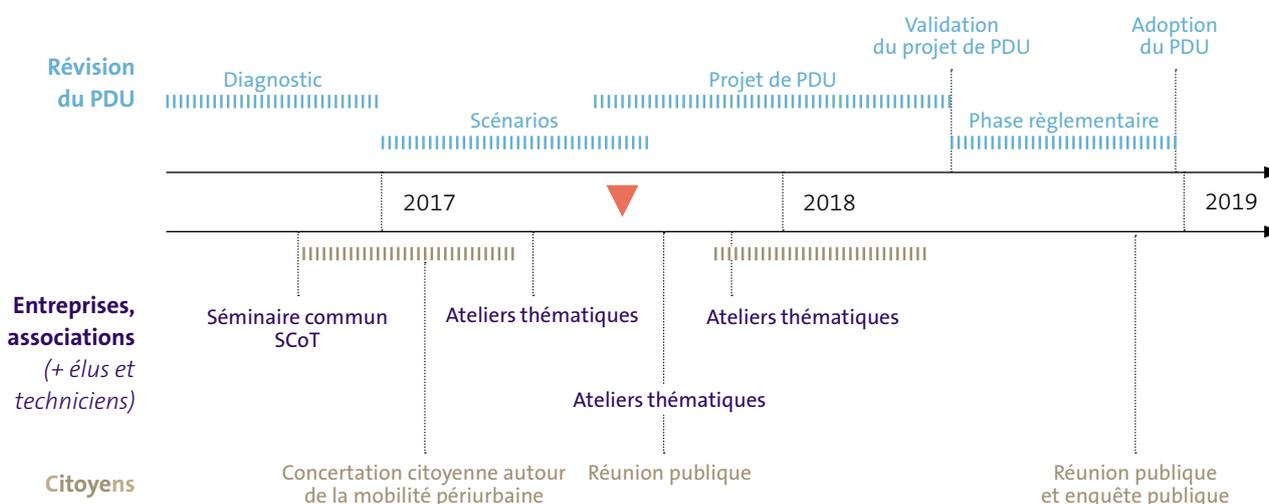
Le Plan de Déplacements Urbains de la métropole orléanaise a été mis en révision en 2016, suite à un bilan plutôt positif des actions du PDU précédent (adopté en 2008). Sa révision permet d'alimenter celle du Schéma de Cohérence Territoriale (SCoT), également en cours.

La démarche a été lancée mi-2016, par un diagnostic de l'offre et de la demande de déplacements sur le territoire. L'objectif était de mettre en évidence les principaux enjeux d'évolution pour les années à venir et de débiter la concertation (auprès des habitants, des entreprises, des élus et des techniciens des communes, du département, de la région et des pays limitrophes).

Début 2017, à partir de ces éléments, plusieurs scénarios et niveaux d'ambition pour le futur PDU ont été proposés puis évalués.

Le scénario retenu sera ensuite décliné et précisé en un plan d'actions pour les dix prochaines années.

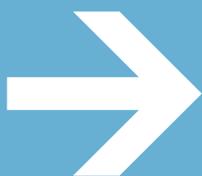
Fin 2018, après concertation publique, le PDU sera adopté, en même temps que le SCoT.





À PIED ET À VÉLO

EN 2016



OBJECTIFS DU PDU

*Doubler la part
des déplacements
à vélo et améliorer
les aménagements
et services pour les
piétons et les cyclistes*

À pied

— L'OFFRE —



10 km

d'aires piétonnes
recensées



3 km

de zones de rencontre

*(zone favorisant la cohabitation des modes
de déplacement et le respect du plus
vulnérable. Vitesse limitée à 20 km/h)*



— L'USAGE —



26,5 %

des déplacements des habitants¹



Rue de la République :

+ de 10 000

piétons en semaine,

20 000

 le samedi

Les Halles Châtelet :

Près de 7 000

piétons en semaine,

10 000

 le samedi

À vélo

— L'OFFRE —



436 km
d'aménagements cyclables

dont **356 km** spécifiques pour les cyclistes (de type pistes, bandes, double sens, couloirs bus cyclables) et **80 km** de zones apaisées (zone 30, aire piétonne, zone de rencontre)

↗ **+2 %** par rapport à 2015
(8 km aménagés en 2016)



— L'USAGE —



5,5 %
des déplacements des habitants¹



Trafic cycliste annuel sur 9 points de comptage²



↘ **-2 %** de trafic sur les 9 points de comptage de la métropole par rapport à 2015

L'année 2016 a connu une légère baisse du trafic cycliste, liée aux fortes précipitations entre mars et juin (3 fois plus qu'en 2015) qui ont limité la pratique.

2 350

cyclistes en moyenne ont franchi chaque jour la Loire en 2016

60 % sur le Pont George V

25 % sur le Pont Thinat

15 % sur le Pont de l'Europe

En vélo'+

Mis en place en 2007, vélo'+ est un service de location courte durée et en libre-service de vélos à Orléans.

— L'OFFRE —



En 2017, l'offre vélo'+ va évoluer avec la mise en service d'une nouvelle station à Sonis, et le déploiement de 172 vélo'+ électriques.



— L'USAGE —



↗ +2 % par rapport à 2015



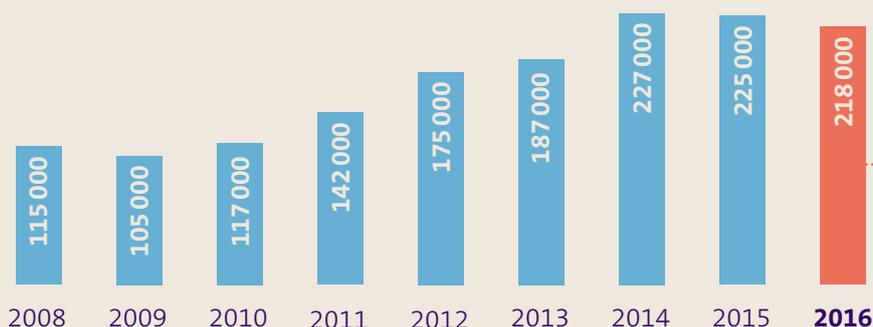
des déplacements à vélo sont effectués en vélo'+



utilisations occasionnelles (jour ou semaine)

↗ +9 % par rapport à 2015

Fréquentation du service vélo'+ en nombre d'emprunts annuels³

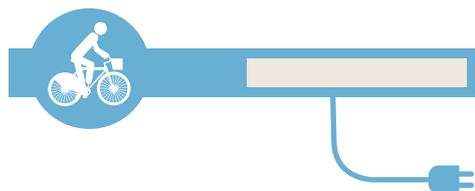


↘ -3 % par rapport à 2015

En vélo'tao

Créé en juillet 2012, vélo'tao est un service de location longue durée de vélos sur la métropole (location de 3 à 12 mois).

— L'OFFRE —

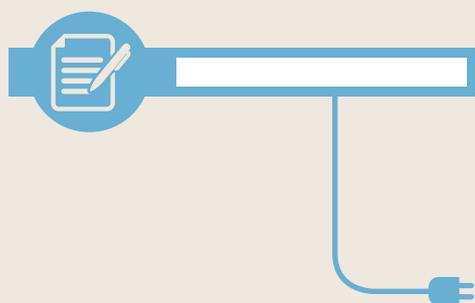


850

vélos en location en 2016,
dont **400** à assistance électrique



— L'USAGE —



725

contrats signés en 2016

↗ +23 % par rapport à 2015

dont **450** pour la location
de vélos à assistance électrique
(soit 62 % des contrats, contre
74 % en 2015)



Le saviez-vous ?

Une vélo'station est à disposition des cyclistes en gare d'Orléans.

Située au pôle d'échange Gare d'Orléans et dotée d'un service « petit entretien », la vélo'station permet aux cyclistes d'être informés sur les modalités d'inscription et d'utilisation des services vélo'+ et vélo'tao.

C'est également à la vélo'station que les vélos peuvent être gravés contre le vol et que l'accès au service Parcs Relais Vélos (P+R Vélos) peut être activé.

20 P+R Vélos, d'une capacité d'accueil de 14 à 40 places, sont implantés sur la métropole, à proximité de stations de tramway ou de bus. Il est possible d'y stationner son vélo en toute sécurité et d'y recharger son vélo électrique. L'accès à ces parkings sécurisés est gratuit, après inscription et activation du service avec sa carte Tao.

Mis en service entre 2014 et 2015, les P+R vélos restent encore peu utilisés (taux d'occupation moyen entre 10 et 15 %), ceux de la Gare d'Orléans et de la station Victor Hugo étant les plus fréquentés.



EN TRAM, EN BUS, EN TRAIN

EN 2016



OBJECTIFS DU PDU

Améliorer l'attractivité et la performance du réseau de transports collectifs et l'adapter aux besoins de la population

En bus, en tram

Le réseau Tao est le réseau de transports en commun d'Orléans Métropole.

— L'OFFRE —



34

lignes de bus dont 3 lignes à haute fréquence (lignes 1 à 3, toutes les 10 minutes en heure de pointe)



2

lignes de tramway



41,8 km

par habitant. *Moyenne nationale : 36 km/hab en 2011.*



— L'USAGE —



10,5 %

des déplacements des habitants¹



117

voyages par habitant.
Moyenne nationale en 2011 : 169 voyages.

2,8

voyages par kilomètre parcouru

↑ +6,2 % par rapport à 2015



11 698 000 km
parcourus en 2016

↘ **-1,4 %** par rapport à 2015

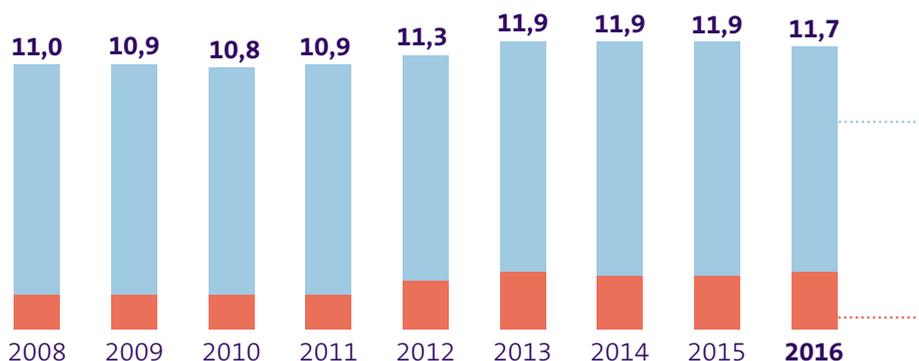


20,1 km/h

de vitesse moyenne commerciale

= 19,9 km/h en 2015

Évolution de l'offre kilométrique annuelle du réseau Tao (en millions de kilomètres)⁴



80 %

des km parcourus en bus



20 %

des km parcourus en tramway



32 792 000 voyages en 2016

↗ **+4,7 %** par rapport à 2015 soit +1,4 million de voyages supplémentaires



Évolution de la fréquentation annuelle du réseau Tao (en millions de voyages)⁵



35 %

des voyages sont effectués sur le réseau bus



65 % sur

le réseau tramway

En transport à la demande (résa'tao)

Le service résa'tao est un service de transport à la demande qui vient compléter le réseau bus-tram sur les secteurs les moins denses du territoire. Il est expérimenté depuis septembre 2015. Le service fonctionne uniquement sur réservation et permet de rejoindre le collège du secteur, un pôle d'échanges bus, une station tram ou le centre-ville d'une commune.

— L'OFFRE —

11 secteurs

de transport à la demande
sur le territoire

— L'USAGE —



29 300

voyages effectués en 2016,
avec en moyenne chaque mois
255 clients différents transportés
et 34 nouveaux inscrits.

3 zones

les plus fréquentées :

Résa'bleu à Saint-Jean-de-Braye
(34 % des voyages), Résa'vert
à Olivet (20 % des voyages) et
Résa'violet à Saint-Denis-en-Val
(17 % des voyages).

L'accessibilité du réseau bus/tram

— L'OFFRE —



37%

 des arrêts

sont aux normes d'accessibilité
pour les personnes à mobilité réduite
en 2016

+ 17

 quais

mis en accessibilité en 2016

100%

des véhicules sont accessibles
en 2016 (hors véhicules 9 places
effectuant les services de transport
à la demande)



1

 service de transport
spécialisé (service TPMR), pour
les personnes ayant des difficultés
de déplacements (en fauteuil
roulant, malvoyants, etc.)


— L'USAGE —



80%

des montées sont effectuées
à des arrêts accessibles



24 600

voyages effectués sur le service
TPMR en 2016

↗ +8 % par rapport à 2015

avec en moyenne chaque mois
198 clients différents transportés
et 10 nouveaux clients.

En train

— L'OFFRE —



4 gares

dont 2 gares nationales (Orléans, Les Aubrais, Saint-Cyr-en-Val, La-Chapelle-Saint-Mesmin)

Avec un ticket ou un abonnement Tao, il est possible de voyager en train TER entre ces 4 gares.



— L'USAGE —



5,3 millions

de voyageurs annuels en 2015*

= Stable par rapport à 2014

* à la date d'édition de ce document, les données de fréquentation sur l'année 2016 n'étaient pas encore disponibles

Nombre de voyageurs annuels en 2015⁶

La-Chapelle-Saint-Mesmin

6 800

Saint-Cyr-en-Val

75 600

Les Aubrais

1 672 200 **32 % des voyageurs**

Orléans

3 553 100 **67 % des voyageurs**



Le saviez-vous ?

Une concertation a été lancée en 2016 auprès des habitants pour identifier et tester les nouveaux services de mobilité à déployer dans les secteurs périurbains.

Depuis plusieurs années, ces zones situées dans ou en périphérie de la métropole d'Orléans se développent. Les ménages et les entreprises s'y installent toujours plus nombreux, et les déplacements y sont effectués à plus de 70 % en voiture. La mise en place de services de transports efficaces n'étant souvent pas possible en raison de la dispersion des habitats et des activités.

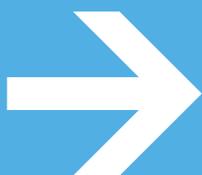
Pour offrir des solutions alternatives de mobilité dans ces secteurs, Orléans Métropole a donc lancé une concertation publique. Près de 80 personnes ont participé aux 3 ateliers de travail organisés dans le cadre de la révision du PDU : des habitants, des entreprises, des acteurs du transport et des start-uppers.

Bilan : des idées nombreuses pour identifier de nouveaux services de mobilité à déployer, parmi lesquelles le covoiturage, des lignes express de transport vers les zones d'activités, une amélioration de l'information multimodale ou encore des transports à la demande à réservation en temps réel... Et avant fin 2017, une ligne express vers Cap Saran, Gidy et le pôle 45 va être créée.



EN VOITURE

EN 2016



OBJECTIFS DU PDU

Stabiliser, voire faire baisser, la part des déplacements en voiture, hiérarchiser le réseau routier selon la fonction des voies et maîtriser le stationnement automobile dans l'hyper centre d'Orléans et en première couronne.

En voiture particulière

— L'USAGE —



55%

des déplacements des habitants¹

↗ **+1,6%** de trafic depuis 2015 sur l'ensemble des compteurs routiers suivis par l'observatoire du trafic de la métropole hors autoroute.



+ de 110 600

véhicules en moyenne ont franchi la Loire chaque jour en 2016 (hors pont de l'autoroute).

↗ **+0,3%** de trafic entre 2015 et 2016 sur les 4 ponts de Loire

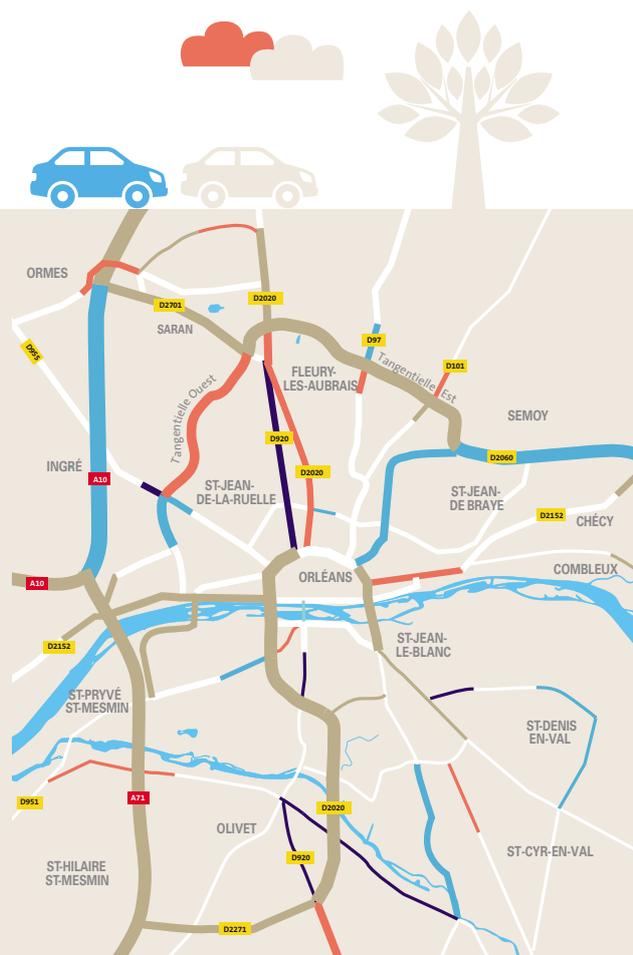
Après des baisses entre 2008 et 2012, **le trafic routier est en légère augmentation** dans la métropole depuis 2013, avec en moyenne

0,4 à 1,7%

d'augmentation par an.

Évolution du trafic routier entre 2015 et 2016⁷ →

- Augmentation > 5%
- Stabilisation / légère augmentation (entre 0 et +5%)
- Stabilisation / légère baisse (entre -5% et 0%)
- Baisse > -5%
- Absence de données



En poids-lourds

— L'USAGE —

5,9% de poids lourds

dans le trafic total suivi par l'observatoire des trafics routiers en 2016 (hors autoroutes)

↘ **-3%** de trafic poids-lourds par rapport à 2015 (hors autoroutes)



145 300

mouvements de marchandises par semaine sur la métropole : **36%** générés par la ville centre et seulement **11%** par l'hyper centre

Le covoiturage

En moyenne, le taux d'occupation d'une voiture en heure de pointe est de 1,2 personne par véhicule. L'utilisation d'une même voiture par plusieurs personnes sur un même trajet, peut être une solution pour lutter contre les embouteillages et la pollution atmosphérique, mais aussi pour limiter les coûts des transports. Sur la métropole orléanaise, alors que le covoiturage longue distance est déjà bien développé, le covoiturage courte distance (notamment pour les déplacements domicile-travail) n'en est qu'à ses prémices.

— L'OFFRE —



15

aires de covoiturage sur le département du Loiret



De nombreux sites ou applications permettant de mettre en relation les covoitureurs, pour des longs trajets (blablacar.fr, laroueverte.com, roulezmalin.com...) ou pour les trajets quotidiens (covoiturage-loiret.fr, wayzup.com, trajetlacarte.com, citygoo.fr, idvroom.com...)



— L'USAGE —



Orléans

1^{re} ville française sur l'économie du partage autour du transport (covoiturage longue distance et autopartage), du fait de sa bonne connexion au réseau autoroutier, et sa faible densité (plus une ville est petite, plus le transport entre particuliers se développe)⁸



Plus de 14 000

départs de la métropole orléanaise chaque mois en covoiturage longue distance⁹



4 principaux secteurs

de dépose ou prise en charge des covoitureurs longue distance : gare d'Orléans, gare des Aubrais, secteur de l'Université La Source et Péage Orléans Centre⁹

Le stationnement

— L'OFFRE —



2 900 places
de stationnement payant

sur voirie en centre-ville d'Orléans en 2016

➤ **+1 700 places** supplémentaires
environ en mars 2016 avec l'extension
du stationnement payant dans l'intramail



Près de
5 500 places

dans les parcs payants fermés
d'Orléans en 2016

▬ **Stable** par rapport à 2015



— L'USAGE —

➤ **+78 %** de fréquentation
du stationnement payant sur
voirie en centre-ville (en lien
avec l'augmentation de l'offre)
entre 2015 et 2016

▬ **Stabilité** de fréquentation
des parkings payants en centre-
ville entre 2015 et 2016

La fréquentation du parking Cheval
Rouge poursuit sa progression
(**+19 %**). Les parkings autour des
gares ont vu leur fréquentation
baisser, en lien avec l'augmentation
des tarifs (**-18 %** au parking Münster,
-12 % au parking Gare et **-6 %**
aux parkings de Fleury).

Évolution de la fréquentation du stationnement réglementé (nombre d'utilisations
annuelles des stationnements, en milliers)¹⁰



Les parkings relais tram (P+R)

Situés à proximité immédiate de stations de tramway ou de pôles de correspondance bus et en périphérie urbaine, les parkings relais (ou P+R) sont des parcs de stationnement automobile réservés aux utilisateurs des transports collectifs. Ils permettent de stationner gratuitement et de façon sécurisée, tout en incitant à laisser sa voiture et à privilégier les transports en commun pour rejoindre le centre de la métropole.

— L'OFFRE —



12 P+R

le long des 2 lignes de tramway



1 958

places offertes en 2016



— L'USAGE —

↑ +6% de la fréquentation des P+R par rapport à 2015.

La fréquentation des Parcs Relais de la ligne B continue sa progression en 2016, notamment dans les parkings les plus proches du centre d'Orléans, en lien avec l'extension du stationnement payant en hyper centre ou la saturation des P+R plus éloignés : P+R Pont de l'Europe (+54 %), Droits de l'Homme (+21 %) et Gaudier Brzeska (+19 %). La fréquentation des Parcs Relais de la ligne A reste majoritairement stable.

Évolution de la fréquentation des P+R (nombre d'utilisations annuelles, en milliers)¹¹

Note : la fréquentation des P+R Bustière et Libération, en accès libre, n'est pas intégrée.



Le saviez-vous ?

L'extension du stationnement payant a permis à un plus grand nombre de voitures de stationner dans l'intra-mails.

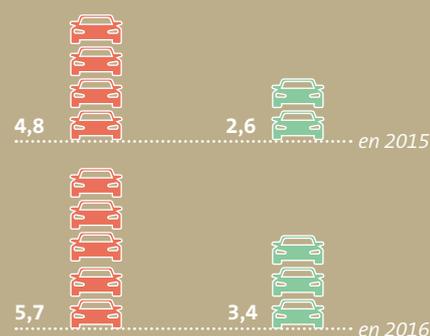
En mars 2016, le stationnement payant a été étendu à l'ensemble de l'intra-mails d'Orléans, soit environ 1 700 places payantes supplémentaires sur voirie.

Cette extension a eu des effets plutôt bénéfiques sur l'usage du stationnement :

- baisse du nombre de véhicules « ventouses » (notamment en zone résidentielle, dite « verte ») ;
- meilleure disponibilité des places proches des commerces (dite zone « orange ») et sur les mails ;
- amélioration de la rotation des places.

En zone orange
(en véh/place/jour)

En zone verte
(en véh/place/jour)



Les résidents des secteurs gratuits situés à proximité ont vu s'accroître les difficultés de stationnement (Faubourg Bourgogne, quartier Dunois et Dauphine) : augmentation ponctuelle du nombre de véhicules ventouses et du taux d'occupation des places.



LES RISQUES ET NUISANCES

EN 2015*



OBJECTIFS DU PDU

Renforcer la sécurité des déplacements et réduire les nuisances liées à la circulation des véhicules motorisés (air, bruit, consommation énergétique...)

* à la date d'édition de ce document, les données d'accidentologie sur l'année 2016 n'étaient pas encore disponibles.

L'accidentologie routière

— NOMBRE D'ACCIDENTS — ET DE VICTIMES



81 accidents corporels

↘ **-24 à 30 %** du nombre d'accidents et de victimes recensés entre 2014 et 2015



108 victimes, dont **64** blessés graves et **9** personnes tuées en 2015

▬ **stagnation** du nombre de tués et de blessés graves entre 2014 et 2015



— ACCIDENTOLOGIE — ET MODE DE DÉPLACEMENTS

En 2015, en moyenne il y a eu 1 victime tou(te)s les :



1 semaine

1 victime en voiture (conducteur ou passager)

↘ **47** en 2015 contre **65** en 2014



3 semaines

1 victime à pied

↘ **22** en 2015 contre **26** en 2014



15 jours

1 victime en moto ou cyclomoteur

↘ **30** en 2015 contre **45** en 2014

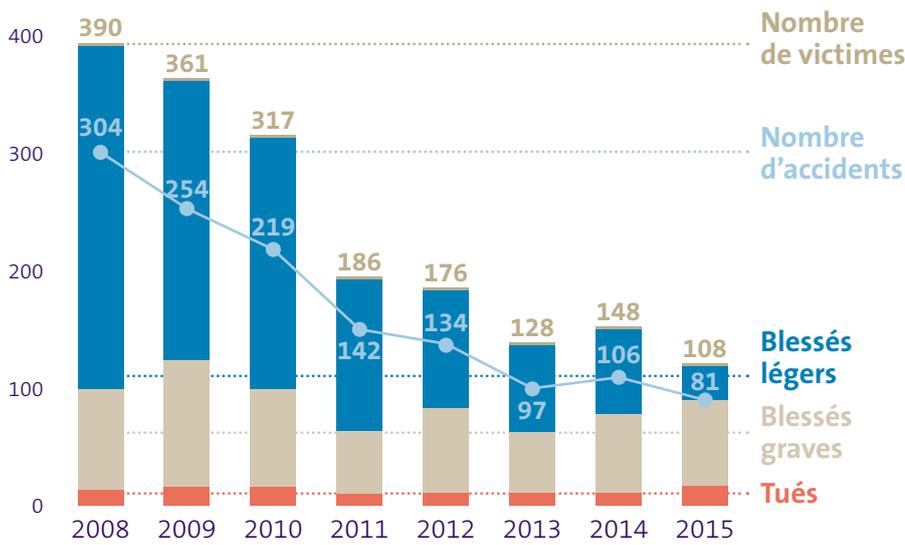


2 mois

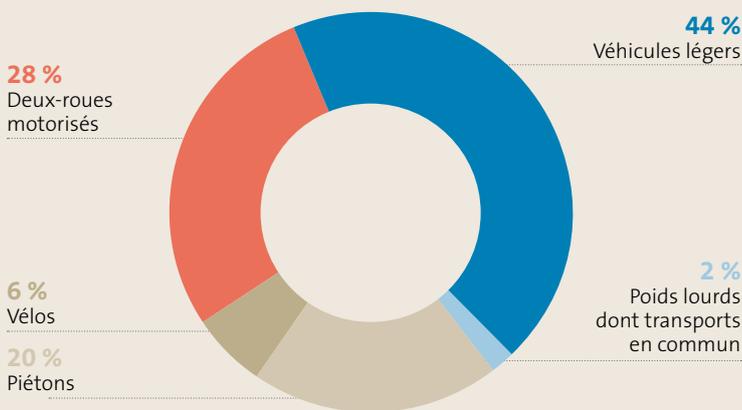
1 victime en vélo

↘ **7** en 2015 contre **10** en 2014

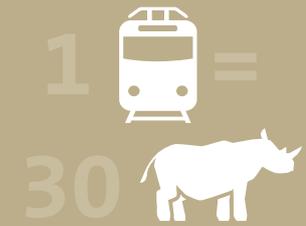
Évolution du nombre d'accidents routiers et de victimes sur l'agglomération orléanaise¹²



Part des modes de déplacement parmi les victimes en 2015¹³



Au regard des parts modales de déplacements, les **deux-roues motorisés** constituent le mode le plus accidentogène. Ils représentent 1 % des déplacements, mais **30 % des victimes**.



Le saviez-vous ?

Le tramway est l'un des moyens de transport les plus sûrs, mais attention en traversant les voies, un tram équivaut au poids de 30 rhinocéros !

En moyenne, 45 accidents impliquant un tramway sont recensés chaque année sur la métropole. Il s'agit le plus souvent d'accident matériel, mais en 2016, 1 accident corporel grave a été recensé. Un tramway pèse l'équivalent de 30 rhinocéros, et met 102 mètres pour s'arrêter (55 mètres en freinage d'urgence) contre 28 mètres pour une voiture à 50 km/h. Il faut donc redoubler de vigilance en traversant les rails.

Les automobilistes sont impliqués dans plus de 95 % de ces accidents, le plus souvent suite au non respect du code de la route : 41 % des accidents sont liés au non respect du feu rouge par l'automobiliste, vient ensuite l'arrêt ou l'empiètement sur la plateforme du tram pour la ligne A, et le non respect du stop sur la ligne B.

1 accident

corporel grave impliquant un tramway a été recensé en 2016 sur la métropole

La pollution de l'air

— EN 2016 —

6 jours / 7

la qualité de l'air est qualifiée de « bonne » ou « très bonne », selon l'indice ATMO**

Aucun dépassement de la valeur limite en NO₂* (dioxyde d'azote, polluant principalement d'origine routière)

* au niveau des 5 points de relevés implantés sur la métropole.

** L'indice ATMO caractérise la qualité de l'air quotidienne sur une échelle qui va de 1 (indice très bon) à 10 (indice très mauvais). Son calcul est basé sur les teneurs en 4 polluants, le dioxyde d'azote (NO₂), le dioxyde de soufre (SO₂), les particules ou poussières inférieures à 10 microns (PM₁₀) et l'ozone (O₃). Cet indice donne une indication et est suivi sur la métropole d'Orléans par l'association Lig'Air (www.ligair.fr).

Une amélioration de la qualité de l'air en 2016 par rapport à 2015 :

49 jours

où la qualité de l'air a été qualifiée de « moyenne ou médiocre »

↘ -24 jours par rapport à 2015

7 jours

où la qualité de l'air a été qualifiée de « mauvaise ou très mauvaise »

↘ -3 jours par rapport à 2015



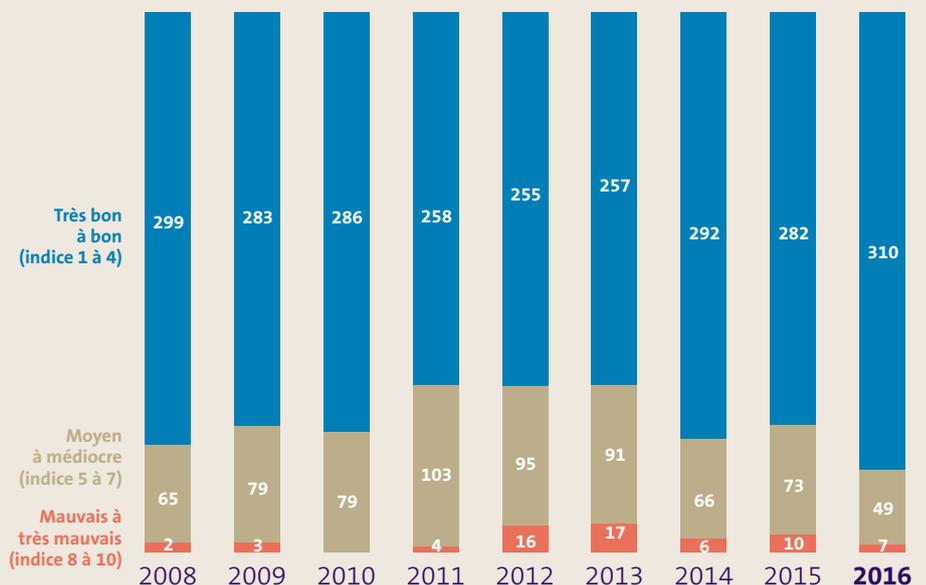
Le savez-vous ?

Le transport routier est le 1^{er} émetteur de gaz à effet de serre.

Sur la métropole d'Orléans, près d'un tiers des émissions de gaz à effet de serre (GES) est lié au transport routier. Mais les quantités de GES émises ne sont pas les mêmes selon les modes de transports.¹⁴

Un habitant qui effectue 10 000 km/an en voiture émet 2,5 tonnes équivalent CO₂, contre seulement 1,4 tonnes s'il voyageait en bus, et 0,4 tonnes ou moins en train. Et bien sûr, 0 à pied ou à vélo.

Évolution de l'indice de la qualité de l'air (ATMO*) en nombre de jours par an¹⁵



SOURCES

1 — *Sondage parts modales 2014, TEST SA, Orléans Métropole*

2 — *Orléans Métropole*

3 — *Cykleo*

4 — *Keolis Orléans*

5 — *Keolis Orléans*

6 — *SNCF*

7 — *Département du Loiret, Orléans Métropole, Cofiroute, CEREMA*

8 — *Asterès*

9 — *Blablacar 2016*

10 — *Keolis Orléans, Orléans Gestion, Vinci Park*

11 — *Keolis Orléans*

12 — *DDT du Loiret*

13 — *DDT du Loiret*

14 — *Lig'Air et Oreges*

15 — *Lig'Air*

CONTACT

Orléans Métropole

Direction de la Mobilité, des Transports Urbains et du Stationnement

02 38 78 75 75

pdu@orleans-metropole.fr

Septembre 2017

Orléans Métropole - Direction de l'information et de la communication

Conception graphique et illustration : Atmédia

« **Les chiffres clés de la mobilité** », élaboré grâce à la collaboration de nombreux partenaires, propose une photographie de l'offre et des pratiques de mobilité sur la métropole orléanaise en 2016, grâce à différents indicateurs autour de la marche à pied, du vélo, des transports en commun, de la voiture, etc.

L'année 2016 a vu se développer l'usage des modes alternatifs à la voiture, dans la continuité des années précédentes et en conformité avec les objectifs du PDU. Pour exemple, près de 1,4 million de voyages supplémentaires ont été réalisés sur le réseau Tao, le nombre d'abonnés aux services de location de vélos a augmenté de 23 % pour vélo'tao et de 2 % pour vélo'+. La météo pluvieuse de 2016 a limité à la fois les pics de pollution, mais aussi le trafic cycliste (baisse de 2 % sur la métropole) ! Le trafic routier a quant à lui continué sa progression (+1,4 % par rapport à 2015).

ORLÉANS
MÉTROPOLÉ

Naturellement Val de Loire

www.orleans-metropole.fr
#OrleansMetropole  