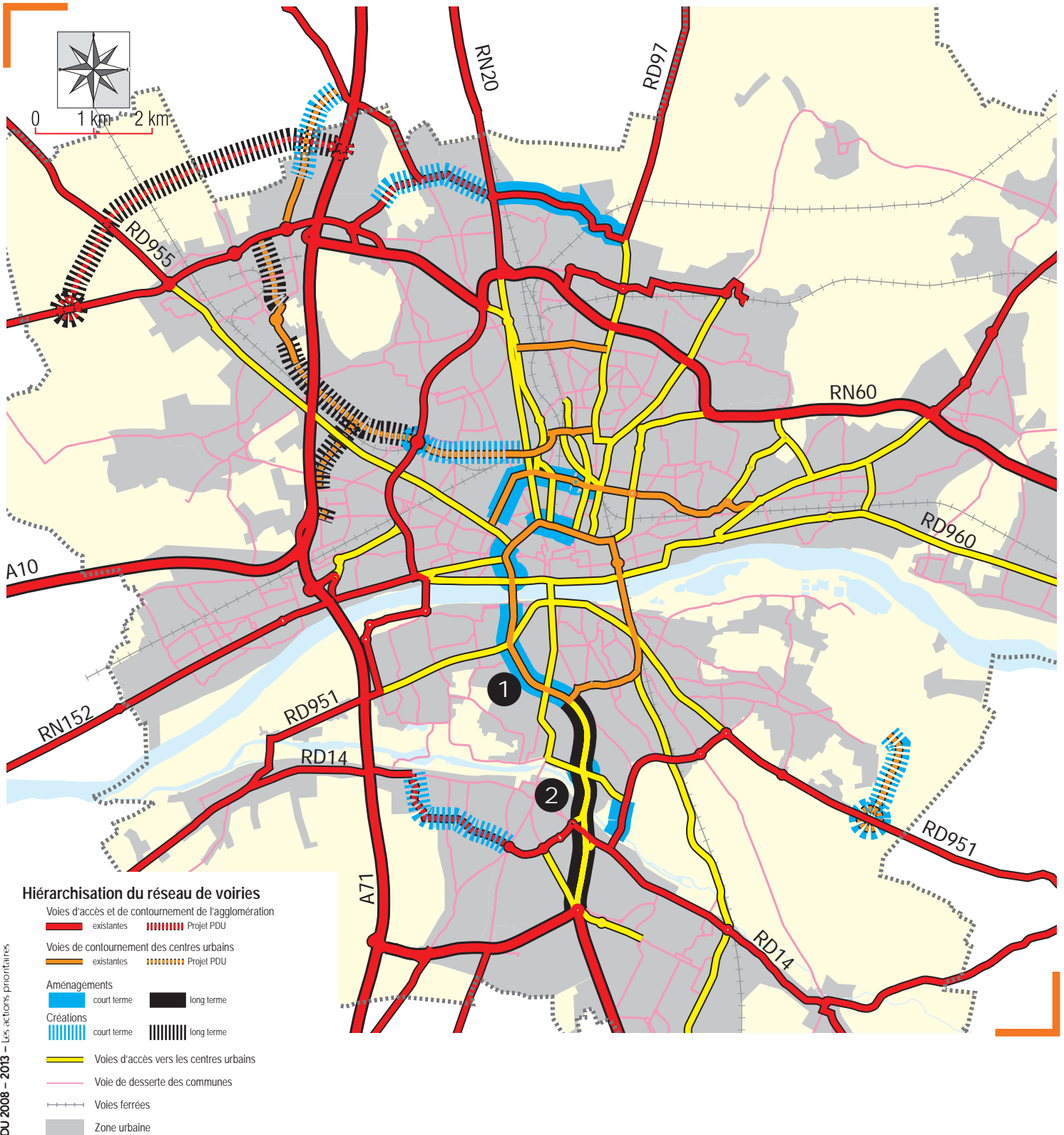




LES ACTIONS PRIORITAIRES

Actions 01



Intégrer les voies rapides dans le tissu urbain

OBJECTIF

Maîtrise du trafic automobile à travers le traitement et l'intégration des espaces urbains en entrée de ville

Sur les voies structurantes en entrée d'agglomération, les relations fonctionnelles avec l'environnement sont recherchées. La cohérence dans les aménagements assure sécurité, fluidité, intégration paysagère et repérage. La vitesse est limitée et les traversées sont rendues possibles par la mise en place de feux et de plateaux traversants.

■ Réaménagement urbain de la RN 20 sud

- entre la rue Guignegault et la rue Basse Mouillère (1).
- entre la rue Basse Mouillère et l'échangeur de Bellecroix (2) comprenant un nouveau point d'échanges avec le secteur du Larry en cours d'urbanisation.

RESPONSABLES

- ▶ Agglo

PARTENAIRES

- ▶ Département du Loiret
- ▶ État
- ▶ Région Centre
- ▶ Communes
- ▶ Agence d'Urbanisme

RÉFÉRENCE

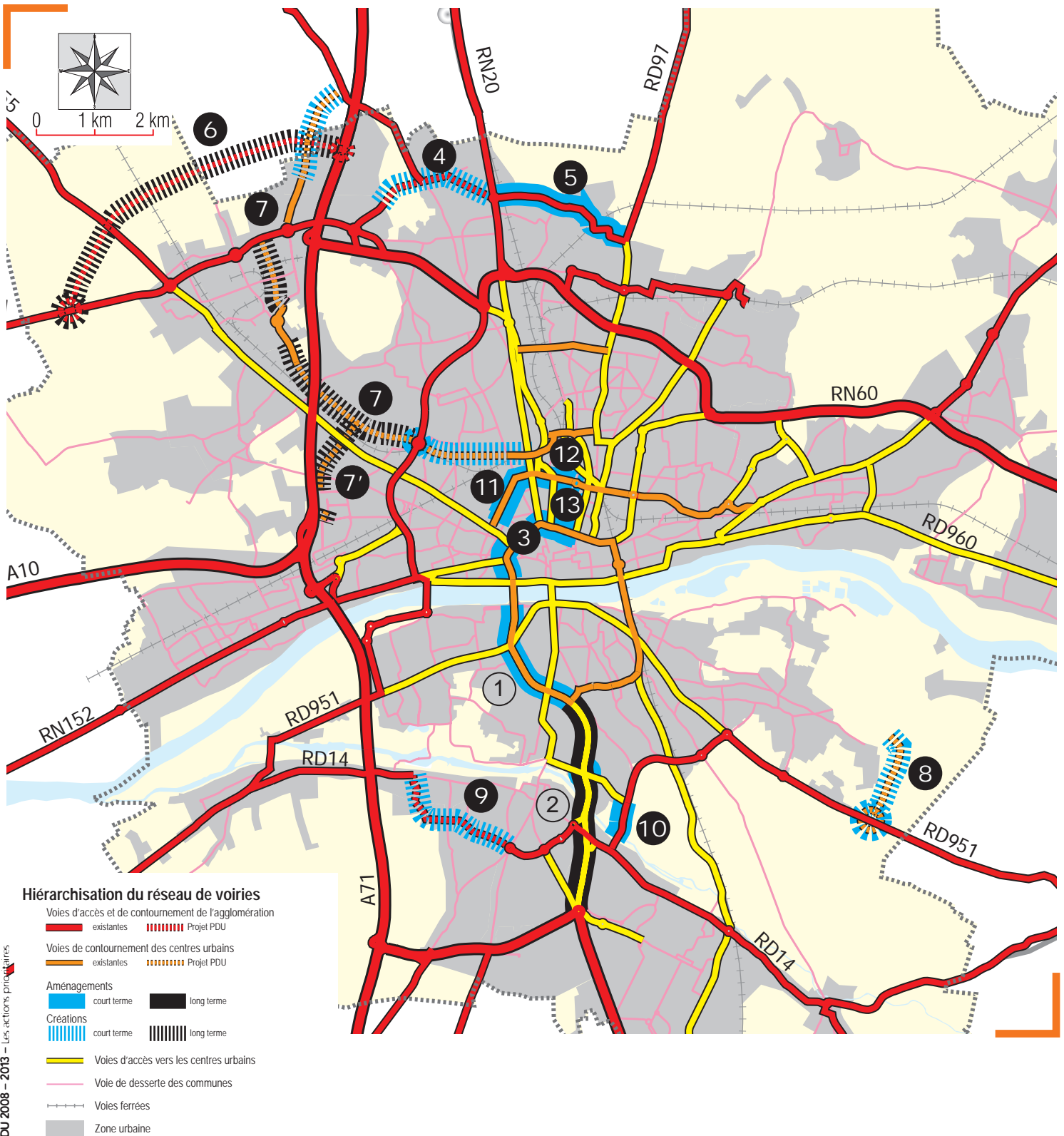
- ▶ Convention Agglo-Département du Loiret 2002-2008

ÉCHÉANCIER - COÛTS ESTIMÉS

	Opération	Échéancier	Coût estimé
1	RN 20 Sud - Guignegault - Basse Mouillère	avant 2012	6 M€ 1 ^{ère} tranche
2	RN 20 Sud - nouveau point d'échanges au Larry	-	-

Subventions du Département du Loiret de 20 % à 40 % pour les voies structurantes d'intérêt communautaires.

Actions 02



Offrir des itinéraires d'évitement des centres urbains

OBJECTIF

Protection des centres urbains du trafic de transit et relier les axes de pénétration en s'appuyant sur les voies existantes et en créant des voies nouvelles

L'aménagement des axes d'évitement est intégré au milieu urbain. La vitesse y est limitée à 50 km/h et leurs traversées sont aménagées. La fluidité de la circulation est optimisée et les intersections avec les pénétrantes doivent être aménagées de façon claire, lisible et permettre tous les mouvements.

■ A court terme seront aménagés les axes suivants :

- Mails ouest de la tête nord du pont Joffre au faubourg Saint-Jean (3)
- Voie de liaison RN 20 - A 701 (4)
- Voie de liaison RN 20 - RD 97 par la rue de la Tuilerie (5)
- Doublement de la voie Ormes - Saran en lien avec le développement économique du nord-ouest de l'agglomération (6)
- Première section de la voie de liaison ouest, entre la Rocade et l'avenue de la Libération ; entre Pôle 45 et RD 702 (7)
- Voie de desserte horticole à Saint-Denis-en-Val (8)
- Prolongement du boulevard Victor Hugo à l'Ouest jusqu'à la RD14 à Olivet (9)
- Rue du pont Cotelle à Olivet (10)
- Boulevard de Châteaudun en 3 tranches :
 - du faubourg Saint Jean à la rue de Loigny en première tranche (11)
 - de la rue de Loigny à la rue des Murlins (11) en 2^{ème} tranche
 - de la rue de la Gare au bd de Québec en 3^{ème} tranche (12)
- Mails entre Gambetta et Halmagrand en fonction des résultats de l'étude sur l'accessibilité du pôle d'échange de la gare et des aménagements de la Loire à vélo (13)

■ A plus long terme seront créées :

- Deuxième section de la voie de liaison ouest Gidy, Saran, Saint-Jean-de-la-Ruelle - (7)
- Desserte ADELIS depuis la RN 157 et la liaison ouest (7')

■ Amélioration du dispositif Liber'T Trans'Loire :

Amélioration du dispositif conventionnel Liber'T Trans'Loire, initialement signé le 23 novembre 1995 entre l'Agglo et Cofiroute et qui permet aux automobilistes et motocyclistes résidant dans l'agglomération orléanaise d'utiliser les autoroutes A10 et A71, en contournement entre les trois gares de péage (Orléans nord, Orléans centre, Orléans sud et Olivet), à des tarifs préférentiels.

■ Poursuite de la réflexion sur l'utilisation des autoroutes :

Parallèlement, poursuite de la réflexion sur l'utilisation des autoroutes dans le territoire de l'agglomération et son ouverture au trafic local, dans l'objectif d'un contournement interne.

RESPONSABLES

- ▶ Agglo

PARTENAIRES

- ▶ Département du Loiret
- ▶ État
- ▶ Communes
- ▶ Agence d'Urbanisme

RÉFÉRENCE

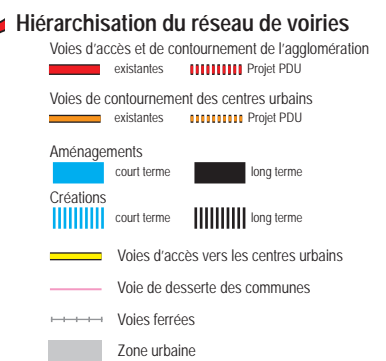
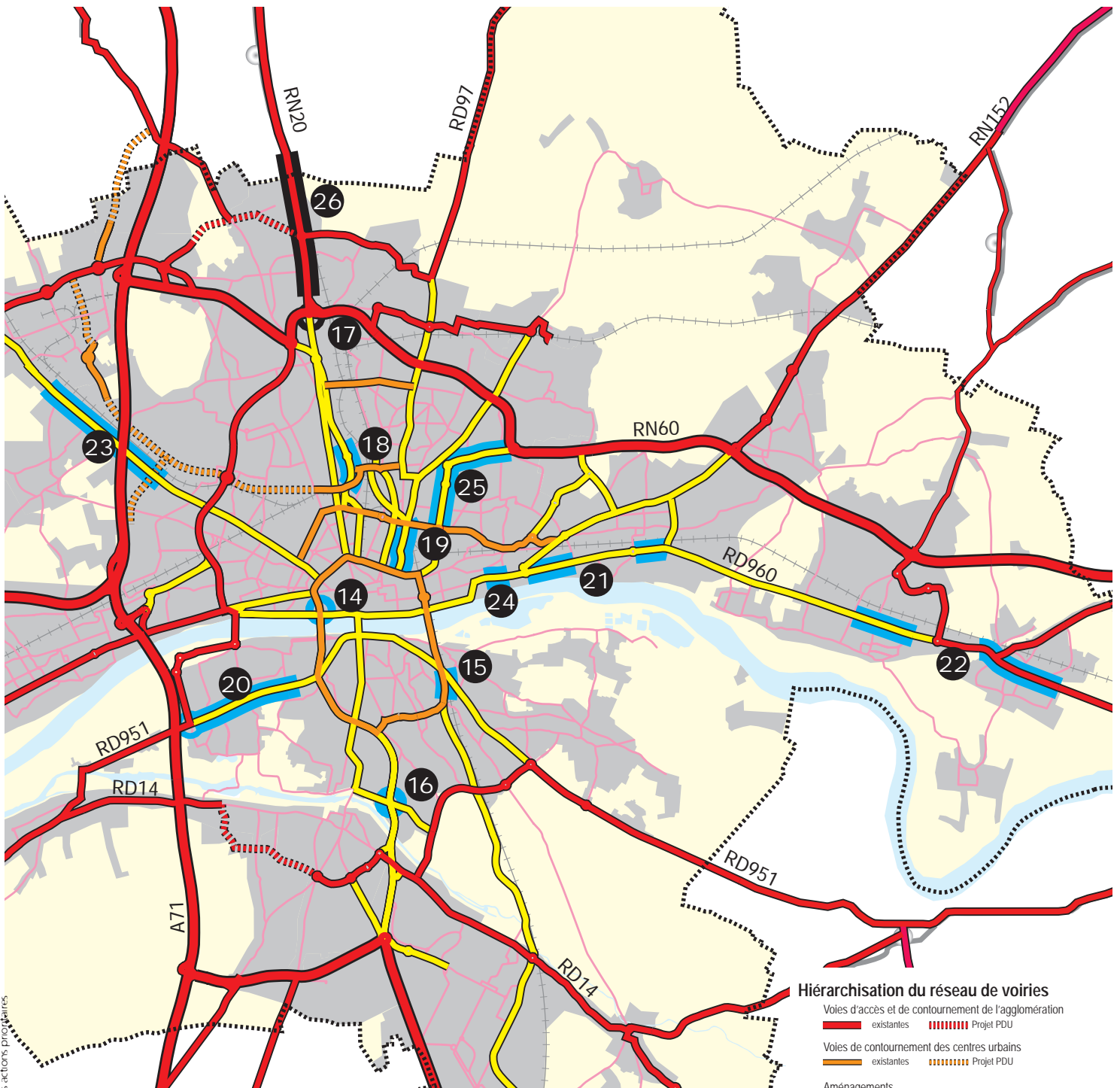
- ▶ Convention Agglo-Département du Loiret 2002-2008

ÉCHÉANCIER - COÛTS ESTIMÉS

	Opération	Échéancier	Coûts estimés
3	Mails Ouest et Est	non fixée	
4	RN 20 - A701	2007 - 2009	10,5 M€
5	RN 20 - RD97	2008 - 2010	8,5 M€
7	liaison ouest (Les Groues - RN 20)	2008 - 2009	15 M€ 1 ^{ère} tranche
7	liaison ouest vers Gidy	non fixée	
7'	Desserte Adélis	non fixée	
8	Voie horticole	2007 - 2008	4,2 M€
9	Prgrt bd V. Hugo Olivet - 1 ^{ère} phase	2008	2,9 M€
9	Prgrt bd V. Hugo Olivet - 2 ^{ème} phase	non fixée	3 M€
10	Rue du Pont Cotelle	non fixée	
10	Pont Cotelle	non fixée	
11	bvd Châteaudun - 1 ^{ère} tranche	2007	0,9 M€
11	bvd Châteaudun - 2 ^{ème} tranche	2008 - 2009	3 M€
12	Mails entre Halmagrand et Gambetta	non fixée	
13	bvd Châteaudun - 3 ^{ème} tranche	non fixée	

Subventions du Département du Loiret de 20 % à 40 % pour les voies structurantes d'intérêt communautaires.

Actions 03 et 04



Aménager les carrefours pour favoriser l'utilisation des contournements

OBJECTIF

Des échanges lisibles et sécurisés entre pénétrantes et contournements pour renforcer la sécurité des déplacements et maîtriser le trafic automobile

Pour des échanges lisibles, les aménagements de carrefours entre les voies de contournements et les pénétrantes sont primordiaux, pour améliorer les échanges entre les voies d'évitement et les voies d'accès vers les centres urbains, pour résoudre les points difficiles au niveau de la circulation et de la sécurité des usagers.

■ A court terme, les études et aménagements porteront sur :

- la Tête nord du pont Joffre pour faciliter les échanges entre les quais et la RN20 (14)
- Création d'une bretelle de sortie du sud vers le nord sur l'avenue Gaston Galloux vers la route de Sandillon (15)
- Amélioration du fonctionnement du carrefour entre l'avenue de Verdun et la RN20 à Olivet avec le passage du tramway (16)

■ A plus long terme :

- Aménagement du carrefour sud de l'échangeur entre la rocade et la RN20 pour améliorer la sécurité et l'accès à la zone des Vallées (17)

RESPONSABLES

- ▶ Agglo

PARTENAIRES

- ▶ Département du Loiret
- ▶ État
- ▶ Communes
- ▶ Agence d'Urbanisme

RÉFÉRENCE

- ▶ Convention Agglo-Département du Loiret 2002-2008

ÉCHÉANCIER – COÛTS ESTIMÉS

	Opération	Échéancier	Coût estimé
16	Étude carrefour Verdun à Olivet	2007	55 000 €

Subventions du Département du Loiret de 20 % à 40 % pour les voies structurantes d'intérêt communautaires.

Rééquilibrer l'espace public en faveur des piétons, cyclistes, et transports en commun en ville

OBJECTIF

Rendre la ville plus sûre et améliorer la qualité du cadre de vie de chacun en veillant au partage modal équilibré de la voirie sur les axes de pénétrations

Les aménagements de l'espace public en faveur des modes alternatifs à l'automobile et des personnes à mobilité réduite concourent à l'amélioration du cadre de vie. Une attention particulière est portée aux aménagements en faveur de la fluidité des transports en commun, notamment sur les itinéraires des lignes structurantes du réseau où les sites propres ou les couloirs d'approche aux carrefours pour les bus sont recherchés. (Voir orientation 2).

■ A court terme (2007-2012) les aménagements porteront sur :

- Aménagement urbain de la RN 20 Nord entre Hoche et Libération (18) (première tranche Hoche-Danton)
- Traitement du faubourg Saint Vincent (entre les Mails et Marie Stuart) (22)
- Aménagements d'axes de circulation structurants en traversée de centres urbains :
 - RD 951 Saint-Pryvé-Saint-Mesmin (20)
 - RD 960 hors 2^{ème} ligne de tram à Saint-Jean de Braye (21)
 - RD 960 à Chécy et Mardié (22)
 - RN157 à Ingré et Ormes (23)
- Aménagements fbg de Bourgogne (24)

■ A plus long terme :

- Mise à 2 fois 2 voies de l'avenue des Droits de l'Homme (25)
- RN 20 au nord (section Saran rocade nord) (26)

■ Réalisation de zones 30

Par ailleurs la réalisation de zones 30 et d'aires piétonnes sera poursuivie dans les centres-villes et les centres de quartiers.

RESPONSABLES

- ▶ Agglo

PARTENAIRES

- ▶ Département du Loiret
- ▶ État
- ▶ Communes
- ▶ SETAO
- ▶ Agence d'Urbanisme

RÉFÉRENCES

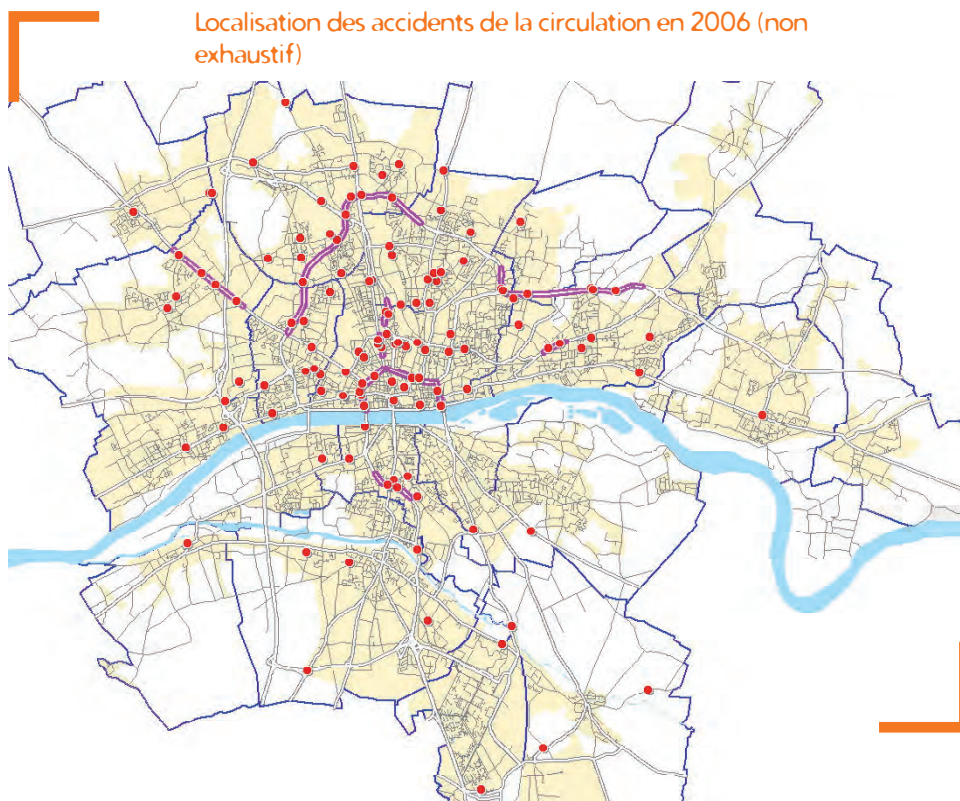
- ▶ Guides CERTU / CETUR :
 - « Modération de la vitesse en agglomération »,
 - « Guide zones 30 », mai 1992
- ▶ UITP :
 - « Guide de coussins et plateaux »-2000
 - « Core Brief de l'UITP » 2002
 - « Mesures de ralentissement du trafic et circulation des bus »-août 2000
- ▶ Convention Agglo-Département du Loiret 2002-2008

ÉCHÉANCIER – COÛTS ESTIMÉS

	Opération	Échéancier	Coûts estimés
18	RN 20 Nord Hoche-Libération	2007	3,4 € 1 ^{ère} tranche
19	Fbg St Vincent	non fixée	non fixé
20	RD 951 St Pryvé-Saint-Mesmin	2007 - 2008	3,6 M€
21	RD 960 St Jean de Braye	2007 - 2008	
22	RD 960 Chécy Mardié		
23	RN 157 Ingré de Ormes à S' J. de la Ruelle	à partir de 2007	7 M€
23	RN 157 Ormes dernière tranche	2007	2,35 M€
24	fbg Bourgogne - secteur Glacière	2007 - 2008	0,5 M€

Subventions du Département du Loiret de 20 % à 40 % pour les voies structurantes d'intérêt communautaires.

Actions 05



Améliorer la sécurité sur le réseau de voiries

OBJECTIF

Renforcer les conditions de circulation et la sécurité des déplacements en traitant les points noirs et en maîtrisant les vitesses

Le Document Général d'Orientation (DGO) élaboré en concertation avec les services de l'Etat et les acteurs locaux, définit 14 orientations d'actions de la politique de sécurité routière dans le département du Loiret, sur la période 2004-2008 (renforcer le plan de contrôle des vitesses, mettre en place un observatoire départemental de la sécurité routière, ...). D'autre part, cette action poursuit l'objectif du PDU initial en matière de réduction des victimes d'accidents, en cohérence avec l'Union Européenne, qui depuis 2003 s'est fixée l'objectif ambitieux de diviser par deux le nombre de victimes d'accidents de la route pour les cinq à venir.

■ Définition de solutions et aménagements techniques de sécurisation adaptés pour les sites les plus accidentogènes

L'observation continue de l'accidentologie sur l'agglomération permettra de recenser les zones d'accumulation des accidents et d'identifier les points noirs (définis par la Direction de la sécurité et de la circulation routière comme les lieux où il y a eu 10 accidents corporels (tués ou blessés graves) sur une période de 5 ans sur un linéaire de 850 m). Dans le cadre du contrat local de sécurité routière, la préfecture et l'AggLO ont fait l'acquisition de 10 GPS mis à disposition des brigades d'intervention de la police et de la gendarmerie. Depuis 2006 les lieux d'accidents sont précisément géoréférencés.

■ Évaluation de l'impact des aménagements sur l'accidentologie

Grâce au suivi de l'accidentologie confié à l'Agence d'Urbanisme et à l'analyse de l'accidentologie par l'Observatoire Départemental de la sécurité routière, les autorités responsables des voiries auront à disposition les éléments d'information pour adapter leurs décisions d'aménagement.

■ Renforcement de l'information et des contrôles pour faire respecter les vitesses

Il s'agit de sensibiliser les automobilistes non seulement sur les problématiques de sécurité routière mais aussi de protection de l'environnement tel que le préconise le lan de protection de l'atmosphère. Ces mesures complètent le dispositif d'Etat qui consiste à installer des radars fixes.

■ Mettre en place une information dynamique accessible aux usagers sur les conditions de circulation.

L'information passe par la création d'une cartographie des trafics accessible depuis Internet.

RESPONSABLES

- ▶ AggLO
- ▶ Communes

PARTENAIRES

- ▶ Département du Loiret
- ▶ État
- ▶ Agence d'Urbanisme
- ▶ AggLO
- ▶ Ligue contre la violence Routière
- ▶ Police
- ▶ Gendarmerie

ÉCHÉANCIER

- ▶ Actions continues

RÉFÉRENCES

- ▶ Fiches Certu sur les petits aménagements de sécurité
- ▶ Plan de protection de l'atmosphère de l'agglomération orléanaise (PPA), 2006
- ▶ Convention de mise à disposition de GPS à la Direction départementale de la sécurité publique du Loiret et au groupement de gendarmerie départementale d'Orléans

Actions 06

Simulation de schéma directeur de modération de la vitesse pour exemple

Vitesse maximale préconisée :

- 90 à 130 km/h
- 70 km/h
- 50 km/h
- 30 km/h



Mettre en œuvre un schéma directeur de modération de la vitesse sur l'agglomération

OBJECTIF

Renforcer la sécurité des déplacements par une meilleure adéquation entre les vitesses pratiquées, la fonction et l'environnement des voies

■ Élaboration d'un document de références hiérarchisant le réseau viaire en fonction de la vitesse

Un travail de concertation sera mis en place pour élaborer ce document de référence qui reste de la responsabilité des communes (pouvoir de police du maire). Il a vocation à hiérarchiser les voies à partir de leurs fonctions et de l'organisation du réseau. Ainsi les aménagements futurs pourront prendre en compte les deux fonctions principales caractérisant un réseau de voirie : la circulation et la vie locale. La mise en œuvre des projets d'aménagement adaptée aux contraintes et à l'environnement de chaque site, elle se fera en étroite concertation avec les gestionnaires des voies, les communes et les habitants.

Le schéma directeur de modération de la vitesse (SDMV) donne une vision globale et prospective du réseau. Il définit trois grandes catégories en agglomération :

- les artères à 70 km/h dans certaines zones notamment de transition.
- les grands axes urbains à 50 km/h.
- les zones 30 (voies de desserte des établissements scolaires, des centres-villes, etc.).

En dehors des zones agglomérées deux classes sont distinguées : les voies rapides limitées à 110 km/h et au dessus ainsi que les routes de liaison interurbaine limitées à 90 km/h. Cette action répond à une orientation du PPA en faveur de l'harmonisation des vitesses sur l'Agglo.

RESPONSABLES

- ▶ Agglo
- ▶ Communes

PARTENAIRES

- ▶ Département du Loiret
- ▶ État
- ▶ SETAO
- ▶ Agence d'Urbanisme

ÉCHÉANCIER

- ▶ 2008 élaboration du SDMV

RÉFÉRENCES

- ▶ Guide Modération de la vitesse en agglomération recommandations techniques sur la limitation généralisé à 50 km/h - CETUR 1990
- ▶ Zones 30, des exemples à partager - CERTU 2006

Action 07

**Plan de jalonnement
par itinéraires**

Source : Agglo – 2002

- RN 20 nord 1
- RN 20 sud 2
- Tangentielle + RN 60 3
- Liaison Bourgogne-tangentielle 4
- Avenue Gaston Galloux – RD 326 5
- RN 152 ouest 6
- RN 157 7
- RN 552 8
- A 701 – liaison Ormes-Saran 9
- Mails d'Orléans 10
- RN 271 11
- Liaison Saint-Jean-de-la-Ruelle – Saint-Pryvé-Saint-Mesmin 12
- Contournement est de Chécy 13
- Secteur nord-ouest (non représenté)



OBJECTIF

Maîtriser le trafic automobile en assurant la lisibilité des itinéraires par un jalonnement efficace et renforcer l'identité de l'Agglo par rapport aux activités économiques

■ Jalonnement des itinéraires en fonction des différents types de véhicules, (poids lourds, voitures légères ou cycles)

Le jalonnement doit permettre le repérage dans l'agglomération, et être relayé par des points d'information dans chacune des communes. Il est complété par une bonne lisibilité des plaques de rues aux carrefours. Conformément au schéma directeur de jalonnement élaboré en 2002, le jalonnement des itinéraires structurants s'effectue en continu. Les axes structurants restant à traiter sont la RN 20, la rocade Ouest, les RN 152, 157, 552, 271 ainsi que l'A701, la liaison Ormes-Saran et la liaison Saint Jean de la Ruelle à Saint-Pryvé-Saint-Mesmin pour un montant global dépassant 2,5 M€.

■ Étude signalétique des zones d'activités économiques de l'agglomération

Engagée en 2007, l'étude a pour objectif d'harmoniser le jalonnement de l'ensemble des parcs d'activités, marquant ainsi l'identité de l'Agglo. L'objectif est également de mettre en place un système évolutif facilitant la gestion quotidienne et la mise à jour de la signalétique des entreprises. Ces actions peuvent être financées par les contrats-cadres de parc établis entre l'Agglo, les communes et les associations de gestion des parcs d'activités.

■ Mise en place d'un jalonnement dynamique pour repérer les parcs de stationnements de centre ville, les parcs relais et les deux roues

RESPONSABLES

- ▶ Agglo

PARTENAIRES

- ▶ Département du Loiret
- ▶ État
- ▶ Communes
- ▶ Agence d'Urbanisme
- ▶ Associations des parcs d'activités

ÉCHÉANCIER

- ▶ Actions continues
- ▶ 2007 : Étude de jalonnement des zones d'activités

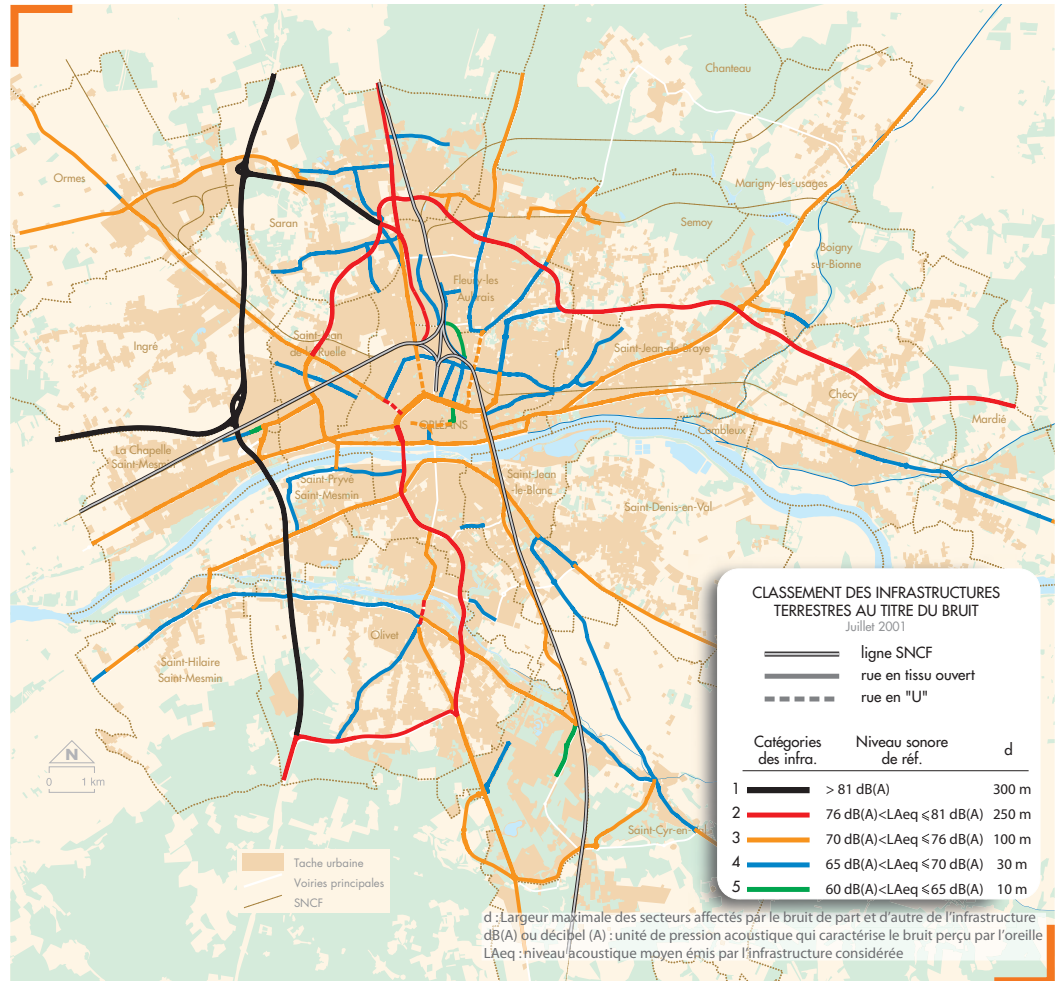
COÛTS ESTIMÉS

- ▶ Mise en œuvre du schéma directeur de jalonnement : budget annuel de 310 000 €
- ▶ Étude de jalonnement et de la signalétique des parcs d'activités de l'Agglo : 84 000 €

RÉFÉRENCES

- ▶ Schéma directeur de jalonnement de l'Agglo, 2002 SETRA - CERTU

Action 08



OBJECTIF

Réduire les nuisances sonores et atmosphériques liées au trafic routier, prendre en compte du Plan de Prévention des Risques Technologiques en cours d'élaboration (Dépôts Pétroliers à Saint-Jean-de-Braye et à Semoy et Primagaz à Saint-Cyr-en-Val)

■ Réalisation de la cartographie du bruit des infrastructures terrestres

La directive européenne de juillet 2002 impose à chaque agglomération de plus de 250 000 habitants l'élaboration de cartes de bruit d'ici 2007 et d'ici 2008 d'un plan d'actions de lutte contre le bruit. La cartographie du bruit permet d'améliorer la connaissance des nuisances liées au bruit et d'aider aux choix techniques lors des aménagements contre les nuisances sonores : revêtements routiers, diminution de la vitesse (quartiers verts, espaces civilisés), protections phoniques, etc.

■ Étude et traitement du bruit en fonction des axes

Le traitement consiste généralement à mettre en place des murs antibruit, des merlons de terre, des revêtements de chaussée anti-bruits, à isoler les façades ...).

■ Prise en compte de la problématique du bruit le plus en amont possible de tout projet

■ Affectation d'itinéraires de transit spécifiques poids-lourds pour contourner efficacement l'agglomération

la RN 60, la pénétrante est, la rocade est, la bretelle A701, les autoroutes A10 et A71, la RN 271 et la RN 20 au sud de l'échangeur de Belle Croix.

Les actions retenues pour agir sur la pollution de l'air suivent les orientations du PPA en organisant la gestion des flux. Il s'agit :

- d'optimiser les plans de circulations en fonction des mesures et modélisations de Lig'Air,
- de réaliser une étude de faisabilité sur la régulation informatisée des feux.

RESPONSABLES

- ▶ Agglo
- ▶ Communes
- ▶ État

PARTENAIRES

- ▶ Département du Loiret
- ▶ DRIRE Centre
- ▶ Agence d'Urbanisme

ÉCHÉANCIER

- ▶ Actions continues
- ▶ ADEME

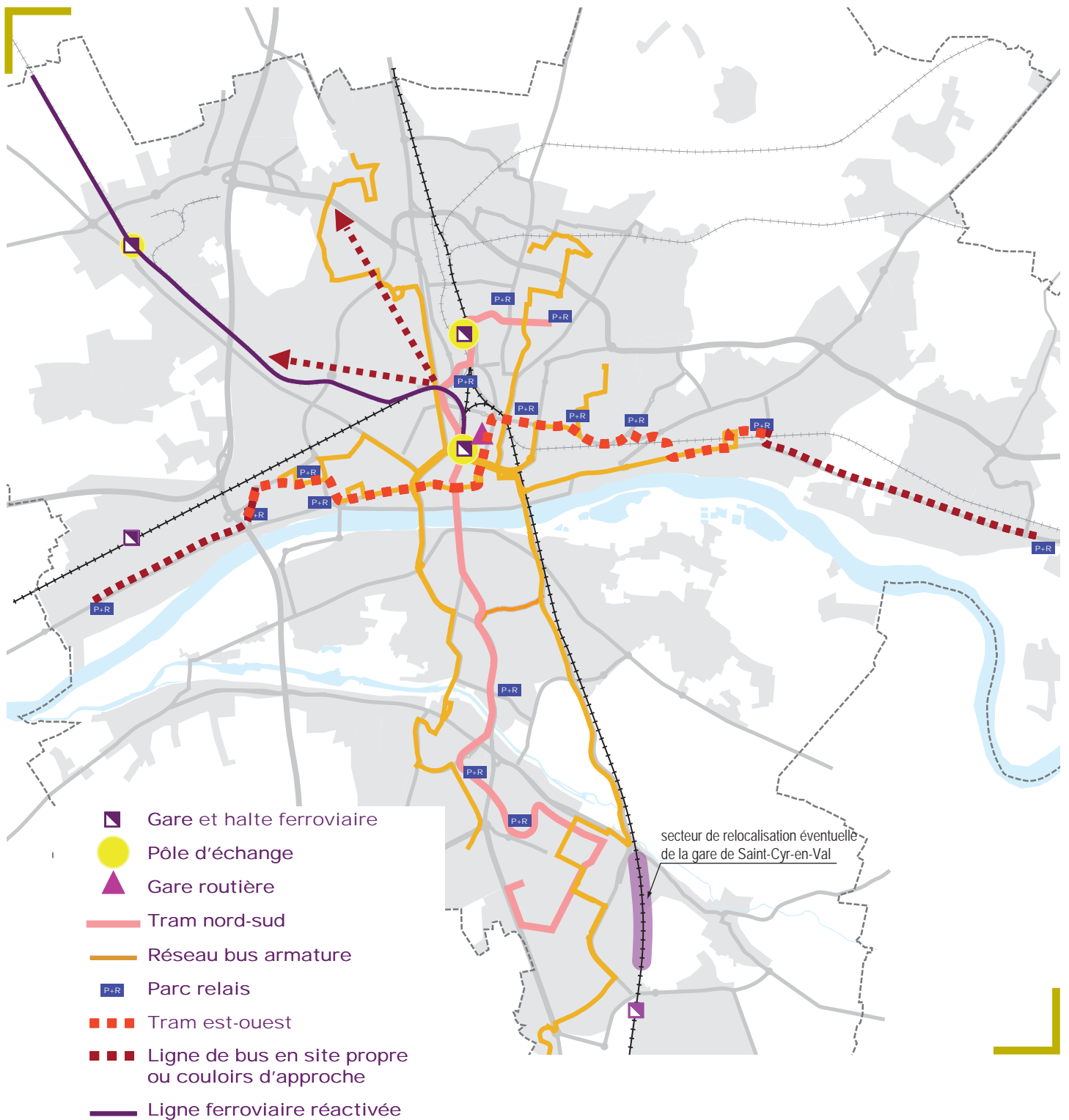
COÛTS ESTIMÉS

- ▶ Mise en place de protection phoniques : budget annuel de 310 000 €

RÉFÉRENCES

- ▶ Directive européenne - juillet 2002
- ▶ PRQA en région Centre - janvier 2002
- ▶ Plan de protection de l'atmosphère (PPA) agglomération orléanaise, juillet 2006

Actions **09**



Action 09 Renforcer la cohérence du réseau

OBJECTIF

Rendre toujours plus attractif le réseau de transports en commun de l'agglomération orléanaise

Il s'agit de développer l'offre en l'adaptant à la demande par la mise en œuvre d'un réseau de transport global de bus, de tramways et de parcs-relais. Les évolutions du réseau seront l'occasion de renforcer la cohérence des politiques de déplacements et du développement urbain.

■ **Réalisation d'une deuxième ligne de tramway est-ouest**

La réalisation de la ligne de tramway est-ouest s'inscrit dans un projet ambitieux de développement des transports collectifs dans l'agglomération orléanaise. Elle viendra compléter l'offre de transport du réseau de l'Agglo, aux côtés de la première ligne de tramway nord-sud et de son réseau de bus. Le tramway est également l'occasion de structurer l'urbanisation dans son périmètre, participant ainsi à la maîtrise de l'étalement urbain, et de valoriser des quartiers en difficulté.

■ **Réaménagement de la desserte des extrémités de la deuxième ligne de tramway**

L'amélioration des performances des lignes de bus en rabattement sur les extrémités de la seconde ligne de tramway, (lignes de la Chapelle-Saint-Mesmin, Saint-Jean-de-Braye et Chécy) consistera notamment en l'aménagement de couloirs bus et couloirs d'approche.

■ **Réorganisation du réseau de bus associé**

Une étude a été confiée à la SETAO en 2007 pour restructurer le réseau de bus autour de la deuxième ligne de tramway qui sera achevée en 2011. Elle prendra en compte les orientations actuelles en terme d'aménagement du territoire et les projets en cours (ZAC, zones d'activités, ...). Les offres de bus et de tramway seront coordonnées, en lien avec les offres de transports interurbains et régionaux, avec des horaires, des fréquences et des correspondances optimisés. Le développement du réseau s'appuie sur les principes adoptés lors de la hiérarchisation du réseau de bus, inscrite dans le projet d'Agglo 2003-2005 : lignes structurantes et lignes complémentaires.

■ **Préparation des évolutions du réseau de bus à moyen terme, au-delà de la réalisation de la deuxième ligne de tramway**

Il s'agit d'anticiper les évolutions en organisant le réseau de transport en commun, avec :

- des lignes de bus à haut niveau de service (couloirs bus, couloirs d'approche, priorité aux feux tricolores...),
- des parcs relais sur les lignes structurantes du réseau de bus, en fonction du développement urbain et de la desserte des équipements structurants futurs.

RESPONSABLES

- ▶ Agglo

PARTENAIRES

- ▶ SETAO
- ▶ État
- ▶ Région Centre
- ▶ Agence d'Urbanisme

ÉCHÉANCIER

- ▶ Horizon 2011 avec la mise en service de la deuxième ligne de tramway

COÛTS ESTIMÉS

- ▶ Étude du réseau associé : 222.000€ HT
- ▶ Mise en œuvre deuxième ligne de tramway : 2978 M€ HT

Actions 10 Améliorer les performances des transports en commun

OBJECTIF

Développer les transports en commun

Cette action consiste à optimiser la vitesse commerciale, la fréquence et la régularité des transports en commun pour en améliorer leur performance.

■ Prise en compte des transports en commun dans les projets d'aménagement ou de création de voirie

- Concertation en amont entre communes, SETAO et Agglo pour étudier l'opportunité de sites propres pour la circulation des transports en commun lors de créations ou de réaménagement significatifs de voiries.
- Élaboration d'un cahier de références techniques pour des aménagements de ralentissements du trafic ne pénalisant pas la vitesse commerciale des bus.

■ Création de couloirs mixtes bus-vélos

Aménagement d'itinéraires cyclables sur les mails : section expérimentale à l'ouest, section opérationnelle à l'est horizon 2007-2008.

■ Mise en oeuvre de la politique de priorité des bus et du tramway aux feux

L'Agglo a lancé une étude de priorité des bus aux feux en 2006, pour améliorer leur vitesse commerciale. Un nouveau système de détection des bus et des aménagements du type couloirs d'approche, couloirs bus, (re)programmation des feux doit être choisi.

■ Habilitation de la police des transports à verbaliser le stationnement gênant sur les aménagements dédiés aux bus et aux tramways

Des réflexions sont en cours pour assermenter les agents de la police des transports de l'Agglo à verbaliser les contrevenants utilisant abusivement les aménagements dédiés aux transports en commun.



Boulevard A. Martin : matérialisation d'un couloir mixte bus-vélo.
Source : AUAO

RESPONSABLES

- ▶ Agglo

PARTENAIRES

- ▶ SETAO
- ▶ État
- ▶ Agence d'urbanisme

ÉCHÉANCIER

- ▶ Actions continues

RÉFÉRENCES

- ▶ Guides Certu :
 - « Modération de la vitesse en agglomération », janvier 1991
 - « Zone 30 » - 1992
 - « Coussins et plateaux » - 2000
- ▶ UITP :
 - « Mesures de ralentissements du trafic et circulation des bus » - 2000
- ▶ Étude de priorité des bus aux feux dans l'agglomération orléanaise - Ceryx Trafics Systems, 2006

Action 11 Veiller à la sécurité dans les transports

OBJECTIF

Renforcer la sécurité des personnes et des biens aux abords et dans les transports en commun pour contribuer à l'augmentation de leur fréquentation

■ Poursuite de la mise en œuvre du plan de sécurisation des transports collectifs

Un contrat local de sécurité spécialisé dans les transports (CLST), mobilisant les acteurs locaux concernés, a été approuvé en juillet 2003 par le conseil de communauté afin de lutter efficacement contre l'insécurité. Il fixe quatre objectifs :

- Mettre en œuvre une approche territorialisée et coordonnée de la lutte contre la délinquance ;
- Développer la prévention de la délinquance ;
- Renforcer la présence et l'efficacité des équipes de médiation et de sécurité ;
- Lutter contre le sentiment d'impunité.

Ces objectifs se traduisent par les actions suivantes :

- Poursuite des actions de la police des transports d'Agglo, créée en 2004 ;
- Rencontres régulières des forces de polices pour garantir une meilleure réactivité en cas d'incidents ;
- Elaboration d'une convention de coordination d'agglomération entre les forces de sécurité impliquées sur le terrain ;
- Mise en place d'un observatoire de la sécurité pour évaluer la réalisation des objectifs du CLST ;
- Organisation de stages de prévention des conduites à risques ;
- Diffusion d'outils pédagogiques et ludiques sur les métiers du transport en commun aux jeunes dès l'école élémentaire (jeu de loi, etc.) ;
- Adaptation de la formation des personnels ;
- Lutte contre la fraude réitérante.

■ Mise en œuvre d'un système de géolocalisation des bus, des équipages de vérificateurs et de la police des transports

■ Extension du système de vidéo surveillance aux stations de la deuxième ligne de tramway à partir de 2011

■ Amélioration de la sécurité des transports aux abords des arrêts des cars interurbain.

Dans le cadre du schéma départemental des transports, le Département du Loiret a lancé en 2005 une étude d'amélioration sur la sécurité et l'équipement de 2911 arrêts de cars de son réseau Ulys, qui abouti à des préconisations à mettre en œuvre progressivement :

- élargissement des trottoirs pour assurer l'accessibilité à tous,
- un redimensionnement des quais et espaces d'attente des voyageurs,
- élaboration d'une charte d'aménagement et d'équipement des points d'arrêt afin d'améliorer l'image du réseau, l'information et le confort des voyageurs.



RESPONSABLES

- ▶ Agglo
- ▶ État
- ▶ Département du Loiret

Police municipale intercommunale des transports.
Source : AUAO

PARTENAIRES

- ▶ Police des transports de l'Agglo
- ▶ Police nationale, gendarmerie
- ▶ Polices municipales
- ▶ Police ferroviaire
- ▶ Association pour la prévention des conduites à risques
- ▶ Agents de médiation de la ville d'Orléans
- ▶ SETAO
- ▶ SNCF
- ▶ RVL
- ▶ Éducation Nationale

ÉCHÉANCIER

- ▶ Actions continue 2011 :
la mise en service de la deuxième ligne de tramway

RÉFÉRENCES :

- ▶ Veiller à la sécurité dans les transports urbains, CERTU, 2004
- ▶ Contrat local de sécurité dans les transports (CLST), 2003
- ▶ Audit de sécurité des arrêts du réseau Ulys-Département du Loiret, 2005

Actions 12

Suivre et améliorer la qualité de service et le confort des transports collectifs urbains

OBJECTIF

Développer l'attractivité des transports collectifs urbains, en veillant à la satisfaction des usagers. Le suivi et les mesures de contrôle permettront de cibler les points d'amélioration

■ Amélioration du confort du parc roulant

A l'occasion du renouvellement du matériel, les autobus standards et articulés seront tous équipés d'un filtre à particules, de la climatisation et d'équipements d'accessibilité pour les personnes à mobilité réduite.

De même, avec l'arrivée de la seconde ligne de tramway, de nouvelles rames accessibles et climatisées seront commandées pour compléter le parc de la première ligne.

■ Poursuite du suivi de la qualité de service (indicateurs de résultat)

A l'occasion du renouvellement de délégation de service public (DSP) signée en 2003 avec la SETAO, l'Agglo a introduit un système de contrôle de la qualité du service offert aux usagers de transport, basé sur 10 critères de mesure (respect du niveau de l'offre, ponctualité bus, régularité tramway, propreté, disponibilité tramway et autres équipements, information voyageurs, accueil, taux de contrôle, fraude, traitement des réclamations, taux d'accidents). Des bonus financiers ou des pénalités sont applicables selon le respect des indicateurs.

■ Amélioration de l'information des voyageurs

A l'occasion du renouvellement du système d'aide à l'exploitation (SAE) en 2010, unique sur l'ensemble du réseau, les bus comme les rames de tramway, seront équipés d'afficheurs embarqués et d'annonces sonores.

Le système d'information dynamique sera étendu aux nouveaux arrêts de tramway et aux principaux points d'arrêts de bus.

Un plan de quartier sera affiché à tous les arrêts de la seconde ligne de tramway.

Mise en place d'un service internet d'information en temps réel sur téléphonie mobile.



Information dynamique aux stations de tramway.
Source : AUAO

RESPONSABLE

► Agglo

PARTENAIRES

► SETAO

ÉCHÉANCIER

► Actions continues dans le cadre de la convention de service public Agglo-SETAO 2003-2011.

► Renouvellement du SAE-SAI pour 2010

COÛTS ESTIMÉS

► Enquête qualité 15.000 € TTC/an

► Enquête fraude 20.000 € TTC/an

RÉFÉRENCES

► Convention de la délégation de service public pour la gestion des transports publics de la Communauté de l'Agglomération orléanaise 2003-2011.

Aménager les points d'échanges de transports collectifs dans l'agglomération orléanaise

OBJECTIF

Assurer la complémentarité des transports collectifs

Organiser les points d'échanges pour faciliter les correspondances entre les bus, tramways, TER, cars interurbains et autres modes.

■ Aménagement du pôle d'échanges de la gare

L'objectif de «l'Espace Gare d'Orléans» est d'organiser un espace commun entre la gare, le centre commercial et le centre-bus / tramway en un espace d'échanges pour le voyageur, entre le train, le tramway, les bus, les taxis, les voitures particulières et les autocars interurbains.

■ Aménagement des accès de la gare d'Orléans

Mise en œuvre des propositions d'aménagement issues de l'étude réalisée en 2006 par le CODRA.

Une mission de maîtrise d'œuvre sur les aménagements liés à la restructuration du pôle d'échanges « Gare d'Orléans – Centre bus Place d'Arc boulevard Verdun » a été lancée par l'Agglo en 2007.

■ Information multimodale dans le secteur Gare

Mise en place de plans de réseaux et fiches horaires dans la galerie des voyageurs, signalétique (voir action 33).

■ Réflexion sur le devenir des navettes entre Orléans et les Aubrais

La gare d'Orléans, en cul de sac, est actuellement desservie par des navettes ferroviaires depuis la gare des Aubrais, dont l'efficacité est à revoir.

■ Création de 6 parcs relais le long de la deuxième ligne de tramway :

- station Pompidou à La-Chapelle-Saint-Mesmin
- station Rol Tanguy à Saint-Jean-de-la-Ruelle
- station Pont de l'Europe
- station des Droits de l'Homme
- station Gaudier-Breska station du Clos Hameau à Saint-Jean-de-Braye

■ Création d'un nouvel échange à l'arrêt Pierre Heuslin

La réalisation d'une bretelle de sortie de l'avenue Gaston Galloux vers la route de Sandillon dans le sens sud-nord, permettra l'échange entre les lignes 7, 16 et 20.

RESPONSABLES

- ▶ SNCF (projet Gare d'Orléans)
- ▶ Agglo (restructuration du pôle d'échanges)

PARTENAIRES

- ▶ RFF
- ▶ Département du Loiret
- ▶ Région Centre
- ▶ Ville d'Orléans
- ▶ Espace Expansion

ÉCHÉANCIER

- ▶ Achèvement de la rénovation de la gare d'Orléans à horizon 2009
- ▶ 2011 pour les pôles d'échanges en gare d'Orléans et Saint-Jean-de-Braye
- ▶ 2008 pour l'arrêt Pierre Heuslin

COÛTS ESTIMÉS

- ▶ Espace Gare d'Orléans : 38,7 millions € dont :
 - 11,5 M€ Région Centre
 - 10,7 M€ Agglo
 - 9,1 M€ SNCF
 - 7,3 M€ Ville d'Orléans
 - 0,5 M€ Espace Expansion
- ▶ Aménagements des rues du secteur gare : 900 000€

RÉFÉRENCES

- ▶ Agglo : étude du pôle d'échanges de la gare d'Orléans – CODRA, 2006.



Station intermodale
Zénith-Parc des expositions.
Source : AUAO

Actions 14 Valoriser le potentiel ferroviaire

OBJECTIF

Développer l'offre ferroviaire régionale

En complémentarité des transports urbains, la création de haltes ferroviaires et/ou l'amélioration des correspondances aux quatre gares voyageurs de l'agglomération (Orléans, Fleury-les-Aubrais, Saint-Cyr-en-Val, La-Chapelle-Saint-Mesmin) permettront de valoriser le potentiel ferroviaire.

■ Étude du déplacement de la gare de Saint-Cyr-en-Val – La Source

Le devenir de la desserte ferroviaire du sud de l'agglomération et l'organisation des échanges entre les différents modes et réseaux de transport seront étudiés à partir des résultats des études menées conjointement par l'Agglo, l'Agence d'urbanisme, la SNCF et la Région.

La faisabilité de ce projet nécessite trois études concomitantes et liées entre elles :

- une étude technique sur les installations ferroviaires menée par la SNCF ;
- une étude sur le potentiel d'aménagement et de développement urbain autour de la gare portée par l'Agence d'urbanisme de l'agglomération orléanaise ;
- une étude de trafic et d'accessibilité, lancée par l'Agglo en 2007.

■ Étude de haltes ferroviaires dans l'agglomération orléanaise

Celle-ci se fera en lien avec les propositions issues de l'étude des dessertes ferroviaires du périurbain d'Orléans.

■ Études des points d'échanges potentiels et de la complémentarité des offres à long terme entre transports urbains et ferrés dans le cadre de projets de réouverture de lignes ferroviaires

Études de projet de la Région Centre de réouverture aux voyageurs de la ligne Orléans – Chartres, avec une réalisation en deux phases : Chartres – Voves sur la période 2007-2013 puis Voves – Orléans.

Études d'avant-projet pour la réactivation du trafic de voyageurs sur la ligne ferroviaire Orléans – Châteauneuf-sur-Loire.



Gare de Saint-Cyr-en-Val.
Source : AUAO

RESPONSABLES

- ▶ Région Centre
- ▶ Agglo (étude gare de Saint-Cyr-en-Val)
- ▶ RFF
- ▶ État

PARTENAIRES

- ▶ ADEME
- ▶ SNCF
- ▶ Agence d'Urbanisme

ÉCHÉANCIER

- ▶ Études ligne Orléans-Chartres 2006-2008
- ▶ Réouvertures de lignes ferroviaires à horizon 2020

COÛTS ESTIMÉS

- ▶ Étude accessibilité de la gare de Saint-Cyr-en-Val : 60.000 € TTC
- ▶ Études réouverture de ligne Orléans-Chartres : 4,372 M€
- ▶ Réouverture de la ligne ferroviaire voyageurs Orléans – Châteauneuf : 90 M€

RÉFÉRENCES

- ▶ Contrat de Plan État-Région 2007-2013
- ▶ Étude : « Enjeu du marché périurbain : posture de la SNCF et pistes d'actions en Région Centre »
– Cas de Tours et Orléans – Juin 2006, Effia
- ▶ Étude socio-économique des trafics de la ligne Orléans-Châteauneuf – Bauvais Consultants, 2006

Action 15 Rechercher la complémentarité entre les transports urbains et interurbains

OBJECTIF

Développer l'interconnexion entre les transports urbains et interurbains

■ Création de rabattements entre réseaux de transport urbain et interurbain

Le Département a adopté le 21 juin 2006 son schéma directeur des transports collectifs qui définit l'offre de liaisons interurbaines. La mise en œuvre de la seconde ligne de tramway en 2011 est l'occasion de procéder à une meilleure complémentarité entre les réseaux de transports urbains et interurbains.

■ Extension du principe de lignes Direct Express à d'autres pénétrantes interurbaines

■ Mise en œuvre des propositions de l'étude du devenir de la gare routière

Cette étude, menée par le Département a proposé plusieurs sites pour la relocalisation de la gare routière dans le secteur de la gare ou par éclatement en différents points de l'agglomération.

RESPONSABLES

- ▶ Agglo
- ▶ Département du Loiret
- ▶ Transporteurs interurbains

PARTENAIRES

- ▶ SETAO

RÉFÉRENCES

- ▶ Schéma directeur des transports collectifs départementaux – Département du Loiret, 21 juin 2006
- ▶ Étude sur l'opportunité du transfert de la gare routière – MTI Conseil, Département du Loiret, 2005

Action 16 Étendre la tarification et la billettique intégrée

OBJECTIF

Développer une meilleure complémentarité entre les transports en communs à travers l'amélioration de l'offre tarifaire et des systèmes billettiques

■ Mise en place d'un système de billettique multimodale, interopérable avec les autres modes de transports en région Centre en concertation avec le Département et la Région

L'objectif est de permettre aux usagers de voyager d'un mode de transport à l'autre à l'aide d'un support de titres unique et performant (du type carte à puce sans contact, sur le modèle Multipass en touraine.

■ Étendre la tarification intégrée

Des titres de transport multimodaux permettent déjà de voyager d'un mode de transport à l'autre avec un seul titre :

- STARTER, TER + transports publics urbains.
- P+R : stationnement avec un aller/retour en tram pour l'ensemble des passagers du véhicule à tarif attractif.
- TER bus.

Les performances techniques de la billettique faciliteront la mise en œuvre de nouvelles tarifications multimodales.

RESPONSABLES

- ▶ Agglo
- ▶ Région Centre
- ▶ Département du Loiret

PARTENAIRES

- ▶ SETAO
- ▶ SNCF
- ▶ autres exploitants de transport

ÉCHÉANCIER

- ▶ 2011 : Billettique interopérable

RÉFÉRENCES

- ▶ Étude billettique dans les cars départementaux, département du Loiret, ITER, 2005

Actions 17 Projet « culture mobilité douce »

OBJECTIF

Promouvoir une culture mobilité douce partagée

Ensemble d'actions destinées à promouvoir une culture commune, entre élus, habitants et techniciens, et un véritable savoir-faire pour la mise en œuvre d'actions et d'aménagements en faveur de la pratique du vélo et de la marche.

- **Mise à jour du cahier de références vélo**
- **Intégration de l'ensemble des actions modes doux du présent PDU dans une charte**
- **Création d'un groupe de travail technique « mobilité douce »**
- **Prise en compte du vélo, dans les projets d'urbanisme, de construction, d'aménagement, de voirie**
 - Journée de sensibilisation élus et techniciens.
 - Édition d'un guide méthodologique (mémento du projet).
- **Encouragement des communes à fixer dans les documents d'urbanisme des stationnements pour les vélos**

L'organisation de journées de sensibilisation des élus et techniciens permettra une prise en compte de la programmation à la réception des chantiers. L'édition d'un guide méthodologique viendra en appui. Il s'agit d'encourager à fixer des règles de stationnements vélo en fonction de la destination des nouveaux bâtiments.
- **Mise en œuvre d'actions de lutte contre le vol**

Des campagnes de marquage avec une convention de mise à disposition des machines à graver auprès de communes, d'associations, d'écoles ou de professionnels seront mises en place. Un registre des immatriculations sera tenu et une sensibilisation du public accompagnera cette démarche.
- **Réalisation de comptage des déplacements vélo**
 - Exploitation régulière des comptages fixes sur le pont Thinat et des comptages réalisés par l'association Vélocité 45.
 - Campagnes de comptage régulières.
 - Mise en place de nouveaux points de comptage vélos.
- **Observatoire de l'accidentologie des piétons et deux-roues**

Information sur l'accidentologie des piétons et deux-roues (observatoire des déplacements).
Commission de sécurité routière présidée par un élu.
- **Actions de sensibilisation du public en faveur des modes doux, respectueux de l'environnement et excellent pour la santé**

Édition de « plans vélo » tout public régulièrement mis à jour.
Sensibilisation des chauffeurs de bus et des cyclistes à la circulation dans les couloirs bus/vélos.
Promotion des « îlots vélo s » auprès des syndicats de copropriété.
Informations sur la politique cyclable de l'Agglo lors de manifestations (semaine de la mobilité, journées « En ville sans ma voiture », fête du vélo, fête de l'environnement, journée du cinéma).

Évaluation périodique de la politique cyclable

Site internet interactif permettant aux usagers de formuler des remarques sur l'état des itinéraires cyclables, sur les points noirs, donner des idées...

Mise en place d'instances d'évaluation avec les partenaires et les utilisateurs.

RESPONSABLE

► Agglo

PARTENAIRES

- Communes
- Département du Loiret
- Région Centre
- Aménageurs
- Agence d'urbanisme
- État
- CETE
- Cinémas
- ADEME
- SETAO
- Associations (Vélo-cité45 ; Fubicy ; ...)
- Professionnels
- Prévention routière
- Police
- Gendarmerie
- Pompiers

ÉCHÉANCIER

► 2008, mise à jour du cahier de références vélo

COÛTS ESTIMÉS

- 12,5 k€ mise à jour du cahier de référence
- 12,5 k€ comptage
- 12,5 k€ / an pour édition de « plans vélo »
- 12,5 k€ pour la promotion des « îlots vélos »

RÉFÉRENCES

- Guide CERTU « Recommandations pour les aménagements cyclables » - 2000
- Article 20 de la Loi sur l'air et de l'utilisation rationnelle de l'énergie - 1996
- Loi SRU - 2000
- Fiche CERTU « Le stationnement des vélos sur les espaces privés » - 2006

OBJECTIF

Développer les déplacements à vélos des étudiants

de plus en plus équipés de voitures, au travers d'un projet global élaboré sur la base d'un partenariat élargi entre les différents acteurs institutionnels concernés par l'aménagement et la gestion du campus universitaire d'Orléans.

Les actions suivantes peuvent s'inscrire dans le cadre de plans de déplacements des étudiants.

■ Amélioration de l'accessibilité du campus à vélo depuis les quartiers environnants et les itinéraires cyclables existants

(rues de Châteauroux, de Beaumarchais, de Léonard de Vinci, et du Moulin à Olivet et dans le GPV de la Source...).

■ Organisation de la perméabilité cyclable du domaine universitaire

Réalisation d'aménagements cyclables ou l'adaptation de cheminements piétonniers aux vélos.
Amélioration d'itinéraires et pose de panneaux de jalonnement.

■ Mise en place systématique de dispositifs de stationnements sécurisés et abrités aux entrées principales des lieux d'enseignement et de vie des étudiants

■ Développement d'un service de prêt ou de location longue durée pour les étudiants

Convention de gestion auprès du CROUS, d'associations d'étudiants ou d'un loueur privé.
Investissement d'achat de vélos.

■ Information permanente auprès des étudiants

Utiliser les structures existantes ou les créer pour faciliter la diffusion de l'information sur les possibilités de se déplacer autrement qu'en voiture (site Internet, bulletin, maison des étudiants, CROUS, actions ponctuelles à l'inscription des étudiants ou à la rentrée...).



Stationnement sous l'entrée de la faculté des Lettres, langues et sciences humaines.
Source : AUAO

RESPONSABLES

- ▶ Région Centre
- ▶ Villes d'Orléans et d'Olivet
- ▶ Agglo
- ▶ Université
- ▶ CROUS

PARTENAIRES

- ▶ Agence d'urbanisme
- ▶ Associations
- ▶ Loueurs
- ▶ Département du Loiret
- ▶ État

ÉCHÉANCIER

- ▶ 2010

COÛTS ESTIMÉS

- ▶ Amélioration de l'accessibilité du campus à vélo : 750 k€
- ▶ Perméabilité cyclable du domaine universitaire : 400 k€
- ▶ Mise en place systématique de dispositifs de stationnements : 400 k€
- ▶ Développement d'un service de prêt ou de location longue durée pour les étudiants : 100 k€



Stationnement improvisé aux abords de la bibliothèque des Sciences.
Source : AUAO

Actions 19 Projet « Synergie vélo / transports en commun »

OBJECTIF

Combiner le vélo et les transports publics pour garantir leur attractivité et participer ainsi à une politique de mobilité durable, rapide et économique en milieu urbain

Il s'agit d'accompagner le réaménagement des espaces publics lors de la mise en œuvre de la deuxième ligne de tramway, de la réorganisation du réseau de bus et de l'aménagement des gares.

■ Organisation autour de la deuxième ligne de tramway

- Stationnements surveillés dans les parcs relais et arceaux aux stations,
- Itinéraires cyclables le long de la ligne de tramway lorsque c'est possible,
- Embarquement gratuit des vélos dans les rames de la deuxième ligne de tramway en dehors des heures d'affluence.

■ Organisation de l'accès au réseau de transports en commun

- Itinéraires cyclables de rabattement vers les gares, les arrêts de tramway et les principaux arrêts des lignes structurantes de bus,
- Extension des couloirs-bus mixtes vélos,
- Installation d'arceaux et de systèmes de stationnement sécurisés aux principaux arrêts de bus.

■ Organisation de l'accès aux gares

- Le vélo semble une réponse idéale à l'accès aux gares, notamment pour les déplacements professionnels en train, c'est pourquoi plusieurs solutions sont à développer :
- Possibilité d'embarquement des vélos dans les trains (quais, rampes, ascenseurs...),
 - Installation de points de stationnement vélos sécurisés dans les gares. La nouvelle gare d'Orléans prévoit d'ores et déjà l'installation de 150 arceaux vélos, visibles de tous, de part et d'autre des quais.

■ Aménagement d'une station vélo dans le cadre du réaménagement de la gare d'Orléans

La mise en place d'un service de location longue et moyenne durée en gare, offrant une large palette de services (garage gardienné, petit entretien, information, vente d'accessoires) constituera un outil en faveur de l'intermodalité train-vélo, notamment pour les touristes et les pendulaires. La location vélos est en outre une réelle alternative au problème d'embarquement des vélos à bord des trains déjà saturés en heures de pointe.

■ Tarification intégrée

Un seul titre permettra l'accès aux transports en commun et la location d'un vélo aux stations.



Embarquement des vélos dans le tramway aux heures creuses.
Source : AUAO

RESPONSABLES

- ▶ Agglo
- ▶ Région Centre pour les TER
- ▶ Communes

PARTENAIRES

- ▶ SNCF
- ▶ Université
- ▶ ADEME
- ▶ Agence d'urbanisme
- ▶ CROUS
- ▶ Loueurs
- ▶ Écoles
- ▶ Associations de parents d'élèves,
- ▶ Partenaires associatifs et/ou professionnels

ÉCHÉANCIER

- ▶ 2008 : stations vélo
- ▶ 2010 : autres actions
- ▶ 2012 : accessibilité vélo des quais dans les gares

RÉFÉRENCES

- ▶ Étude des déplacements des scolaires – Mobility Plus, 2005
- ▶ Audit de sécurité des abords des collèges – 2005, ADEME

COÛTS ESTIMÉS

- ▶ intégré dans la deuxième ligne de tramway pour les 3 premières actions
- ▶ intégrés dans «vélo des villes» et aménagement des gares pour les 2 actions suivantes
- ▶ 100 k€ par an pour le fonctionnement des stations vélo

OBJECTIF

Sécuriser le chemin de l'école à travers le développement de la pratique du vélo et de la marche par les enfants

Cette pratique conviviale et peu coûteuse participe à l'apprentissage de l'autonomie et donnent des habitudes de déplacements utilisant les modes doux.

Les actions suivantes peuvent s'inscrire dans le cadre de plans de déplacements des écoliers (PDES) ou de contrats locaux de sécurité avec les établissements scolaires (globalement ou individuellement).

■ **Aménagement des itinéraires d'accès aux collèges et aux lycées intégrés dans le programme d'itinéraires prioritaires du projet « vélo des villes »**

■ **Sécurisation des accès et des abords des écoles, des collèges et des lycées**

■ **Mise en œuvre d'actions « Carapattes » et « Caracycles » d'accompagnement des enfants à l'école**

Ces démarches sont des moyens pour se rendre à pied à l'école, en toute sécurité, et permettent l'apprentissage de l'autonomie de l'enfant.

■ **Renforcement de l'équipement et de la sécurisation des parcs de stationnement vélo des collèges, lycées et centres de formation et d'apprentissage**

■ **Information et sensibilisation continue à la sécurité routière, à l'environnement et à l'écomobilité**

Grâce à la mise en place d'un partenariat entre l'éducation nationale, les associations de parents d'élèves, l'ADEME, la Prévention Routière..., élèves et parents trouveront l'information auprès des établissements scolaires.



Rue des Carmes,
déplacement en « Carapatte » d'un groupe scolaire.
Source : AUAO

RESPONSABLES

- ▶ Agglo
- ▶ Région Centre
- ▶ Département du Loiret
- ▶ Communes

PARTENAIRES

- ▶ Setao
- ▶ Université
- ▶ Education nationale
- ▶ ADEME
- ▶ Prévention routière
- ▶ Agence d'urbanisme
- ▶ CROUS
- ▶ Loueurs
- ▶ Écoles
- ▶ Associations de parents d'élèves

ÉCHÉANCIER

- ▶ Actions continues et selon programmation

COÛTS ESTIMÉS

- ▶ Investissement : intégrés dans « vélo des villes »
- ▶ selon programmation pour la sécurisation des accès et des abords
- ▶ selon état des lieux pour le renforcement de l'équipement et de la sécurisation des parcs de stationnement vélo

RÉFÉRENCES

- ▶ Étude des déplacements des scolaires – Mobility Plus, 2005
- ▶ Audit de sécurité des abords des collèges – Département du Loiret, 2005

Actions 21 Projet « Vélo des villes »

OBJECTIF

Poursuivre la politique cyclable d'agglomération

Pratique, rapide, économique, silencieux, non polluant et bon pour la santé, le vélo constitue un élément de réponse aux problèmes des déplacements en ville. Dans le cadre de l'élaboration du Schéma Directeur de 1994 puis du PDU de 2000, l'Agglo a défini une politique très incitative à la pratique du vélo en ville.

- Révision du schéma directeur des itinéraires cyclables (SDIC)
- Définition et mise en œuvre d'un programme prioritaire d'itinéraires d'intérêt d'agglomération sécurisés et continus pour la période 2008-2012
Pour chaque aménagements, seront intégrés l'éclairage, l'assainissement, le jalonnement et les ouvrages spécifiques...
- Sécurisation et amélioration constante des itinéraires existants (à intégrer dans la charte mode doux)
- Développement de la pose systématique d'arceaux sur voirie
- Mise en accessibilités aux vélos de certains parcs de stationnement en ouvrage
Il s'agit d'imposer l'accessibilité des nouveaux parkings dans les cahiers des charges : aire de stationnement vélo équipée d'arceaux face au local du gardien, dimensionnement spécifique des ascenseurs d'accès.
- Mise en place et suivi d'un système de location/prêt de vélos de courte durée en libre-service dans le cœur de l'agglomération

RESPONSABLES

- ▶ Agglo
- ▶ Communes

PARTENAIRES

- ▶ Orléans-Gestion

ÉCHÉANCIER

- ▶ 2007 pour location/prêt de vélos de courte durée en libre-service
- ▶ Actions continues

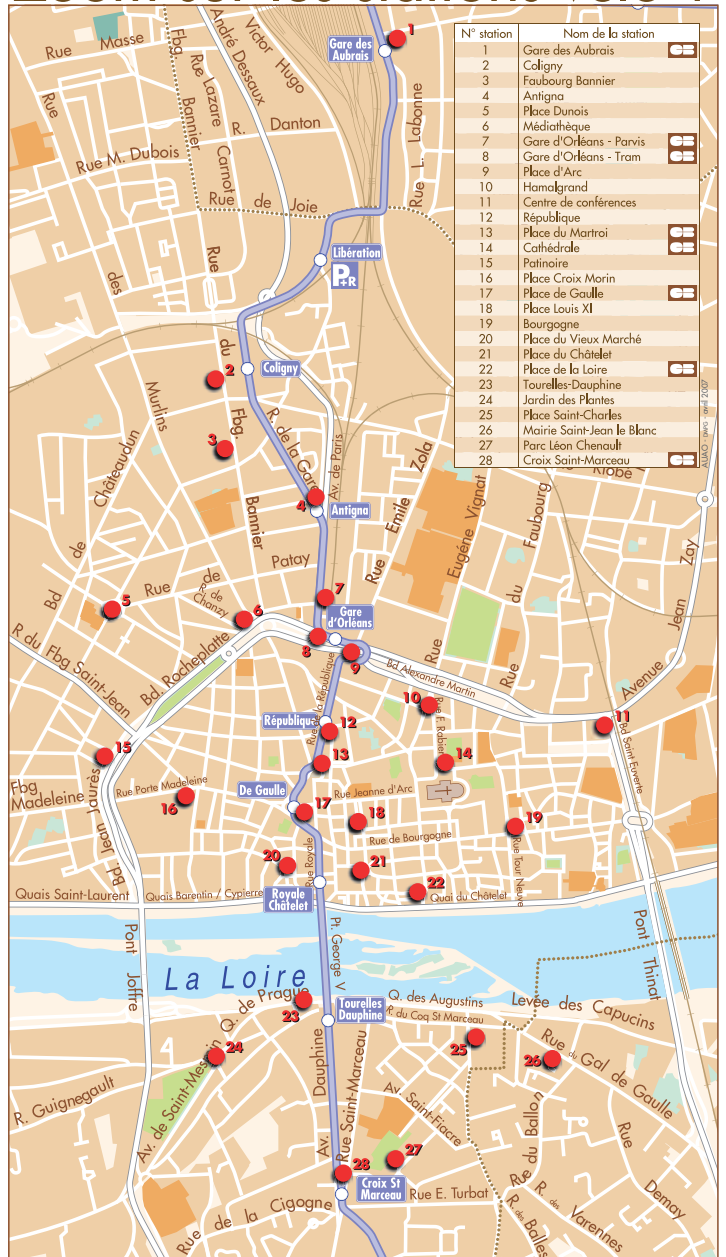
COÛTS ESTIMÉS

- ▶ 2 M€ par an pour le Schéma Directeur des Itinéraires Cyclables
- ▶ 150 € / unité d'arceaux sur voirie

RÉFÉRENCES

- ▶ Étude des déplacements des scolaires - Mobility +, 2005

Zoom sur les stations vélo+



Action 22 Projet « Vélo des champs »

OBJECTIF

Poursuivre la politique cyclable d'agglomération par la mise en œuvre d'itinéraires cyclables de loisirs

Au cœur du dispositif Loire - Trame Verte, est prévue la réalisation d'un ensemble de boucles et itinéraires cyclables qui s'inscrit dans un programme de voies vertes tournées vers le loisir et le tourisme. Celles-ci ont vocation à accueillir le plus grand nombre d'usagers non motorisés. A l'échelle de l'agglomération, ces projets répondent à un triple enjeu :

- mise en valeur du patrimoine ligérien et des rives de la Loire,
- développement de la pratique du vélo dans l'agglomération,
- promotion de « l'écotourisme », respectueux de l'environnement et tourné vers les espaces naturels en lien avec une pratique sportive.

L'ensemble de ces projets s'inscrit dans une démarche de développement durable, associant le développement des modes de déplacements alternatifs à la voiture, les activités de détente, et une meilleure solidarité.

■ **Achèvement de la première phase des itinéraires de loisirs**

- « La Loire à vélo » de l'agglomération orléanaise s'inscrit dans un itinéraire européen de Nantes à Budapest. Dans l'agglomération, l'itinéraire long de 22 km emprunte à la fois la rive nord et la rive sud de la Loire. Le projet s'accompagne de liaisons vers la gare et d'une alternative au passage sur le pont Saint-Nicolas entre Saint-Pryvé Saint-Mesmin et Saint-Hilaire Saint-Mesmin par une nouvelle passerelle piétons-cycles en aval du pont sur le Loiret.
- « Boucle en Forêt d'Orléans » phase 1 correspond à la boucle de Charbonnière depuis la D101 et liaisons vers Semoy, Saint-Jean-de-Braye et Boigny-sur-Bionne entre la Loire et l'avenue Secrétain « Liaison Loire-Loiret ».

■ **Création et jalonnement d'itinéraires d'accès depuis les centres-villes et les gares**

■ **Aménagement d'aires de repos, stations services, stationnements, fontaines d'eau, mobilier urbain**

■ **Prolongement des projets engagés**

- Réalisation de la «boucle en Forêt d'Orléans» phase 2 : itinéraire de bouclage nord de la «boucle de l'Herveline» et liaisons vers Chanteau et Marigny-les-Usages.
- « Liaison Loire-Loiret » entre avenue Secrétain et le Loiret.

■ **Étude d'autres itinéraires de loisirs**

- Nouvelle boucle en Forêt entre Ormes, Ingré et Saran.
- Confortement cyclable des chemins de halage de Loire, et du canal à Chécy/Mardié.
- Réalisation d'une liaison Loire/Forêt le long de la Bionne.
- Réalisation d'une liaison Pont de l'Europe/Loiret par Saint-Pryvé-Saint-Mesmin.
- Réalisation d'une ou plusieurs des six boucles identifiées sur les sites à forte qualité paysagère de l'agglomération («Orée de Beauce», « Vignobles et vergers »...).



■ **Accompagnement touristique**

Promotion auprès des touristes et des habitants (plan, site Internet, bornes info-service, campagnes de valorisation touristique...) Sensibilisation auprès des professionnels (restaurateurs, hôteliers, commerçants, loueurs...).

RESPONSABLES

- ▶ Agglo
- ▶ Département du Loiret
- ▶ Région Centre

PARTENAIRES

- ▶ Communes
- ▶ ONF
- ▶ Orléans-Gestion

ÉCHÉANCIER

- ▶ 2008 pour la mise en œuvre d'itinéraires de loisirs
- ▶ 2012 pour les autres actions

COÛTS ESTIMÉS

- ▶ 7 M€ pour la mise en œuvre d'itinéraires de loisirs (2,3 M€ TTC Loire à Vélo avec un financement à hauteur de 60 % de la région, de 20% du Département et de 20% de l'Agglo)
- ▶ 2 M€ pour le prolongement des projets engagés

Actions 23

Maîtriser le stationnement à proximité de certains arrêts de transports collectifs (stations de tramway, gares)

OBJECTIF

Cette action vise à rationaliser le stationnement notamment en centre-ville, dans les secteurs bien desservis par les transports collectifs

■ Poursuite de la création de parcs relais

Les parcs-relais (P+R), parkings situés à proximité immédiate d'arrêts de transport en commun, permettent aux automobilistes de stationner leur véhicule pour emprunter le bus ou le tramway, ce pour un prix attractif.

- Création de parcs relais en lien avec la deuxième ligne de tramway (1 170 places).
- Étude et mise en place de parcs relais sur les lignes de bus structurantes.
- Accompagnement la création des parcs-relais d'une signalétique efficace et d'un jalonnement dynamique.
- Extension aux nouveaux parcs relais de la tarification attractive intégrant le stationnement et le trajet en tramway.
- Information et sensibilisation sur l'offre et le fonctionnement des parcs relais.

■ Protection des secteurs commerçants ou résidentiels adjacents à proximité de certains arrêts de transports collectifs (stations de tramway, gares)

Extension ou création si besoin de zones à durée de stationnement limitée (courte ou moyenne durée), payant ou non avec régime particulier pour les résidents.

■ Adapter les normes de stationnement pour les nouvelles constructions dans les secteurs bien desservis par les transports collectifs

Cette prescription encourage les communes lors de la révision ou de la modification de leur PLU à identifier les secteurs bien desservis par les transports collectifs et le cas échéant à fixer la taille de ces secteurs puis à étudier les possibilités d'y réduire les normes existantes ou d'y adopter des normes plafonds de stationnement.

Les secteurs bien desservis par les transports en commun sont les aires autour des stations du tramway et des gares (fréquence des trains d'au moins 20 min en heure de pointe), dans des rayons à fixer par chaque commune et pour chaque gare ou station, dans une fourchette de 0 à 400 m.

La taille de ces aires pourra donc être variable d'une station à l'autre, en fonction notamment de la fréquence des transports collectifs et du contexte urbain.



Parc relais des Aulnaies.
Source : AUJAO

RESPONSABLES

- ▶ Agglo
- ▶ Communes

PARTENAIRES

- ▶ SETAO
- ▶ Agence d'urbanisme

ÉCHÉANCIER

- ▶ actions continues
- ▶ 2010 pour les P + R

RÉFÉRENCES

- ▶ Guide CERTU « Le stationnement après la loi SRU » - 2003

OBJECTIF

Assurer la cohérence entre les offres de stationnement sur voirie, en ouvrage et dans les parcs-relais, dans l'hypercentre d'Orléans jusqu'à la deuxième ceinture de boulevards, afin de laisser le libre choix aux visiteurs de stationner

Il s'agit ainsi de favoriser les activités économiques du centre-ville d'Orléans, en assurant l'accueil des visiteurs à proximité des commerces ou équipements accueillant du public.

■ Maintien d'une surveillance efficace et ciblée sur la voirie payante

La verbalisation des dépassements de durée permet d'assurer une bonne rotation des véhicules sur les places de stationnement et de dissuader le stationnement de longue durée des pendulaires.

■ Renforcement de la cohérence tarifaire

Les visiteurs doivent pouvoir effectuer un arbitrage entre les critères coût, temps et confort du stationnement

- entre stationnement sur voirie et en parking : tarif du stationnement sur voirie supérieur au tarif du stationnement dans les parcs en ouvrage,
- entre stationnement en centre-ville et en parcs-relais : tarif du stationnement en P+R avec l'aller-retour en tram inférieur au tarif de 3h de stationnement payant en centre-ville.

■ Maintien d'un bon équilibre entre abonnés et visiteurs dans les parcs en ouvrage

Par l'arbitrage de la distribution des abonnements de façon à maintenir une capacité minimale d'accueil des visiteurs

■ Maintien de l'ouverture en soirée de parcs proches des pôles d'activités nocturnes, à tarifs attractifs

■ Création de nouveaux parkings en ouvrage

- réflexions engagées aux abords du théâtre, boulevard Pierre Ségelle,
- parking Münster, à proximité de la gare d'Orléans,
- place du Cheval Rouge en centre ville,
- boulevard Jean Jaurès sur les mails ouest.

■ Amélioration du jalonnement statique des parcs, et du jalonnement dynamique

L'optimisation du jalonnement permet de guider l'automobiliste vers le parc le plus proche lorsqu'un des parcs en ouvrage est saturé et ainsi de rationaliser la circulation automobile.



Stationnement sur voirie rue Jeanne d'Arc.
Source : AUAO

RESPONSABLES

- ▶ Communes
- ▶ Agglo

PARTENAIRES

- ▶ Police
- ▶ Orléans Gestion
- ▶ Gestionnaires des parkings privés
- ▶ CCI

ÉCHÉANCIER

- ▶ Actions continues

COÛT ESTIMÉ

- ▶ Jalonnement dynamique des 6 P+R existants et 6 P+R projetés sur la ligne Est-Ouest de tramway : 400 000 € TTC

RÉFÉRENCES

- ▶ Etude SARECO – Ville d'Orléans, 2003
- ▶ Etude du parking Münster – Agglo
- ▶ Observatoire du stationnement – Espace Expansion

Actions 25

Favoriser le stationnement des résidents

OBJECTIF

Assurer la cohérence entre l'offre de stationnement et l'offre de transport en commun dans l'hypercentre d'Orléans jusqu'à la deuxième ceinture de boulevards, de façon à garantir la disponibilité de places de stationnement pour les résidents

- **Sur voirie, stationnement de moyenne durée : maintien d'un tarif résident**
- **Dans les parcs d'Orléans Gestion :**
 - maintien d'un abonnement résident à tarif préférentiel (créé en 2005),
 - priorité aux résidents lorsqu'un abonnement se libère sauf dans les parkings à vocation commerciale,
 - prise en compte de la spécificité des résidents lors de la création de nouveaux parcs,
 - étude de solutions tarifaires couplées stationnement pour résidents et abonnements SEMTAO.

RESPONSABLES

- ▶ Communes
- ▶ Agglo

PARTENAIRES

- ▶ Orléans Gestion
- ▶ associations de commerçants
- ▶ CCI

ÉCHÉANCIER

- ▶ Actions continues

RÉFÉRENCES

- ▶ Guide CERTU : Le stationnement après la loi SRU – 2003
- ▶ Plaquette stationnement Ville d'Orléans – 2006

Action 26

Favoriser le report modal des pendulaires

OBJECTIF

Inciter les pendulaires à utiliser les transports en commun ou les modes doux afin de libérer les places de stationnement occupées à la journée au profit des autres usagers

- **Maintien ou renforcement de la cohérence tarifaire entre parkings et transports en commun**
 Les tarifs d'abonnements de stationnement en centre-ville sont supérieurs aux tarifs d'abonnements SEMTAO pour adultes.
- **Poursuite de la communication sur les choix possibles en matière de stationnement**
 entre voirie, parcs ou parcs-relais (localisation, durée, horaires, tarifs).
- **Soutien aux démarches de plan de déplacements des employés,**
 Pour exemple, la ville d'Orléans et la Région Centre ont lancé en 2006 leur propre plan de déplacements des employés qui a donné suite à diverses actions en faveur d'un report modal vers les transports collectifs et les modes doux.
- **Adaptation des normes de stationnement pour les nouvelles constructions à usage autre que d'habitation dans les secteurs bien desservis par les transports collectifs**

Incidence du nombre de places de stationnement au lieu de travail sur la part modale voiture

Exemples de ratios utilisables dans les POS PLU			Part modale voiture induite
Nombre de places pour 50 emplois	1 place pour ... m ² de SHON	Nombre de places pour 1000 m ² de SHON	
26	38 m ²	26 places (650 m ²)	80 %
20	50 m ²	20 places (500 m ²)	60 %
16	61 m ²	16 places (400 m ²)	50 %
13	75 m ²	13 places (325 m ²)	40 %

RESPONSABLE

- ▶ Agglo

PARTENAIRES

- ▶ SETAO
- ▶ Communes

ÉCHÉANCIER

- ▶ 2010

RÉFÉRENCES

- ▶ Guide CERTU « Le stationnement après la loi SRU » – 2003

Action 27

Poursuivre la réflexion sur l'organisation du stationnement avec les transporteurs privés

OBJECTIF

Favoriser le tourisme et l'accueil des visiteurs en facilitant l'accès aux transporteurs privés de personnes au centre-ville d'Orléans

■ Réorganisation du stationnement des autocars de tourisme à Orléans jusqu'à la deuxième ceinture des boulevards en lien avec les offices de tourisme

- en intégrant l'accès et l'arrêt des autocars pour déposer les touristes près des lieux touristiques de la ville (Hôtel Groslois, Cathédrale) et des hôtels,
- le stationnement de moyenne ou longue durée (pour la nuit) en fonction du projet de réaménagement du secteur de la gare d'Orléans.

■ Poursuite du dialogue régulier avec les représentants des taxis au sein des commissions spécialisées

Les commissions spécialisées sont placées sous l'autorité du maire dans les communes de plus de 20 000 habitants – Orléans et Fleury-les-Aubrais – et présidées par le préfet dans les communes de moins de 20 000 habitants.

RESPONSABLE

- ▶ Communes

PARTENAIRES

- ▶ Taxis
- ▶ Office de tourisme
- ▶ Autocaristes
- ▶ Police municipale
- ▶ Police nationale
- ▶ Gendarmerie
- ▶ État

ÉCHÉANCIER

- ▶ Actions continues

RÉFÉRENCES

- ▶ guide CERTU « Le stationnement après la loi SRU – 2003

Action 28

Lutter contre le stationnement illicite

OBJECTIF

Il s'agit de poursuivre, voire de renforcer le contrôle et le respect des places de stationnement

Le respect de l'usage des places de stationnement permet de favoriser la rotation des véhicules, de libérer les places GIG-GIC aux personnes handicapées, les trottoirs pour les piétons, les bandes ou pistes cyclables pour les cyclistes, les couloirs-bus pour les bus, les aires de livraisons pour les transporteurs mais aussi d'assurer l'accès des secours en cas d'incendie, de permettre la circulation bennes de ramassage des ordures ménagères..., ce par le biais de :

- la signalisation de la réglementation,
- la communication,
- la surveillance,
- les dispositifs dissuadant le stationnement lorsque les mesures précédentes ne suffisent pas.

RESPONSABLE

- ▶ Communes

PARTENAIRES

- ▶ Police

ÉCHÉANCIER

- ▶ Actions continues



Rue Notre Dame de Recouvrance,
stationnement sur les trottoirs.
Source : AUAO

Actions 29 Promouvoir « une culture du transport de marchandises en ville »

OBJECTIF

Promouvoir une culture commune entre élus, techniciens, commerçants et transporteurs et un véritable savoir-faire pour la mise en œuvre d'actions et d'aménagements organisés du transport et des livraisons de marchandises dans l'agglomération orléanaise

■ Création d'un groupe de travail « marchandises »

Il s'agit de poursuivre la concertation engagée avec les transporteurs et commerçants dans le cadre de l'étude lancée par l'AggLO en 2006. Un groupe de travail consultatif sera mis en place pour s'assurer de la mise en œuvre et de la pérennisation des actions engagées et réfléchir à de nouvelles propositions d'évolution du transport de marchandises dans l'agglomération orléanaise.

■ Élaboration d'une charte de bonne conduite

Le groupe de travail marchandises réfléchira à une charte de bonnes conduites intégrant les principes de respect de l'environnement et l'optimisation de la chaîne logistique urbains de déplacements.

■ Diffusion de l'information auprès des transporteurs et commerçants sur la réglementation des livraisons et sur la circulation des poids lourds dans l'agglomération

Information et sensibilisation sur la réglementation des livraisons et arrêtés provisoires notamment lors de travaux de voirie (campagnes de sensibilisation : brochures, site internet, mailing, journaux locaux, ...).

■ Étude de la prise en compte dans les documents d'urbanisme (PLU, ZAC) d'aires de livraison sur espace privé pour les grands établissements industriels et commerciaux

La loi LOTI précise qu'il faut « prendre en compte les besoins en surfaces nécessaires au bon fonctionnement des livraisons afin notamment de limiter la congestion des voies et des aires de stationnement ». Il s'agit de veiller, pour tout projet d'urbanisme, à l'intégration, dès la phase de conception, des espaces nécessaires ou prévisibles pour l'accueil des marchandises et des véhicules de livraison, afin de pallier tout phénomène de congestion et de nuisances liés à l'approvisionnement d'un espace industriel, commercial ou administratif.

■ Soutien institutionnel des initiatives privées de dessertes novatrices du plateau piétonnier pour réduire les nuisances environnementales liées à la circulation des véhicules de transport et pour permettre une desserte attractive pour les usagers du centre-ville

■ Sensibiliser les acteurs du transport de marchandises en ville aux problématiques environnementales

■ Promouvoir l'usage des véhicules propres (expérimentations en cours type Petite Reine et ses triporteurs, Chronopost et son chariot guidé)

RESPONSABLES

- ▶ AggLO
- ▶ Communes

PARTENAIRES

- ▶ FNTR
- ▶ ADEME
- ▶ Région Centre
- ▶ Chambre de Commerce et d'Industrie du Loiret
- ▶ Chambre de Métiers et de l'Artisanat du Loiret
- ▶ Direction Régionale de l'Équipement – Centre
- ▶ Agence d'urbanisme
- ▶ Associations de transporteurs
- ▶ Associations de commerçants et d'artisans

ÉCHÉANCIER

- ▶ Actions continues

RÉFÉRENCES

- ▶ Étude « Transport et les livraisons de marchandises dans l'agglomération orléanaise » – ACT Consultants, AggLO 2006.
- ▶ Guide technique et juridique pour les livraisons en ville, GART – 2004.
- ▶ Plans de déplacements urbains et marchandises en ville, CERTU – 2001
- ▶ Le programme national « Marchandises en ville » lancé en 1993 et <http://www.transports-marchandises-en-ville.org>



Livraison de colis place de la République.
Source : AUAO

« Améliorer la gestion de la voirie et la gestion des chantiers »

OBJECTIF

Réglementer et contrôler l'usage de la voirie afin de maîtriser le trafic automobile et de favoriser le stationnement des résidents et les activités économiques

■ **Adaptation du nombre et de la localisation des aires de livraison aux besoins**

L'offre de stationnement pour les véhicules de livraison sera réétudiée, en fonction des besoins, des emprises disponibles et de l'évolution du tissu commercial, du développement des composantes urbaines et de la nouvelle ligne de tramway.

■ **Renfort du contrôle du respect du bon usage des aires de livraison.**

Il s'agit de pallier au mauvais usage constaté des aires de livraison et d'améliorer le taux de rotation des véhicules par :

- Renforcement des moyens de contrôle de la réglementation, en particulier en matinée,
 - Amélioration de la signalétique des aires de livraison (marquage au sol, visibilité des panneaux, ...),
 - Évaluation du niveau d'efficacité (suivi du nombre d'infractions, satisfaction des chauffeurs, ...),
- gérer les besoins spécifiques liés aux chantiers.



■ **Simplification de la réglementation des livraisons (horaires, critères de taille et de secteur) et harmonisation des réglementations entre les communes de l'Agglo**

- Amélioration de la signalisation à l'entrée et dans les centres villes.
- L'objectif est d'assurer la continuité des itinéraires accessibles aux poids lourds en adaptant la signalisation routière et de faciliter ainsi les accès aux transporteurs occasionnels.



RESPONSABLES

- ▶ Communes
- ▶ Agglo

PARTENAIRES

- ▶ Police
- ▶ Groupe de travail « marchandises »

ÉCHÉANCIER

- ▶ Actions continues

RÉFÉRENCES

- ▶ Étude « Transport et les livraisons de marchandises dans l'agglomération orléanaise » – ACT Consultants, Agglo 2006
- ▶ Le programme national « Marchandises en ville » lancé en 1993 et animé par le CERTU

<http://www.transports-marchandises-en-ville.org>

Rue Royale, stationnement en double file des camions de livraisons.
Source : AUAO

Actions 31

« Mettre en œuvre des mesures novatrices en matière de transport de marchandises en ville »

OBJECTIF

Améliorer l'accès des livraisons en centre-ville par la mise en œuvre de projets innovants, en partenariat avec les acteurs locaux

■ Mise en place d'aires de stationnement partagé

Étudier la faisabilité d'une aire de stationnement partagée. Cet aménagement consiste à réserver des aires de stationnement pour les livraisons sur des plages horaires prédéterminées. Évaluation ex post des aménagements (enquête usagers, évolution des infractions, ...).

■ Expérimentation de un ou plusieurs espaces de livraison de proximité (ELP)

Il s'agit d'offrir une alternative aux transporteurs pendant les travaux de la deuxième ligne de tramway et pour la desserte de l'intramail ; de sensibiliser les acteurs du transport.

une étude d'opportunité à mener pour valider la pertinence d'un ELP (localisation, dimensionnement, conditions d'exploitation).

■ Étude de services de livraison (type consignes)

La Ville d'Orléans lancera courant 2007 une étude de faisabilité de ces actions.

RESPONSABLES

- ▶ Communes
- ▶ Agglo

PARTENAIRES

- ▶ Groupe de travail « marchandises »

ÉCHÉANCIER

- ▶ 2007 – Étude de faisabilité des actions novatrices

RÉFÉRENCES

- ▶ Agglo, étude livraisons en centre-ville – ACT Consultants, 2006
- ▶ Le programme national « Marchandises en ville » lancé en 1993 et animé par le CERTU

<http://www.transports-marchandises-en-ville.org>

« Adapter le schéma des axes de circulation spécifique »

OBJECTIF

Modifier les itinéraires des transports exceptionnels en lien avec la création de la ligne de tramway est-ouest

■ **Modification des itinéraires spécifiques imposés aux transports exceptionnels pour permettre le passage de la deuxième ligne de tramway**

La création de la deuxième ligne de tramway implique l'aménagement d'un itinéraire alternatif pour les convois exceptionnels de type «super E» liés à l'entretien des centrales nucléaires.

– Les quais de la Madeleine et Saint Laurent et le Boulevard Jean Jaurès seront utilisés en remplacement du tronçon supprimé de la rue du Faubourg Madeleine à Orléans.

– Les avenues du Capitaine Jean, de la Paix, du Général Leclerc, de Verdun, Pierre Mendès France et la rue de la Gare seront utilisées en remplacement des avenues Charles Péguy et Louis Joseph Soulas à Saint Jean de Braye.

Par contre le passage des convois exceptionnels sur le chemin de Chaingy à Saint-Jean-de-la-Ruelle et sur l'avenue Georges Pompidou à La Chapelle-Saint-Mesmin ne sont pas contraints par la ligne de tramway.

RESPONSABLE

► État

PARTENAIRES

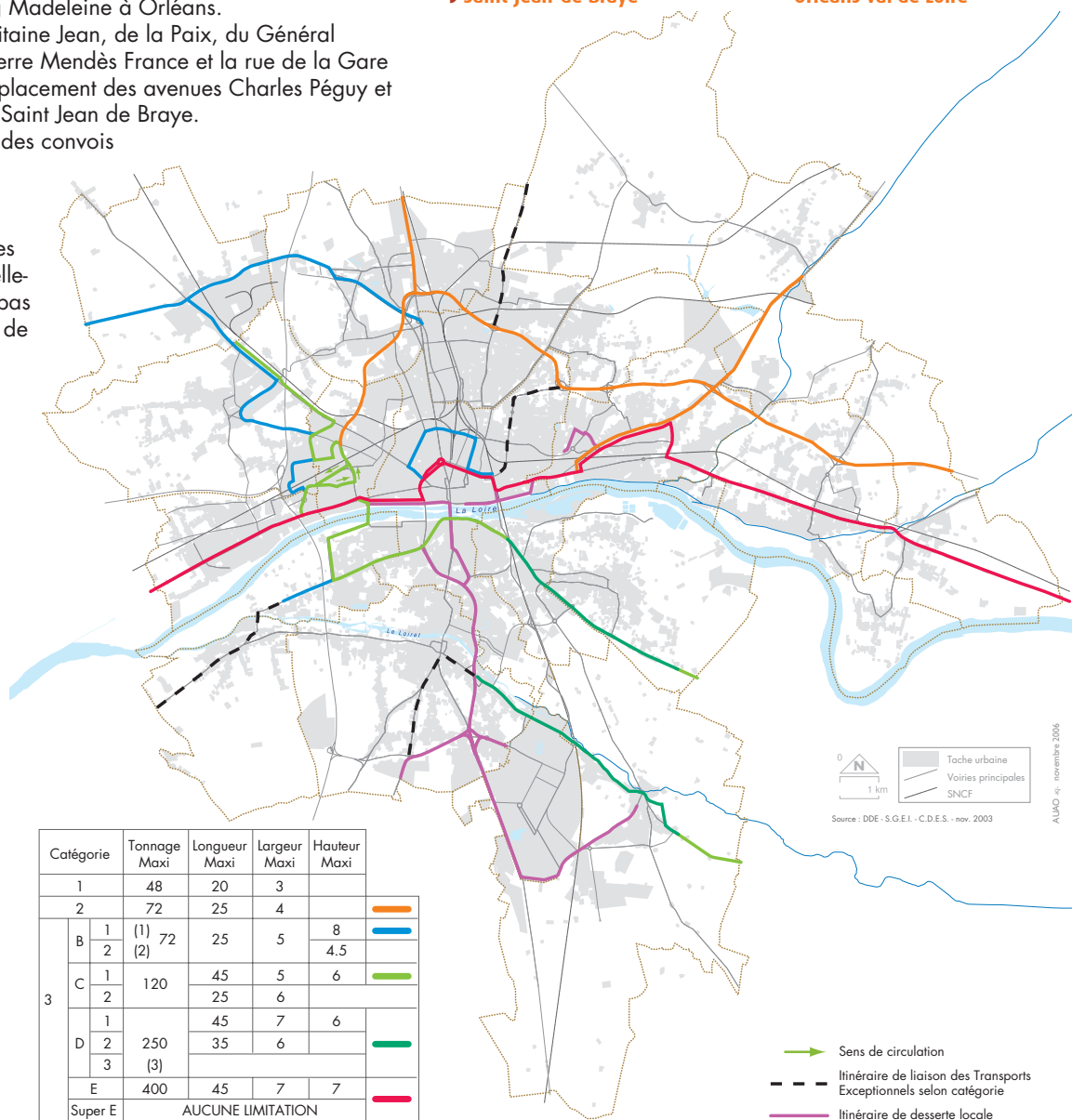
- Agglo
- Orléans
- Saint-Jean-de-la-Ruelle
- Saint-Jean-de-Braye

ÉCHÉANCIER

► 2007

RÉFÉRENCES

- Itinéraires et restrictions spécifiques aux transports exceptionnels sur les voies de la Communauté Orléans Val de Loire



Catégorie	Tonnage Maxi	Longueur Maxi	Largeur Maxi	Hauteur Maxi		
1	48	20	3			
2	72	25	4			
3	B	1 (1)	72	25	5	8
		2 (2)				4.5
	C	1	120	45	5	6
		2		25	6	
	D	1		45	7	6
		2	250	35	6	
3 (3)						
E	400	45	7	7		
Super E	AUCUNE LIMITATION					

(1) Consultation obligatoire de COFIROUTE
 (2) Consultation obligatoire de la SNCF si > 45 t. (jusqu'à 80 t.)
 (3) Consultation obligatoire de la mairie de Gien

0 1 km
 Tache urbaine
 Voies principales
 SNCF
 Source : DDE - S.G.E.I. - C.D.E.S. - nov. 2003

- Sens de circulation
- Itinéraire de liaison des Transports Exceptionnels selon catégorie
- Itinéraire de desserte locale

Actions 33 Développer l'information multimodale

OBJECTIF

Améliorer l'information sur les conditions de desserte tout mode à destination du public pour faciliter les déplacements

Il s'agit de rendre l'information sur la mobilité facile, rapide et personnalisée grâce à des médias de diffusion combinés, dans une logique de complémentarité et de cohérence.

■ **Projet d'une centrale d'information multimodale à l'échelle régionale**

Portée par la Région Centre en concertation avec les autorités organisatrices de transport volontaires, une centrale d'information multimodale à l'échelle régionale coordonnera les informations concernant les déplacements sur le territoire régional.

■ **Développement des services d'information multimodale à l'intention des usagers**

Nature de l'information, supports, lieux de diffusion, partenariat, modalités de mise en œuvre sont à définir en concertation avec l'État, les collectivités territoriales et les entreprises publiques ou privées de transport.

Pistes d'actions à développer dans le cadre d'un partenariat entre autorités organisatrices de transport et exploitant des réseaux :

- Inscription des liens sur les sites internet de chacun des exploitants et/ou autorités organisatrices de transport locales.
 - Utilisation des afficheurs dynamiques pour diffuser une information sur la complémentarité des transports.
 - Ouverture d'un point d'information multimodale à la gare d'Orléans où seront centralisés les plans, les fiches horaires et la tarification des transports en commun.
 - Développement d'un outil commun de recherche d'itinéraires et d'horaires pouvant analyser les informations des différentes autorités organisatrices de transport et exploitants afin de proposer des itinéraires pouvant utiliser plusieurs services.
 - Ouverture d'une agence de renseignement sur la mobilité tout mode, avec un numéro vert du type Allo SEMTAO.
- L'objectif est de disposer des informations nécessaires aux déplacements locaux : plans, tarifs, horaires, conditions de trafic, recherches d'itinéraires en transports collectifs, vélo, voiture, poids-lourds, information sur la qualité de l'air... comparaisons coûts et temps de trajet selon le mode.
- Création d'un guide commun regroupant les informations sur les offres de transport (plans et horaires).

RESPONSABLES

- ▶ Région Centre,
- ▶ Agglo,
- ▶ Département du Loiret

PARTENAIRES

- ▶ Communes,
- ▶ SETAO,
- ▶ Agence d'urbanisme,
- ▶ SNCF,
- ▶ Transporteurs interurbains

ÉCHÉANCIER

- ▶ Moyen terme 2007-2010
- ▶ 2003 Centrale d'information régionale

RÉFÉRENCES

- ▶ PREDIM :
plate-forme de recherche et d'expérimentation pour le développement de l'information multimodale
<http://www.predim.org/>
<http://chotto.free.fr/tatami/Metro/index-fr.html>
- ▶ Métro guide gratuit sur appareil mobile (Palm, PocketPC, Smartphone...), dans les transports en commun du monde entier (plus de 350 villes couvertes actuellement)
- ▶ PASSIM :
Prototype d'Annuaire des Sources et Services d'Information Multimodale
<http://passim.predim.org/>

Encourager les démarches de management de la mobilité des employés

OBJECTIF

Sensibiliser et informer pour maîtriser les déplacements effectués en voiture

Le secteur des transports est le principal responsable de la pollution de l'air. Une des solutions les plus efficaces et les moins coûteuses pour y remédier, réside dans le changement des comportements de mobilité : transport en commun, vélo, marche, roller, ..., d'autant plus que 50 % des déplacements font moins de 3 kilomètres !

■ Soutien aux démarches de plan de déplacement d'employés (PDE)

L'Agglo met en place un service de conseil en mobilité à l'intention des employeurs et des gestionnaires d'activités générant du flux de déplacements importants par le biais d'un soutien technique et/ou d'une participation financière pour la mise en place de PDE. Le PDE consiste à mettre en place des solutions aux problèmes d'accessibilité et de mobilité des employés (développement de l'offre de transport public, covoiturage, aménagements cyclables, etc.) à partir d'un diagnostic déplacement préalablement établi sur leur site.

Les partenaires locaux (Agglo, CCI, ADEME, Région Centre et associations de zones d'activités) s'organisent ensemble pour mettre en œuvre des PDE et favoriser ainsi le transport de leur personnel notamment par l'utilisation des transports collectifs. Déjà utilisé sur le Pôle 45, les parcs d'activités de Saint-Jean-de-Braye-Semoy (association Gézi) et de La-Chapelle-Saint-Mesmin — Saint-Jean-de-la-Ruelle — Ingré (association Adélis). D'autres PDE sont prévus sur le parc Orléans Sologne, le parc de Charbonnière, sur la cité administrative Coligny, sur le pôle universitaire de La-Source, etc.

■ Maintien d'une réduction sur les abonnements SEMTAO annuels pour les salariés

Il s'agit d'un tarif préférentiel à destination des salariés, correspondant à 5 mois d'économie sur la base d'un abonnement adulte.

■ Étude et mise en place d'un PDE pour les services de l'Agglo

■ Possibilité de participation financière des employeurs au financement des transports publics urbains pour les déplacements de leurs salariés entre leur résidence et leur lieu de travail

L'Agglo participe à hauteur de 50 % des abonnements de transport en commun de ses employés.

■ Information sur les aides existantes pour l'étude de plans de déplacements d'établissements scolaires

L'ADEME et la Région Centre, dans du contrat de plan État Région (CPER) et de sa convention annuelle d'application, apportent leur soutien financier aux projets contribuant aux économies d'énergie et aux énergies renouvelables. Le nouveau Contrat de plan État-Région va apporter un soutien financier jusqu'à 70%, pour les projets d'aide à la décision contribuant aux économies d'énergie. Pour les collectivités, l'ADEME apportent également des aides hors CPER, à hauteur de 50 % pour des projets d'aides à la décision telle que la politique vélo, des aides à la sensibilisation et à l'acquisition de véhicules propres.

RESPONSABLES

- ▶ Communes
- ▶ État
- ▶ Agglo
- ▶ CCI
- ▶ ADEME
- ▶ Région Centre

PARTENAIRES

- ▶ CCI
- ▶ SETAO
- ▶ Associations

ÉCHÉANCIER

- ▶ Actions continues

COÛT ESTIMÉ

- ▶ Étude autopartage : 30 000 € TTC

RÉFÉRENCES

- ▶ Conseil en mobilité : une nouvelle mission, un nouveau métier – CERTU, 2003
- ▶ Étude d'opportunité pour la mise en œuvre d'un système d'autopartage sur les agglomérations d'Orléans et de Tours – Observatoire social de Lyon, 2007
- ▶ Plan de déplacement entreprise : Guide méthodologique de l'ADEME, 2004
- ▶ Site de l'ADEME pour les aides www.ademe.fr/centre/aidesfi.htm
- ▶ Le centre d'information et de ressources pour monter et réussir son PDE <http://www.plan-deplacements.fr>
- ▶ Article 5 de la loi n° 82-684 du 4 août 1982 relative à la participation des employeurs au financement des transports publics urbains
- ▶ CAPER 2000-2006

Actions 35

Promouvoir « l'écomobilité » auprès du grand public

OBJECTIF

Développer l'attractivité des transports en commun par la promotion des alternatives à l'auto-solo

■ Promotion des alternatives à l'auto-solo

Favoriser, encourager, diffuser, aider à lancer ou organiser de nouveaux outils ou modes de déplacement ou de nouvelles approches de l'usage des moyens de transports (circulations douces, PDE, PDES, « Carpatte », Covoiturage...).

■ Participation de l'AggLO lors de manifestations

Semaine de la mobilité, fête du vélo, fête de l'environnement...

■ Diffusion d'informations

En lien avec les partenaires, des informations sur les bénéfices pour l'environnement, du changement de pratiques de déplacement (santé, budget des ménages...) seront diffusées.

■ Soutien au développement de l'autopartage

En 2007, l'AggLO et le SITCAT ont versé chacun une subvention à l'ADEME pour le lancement d'une étude commune d'opportunité pour la mise en œuvre d'un système d'autopartage sur les territoires respectifs de l'agglomération orléanaise et de l'agglomération tourangelle. La mise en place de ce service sera fonction des résultats de l'étude. Le système fonctionne avec des voitures stationnées dans des zones déterminées à l'avance -généralement sur voirie en centre-ville- et mises à disposition pour des locations de courte durée. On paye le droit d'entrée et le prix au kilomètre et au temps, assurance et carburant compris. La formule existe déjà à Paris, Toulouse, Grenoble, La Rochelle, Lille, etc., et s'avère rentable pour ceux qui roulent moins de 10 000 km par an.

■ Création d'un site Internet de covoiturage commun entre la ville d'Orléans, l'AggLO, la CCI et le BRGM

RESPONSABLES

- ▶ AggLO
- ▶ Communes

PARTENAIRES

- ▶ ADEME
- ▶ Agence d'urbanisme
- ▶ Associations (Vélocité45)
- ▶ BRGM
- ▶ CCI

ÉCHÉANCIER

- ▶ Actions continues

RÉFÉRENCES

- ▶ Guide de l'écomobilité : Ministère de l'écologie et du développement durable - Août 2005
- ▶ Agence écomobilité de Chambéry
<http://agence.ecomobiliite.free.fr/index.htm>
- ▶ Management de la mobilité
<http://www.innovations-transport.fr>
- ▶ Étude d'opportunité pour la mise en œuvre d'un système d'autopartage

Augmenter le parc de véhicules moins polluants et moins émetteurs de CO₂

OBJECTIF

Préserver la qualité de l'air en participant à la réduction de l'effet de serre.

■ Encouragement à l'achat de véhicules propres par les administrations

Communication sur l'évolution du parc de véhicules propres des communes et de l'Agglo, information sur les aides de l'ADEME pour l'achat de véhicules électriques...

Conformément au code de la route, l'Etat, les établissements publics, les entreprises nationales ainsi que les collectivités territoriales et leurs groupements, lorsqu'ils gèrent directement ou indirectement une flotte de plus de vingt véhicules, acquièrent ou utilisent, lors du renouvellement de leur parc automobile, dans la proportion minimale de 20 %, des véhicules fonctionnant à l'énergie électrique, au gaz de pétrole liquéfié ou au gaz naturel. Pour exemple, la ville d'Olivet a fait l'acquisition de 2 véhicules électriques et 5 véhicules fonctionnant au GNV. La ville de Saint-Jean-de-Braye dispose de 3 véhicules électriques et la ville d'Orléans de 24 véhicules GNV, 6 électriques, 5 scooters électriques ainsi qu'un parc d'une trentaine de vélos dont 3 à propulsion électrique.

■ Poursuite du renouvellement du parc de transports urbains avec des véhicules moins polluants

– La convention de délégation de service public (DSP) de transport public a inscrit l'obligation pour l'exploitant de renouveler régulièrement sa flotte d'autobus afin de maintenir son âge moyen (environ 15 bus par an pour un parc de 200 bus).

– Les bus récemment acquis et mis en service sur le réseau de bus sont équipés de filtres à particules et fonctionnent au diester (méthyle de colza mélangé au carburant standard). Par ce choix, l'Agglo contribue au bilan environnemental global et offre également un nouveau débouché à une production agricole locale.

A l'occasion de la mise en service de la deuxième ligne de tramway, l'Agglo fera également l'acquisition de nouvelles rames de tramway électriques, en complément des 22 rames de la ligne A.

RESPONSABLE

- ▶ Agglo
- ▶ Communes
- ▶ État

PARTENAIRES

- ▶ SETAO
- ▶ DIREN
- ▶ Agence d'urbanisme

ÉCHÉANCIER

- ▶ Actions continues
- ▶ 2010 acquisition des nouvelles rames de tramway

RÉFÉRENCES

- ▶ Plan de Protection de l'Atmosphère de l'agglomération orléanaise, juillet 2006
- ▶ Article 18 de la DSP pour la gestion des services de transport public de voyageur, Agglo-SETAO, avril 2003 – décembre 2011
- ▶ Code de la route, article L. 318-2
- ▶ Optibus, ADEME - janvier 2005, Tome 1 : Les technologies des moteurs de véhicules lourds et leurs carburants
Tome 2 : Bus propres : quels carburants, quels moteurs ?
- ▶ Les évaluations de l'ADEME
- ▶ SIMULIBUS : un outil d'aide au choix d'une filière thermique de bus – 2004, ADEME

Actions 37

Poursuivre la mise en accessibilité des transports en commun

OBJECTIF

Améliorer l'attractivité des transports en commun en améliorant leur accessibilité

La réalisation de la deuxième ligne de tramway sera l'occasion de renouveler certains systèmes d'exploitation du réseau de transports collectifs urbains, devenus vieillissants. Le système d'information SAE-SAI sera ainsi renouvelé sur l'ensemble du réseau, permettant une prise en compte en amont du projet de la problématique accessibilité.

■ Mise en accessibilité de la ligne de tramway est-ouest

- Mise à jour du cahier de références des aménagements du tramway. A l'occasion de la réalisation de la première ligne de tramway Nord-Sud dans l'agglomération orléanaise en 2000, un document technique a été élaboré, en concertation avec les partenaires locaux, pour concevoir un tramway accessible à tous.
- Extension du système d'annonces sonores aux carrefours de la deuxième ligne de tramway. Ce système a pour objectif d'informer sur la localisation et de sécuriser les traversées des personnes malvoyantes. Le déclenchement vocal fonctionne à l'aide d'un bouton presseur au niveau des poteaux de feux à chaque carrefour du tramway ou à l'aide de télécommandes mises à disposition des malvoyants.

■ Mise en accessibilité progressive du réseau de transports urbains

- Dans un délai de 10 ans, à compter de la date de promulgation de la loi du 11 février 2005, soit pour février 2015, les services de transports collectifs devront être accessibles aux personnes handicapées ou à mobilité réduite.
- Respect du cahier de références pour l'aménagement des arrêts urbains bus et des stations de tramway. Ce document sera intégré dans un catalogue de documents de références techniques à disposition des techniciens de l'Agglo, des communes et des prestataires.
 - Mise en accessibilité d'arrêts de la ligne de bus n° 4
 - Poursuite de l'acquisition de matériels roulants accessibles, avec plancher bas et palette rétractable, lors du renouvellement du parc de transports collectifs (bus et tram).
 - Extension du système embarqué d'annonces sonores de la ligne 4 à l'ensemble du réseau de transports collectifs urbains (tramways et bus) et en station sur les 2 lignes de tramway.
 - Mise en accessibilité des distributeurs de billets du réseau de tramways.
 - Mettre en adéquation le coût du service TPMR avec celui du transport collectif urbain des autres clients.
 - Réflexions sur l'extension du service d'accompagnement des personnes à mobilité réduite.

■ Élaboration d'un schéma directeur d'accessibilité des services de transport publics urbains

La loi du 11 février 2005 impose l'élaboration de schémas d'accessibilité sous trois ans, soit avant février 2008. L'Agglo, en tant que responsable de l'organisation des transports urbains, fixera dans ce document la programmation et les modalités de la mise en accessibilité des transports et de leurs services. Il précise la programmation des investissements à réaliser et les mesures d'organisation prioritaires à mettre en œuvre.

RESPONSABLE

- ▶ Agglo

PARTENAIRES

- ▶ Transporteurs et exploitants des réseaux de transport
- ▶ Maison départementale des personnes handicapées
- ▶ Associations de personnes à mobilité réduite et des usagers de transport
- ▶ Commission intercommunale pour l'accessibilité

ÉCHÉANCIER

- ▶ 2008 schémas de mise en accessibilité
- ▶ 2015 mise en accessibilité des réseaux de transport

RÉFÉRENCES

- ▶ Convention de délégation de service public, avril 2003 – décembre 2011
- ▶ Fiches techniques du groupe de travail accessibilité pour la ligne de tramway nord-sud – décembre 2001

COÛT ESTIMÉ

- ▶ Mise en accessibilité d'un arrêt : 10 000 € HT à 15 000 € HT, sachant que le réseau de l'Agglo compte 1300 arrêts environ.

Mettre en cohérence des politiques d'accessibilité des transports urbains, interurbains régionaux et nationaux

OBJECTIF

Améliorer l'attractivité des transports en commun en améliorant leur accessibilité

Tout comme l'AggLO pour les transports urbains, un schéma directeur d'accessibilité devra être élaboré par le Département pour les transports scolaires et interurbains et la Région pour le TER, en lien notamment avec les associations représentatives de personnes handicapées. Une concertation entre les autorités organisatrices des transports permettra également de mieux coordonner l'élaboration des schémas.

■ Élaboration d'un schéma directeur d'accessibilité du réseau de TER pour 2008

La région a lancé son schéma directeur de mise en accessibilité au 2^{ème} semestre 2006 dans le cadre d'une étude spécifique menée avec le PREDIT : audit du réseau (33 gares régionales étudiées dont Saint-Cyr en Val et La Chapelle-Saint-Mesmin), programmation des investissements sur 10 ans sur matériels roulants et chaîne de déplacements en partenariat avec les autres autorités organisatrices et les associations.

■ Élaboration d'un schéma directeur d'accessibilité du réseau interurbain Ulys du Conseil Général du Loiret

Recherche de mutualisation de moyens entre AggLO et du Département à travers notamment la mise en commun d'arrêts accessibles.

■ Élaboration d'une charte accessibilité entre autorités organisatrices de transport et transporteurs

La cohérence entre les différents schémas d'accessibilité et les réseaux de transport doit être recherchée pour éviter les ruptures d'accessibilité de la chaîne de déplacement des citoyens.

Ulys, le réseau
du Conseil Général du Loiret.
Source : AUJAO

■ Amélioration de l'accessibilité du centre-bus, en lien avec la rénovation de la gare ferroviaire d'Orléans et le projet Mobigare piloté par la SNCF

Dans la continuité de l'étude du pôle d'échanges de la gare d'Orléans, lancée en 2006 par l'AggLO pour améliorer la complémentarité des modes, une mission maîtrise d'œuvre a été confiée en 2007 pour réaménager les espaces autour de la gare et le centre-bus d'Orléans.

RESPONSABLES

- ▶ Région Centre
- ▶ Département du Loiret
- ▶ RFF
- ▶ SNCF

PARTENAIRES

- ▶ SETAO
- ▶ Maison départementale des personnes handicapées
- ▶ Commission intercommunale pour l'accessibilité
- ▶ Associations

ÉCHÉANCIER

- ▶ 2011

RÉFÉRENCES

- ▶ Projet Mobigare – SNCF, Direction des gares
- ▶ Loi n° 2005-102 du 11 février 2005 relative à l'égalité des droits et des chances, la participation et la citoyenneté des personnes handicapées



Actions 39 Mettre en accessibilité la voirie et les espaces publics

OBJECTIF

Améliorer l'accessibilité de la chaîne des déplacements

A compter du 1^{er} juillet 2007, tout aménagement ou réalisation de voie nouvelle ouverte à la circulation publique devra permettre l'accessibilité aux personnes handicapées ou à mobilité réduite avec la plus grande autonomie possible. Pour ce faire, un plan de mise en accessibilité de la voirie et des espaces publics sera élaboré, avant décembre 2009, pour toutes les communes ou, le cas échéant, pour les établissements publics de coopération intercommunale compétents en matière de voirie.

■ Élaboration d'un cahier de références techniques pour la mise en accessibilité des aménagements de voirie et des espaces publics

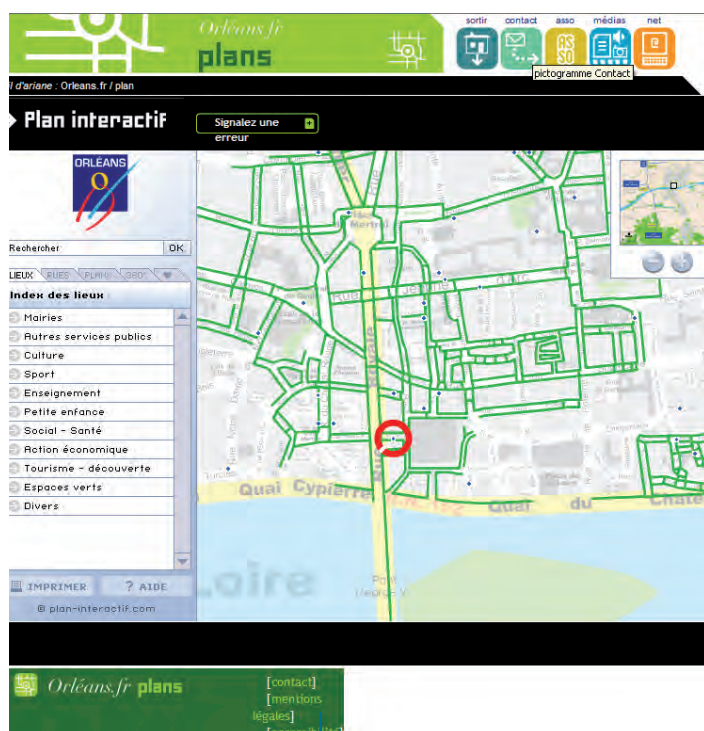
Dans un premier temps, le plan de mise en accessibilité se déclinera comme un document de références en matière de qualité d'usage. Elaboré en concertation avec les communes de l'agglomération, il déterminera la logique d'ensemble et les préconisations techniques pour toutes les transformations urbaines qui concourront à améliorer progressivement l'accessibilité de la cité. Il rappellera également les bonnes pratiques en matière de signalisation des obstacles au déplacement. Il intégrera les réflexions déjà abouties de certaines communes, telles que :

- Charte des terrasses des cafés et restaurants d'Orléans « Confort & sécurité d'usage » de la Ville d'Orléans basé sur la réglementation en vigueur.
- Étude d'accessibilité de la voirie du centre-ville, lancée en 2007 par la Ville d'Orléans.

■ Élaboration d'un plan intercommunal de mise en accessibilité de la voirie et des espaces publics

Le plan de mise en accessibilité nécessite un diagnostic de territoire, de technique et d'usages. A partir de cet état des lieux, un programme d'actions des équipements et aménagements de mise en accessibilité des circulations piétonnes sera établi. Il précisera les délais de réalisation et les mesures de respect des règles de stationnement.

Une carte des cheminements et surbaissement de trottoirs est disponible à la mission ville handicap de la ville d'Orléans, les itinéraires et les places de stationnement sont en ligne sur un plan interactif.



RESPONSABLES

- ▶ Agglo
- ▶ Région Centre
- ▶ Département du Loiret
- ▶ Communes

PARTENAIRES

- ▶ SETAO
- ▶ Maison départementale des personnes handicapées
- ▶ Commission intercommunale pour l'accessibilité

ÉCHÉANCIER

- ▶ 2009 : plan d'accessibilité de la voirie et des espace publics

RÉFÉRENCES

- ▶ Schéma directeur régional d'accessibilité du réseau TER, 2006
- ▶ Décrets n° 99 756, 99 757, n° 2006-1657 et arrêté d'application du 31 août 1999 relatifs à l'accessibilité de la voirie aux personnes handicapées

COÛT ESTIMÉ

- ▶ Étude d'accessibilité de la voirie, Ville d'Orléans : 26.000 €

<http://www.ville-orleans.fr/Plan/Plan.cfm>

Action 40 Promouvoir une culture accessibilité partagée

OBJECTIF

Améliorer l'accessibilité de la chaîne des déplacements

■ Création d'une commission intercommunale pour l'accessibilité aux personnes handicapées.

La loi du 11 février 2005 prévoit dans toutes les communes de 5000 habitants et plus, une commission intercommunale pour l'accessibilité aux personnes handicapées. Cette commission s'inscrit dans une logique globale d'amélioration du cadre de vie et couvre la totalité de la chaîne du déplacement. Elle établit un rapport annuel dressant un constat de l'état de l'accessibilité du cadre bâti existant, de la voirie, des espaces publics et des transports. Ce rapport peut comporter des propositions de programmes d'action, un bilan et un suivi des réalisations. Elle joue un rôle consultatif et non décisionnel.

Elle a été créée par l'Agglo au 26 octobre 2006, dans la continuité du groupe de travail existant.

■ Prise en compte de l'accessibilité dans les projets d'urbanisme, de construction, d'aménagement, de voirie

■ Désignation d'un référent accessibilité par commune

■ Respect des places de stationnement GIG-GIC

■ Mise en place une procédure de dépôt de plainte en matière d'obstacle à la libre circulation des PMR

La loi du 11 février 2005 prévoit que les autorités organisatrices de transport public doivent mettre en place une procédure de dépôt de plainte en matière d'obstacle à la libre circulation des personnes à mobilité réduite, ce qui donne la possibilité aux personnes à mobilité réduite de déposer une demande ou une réclamation en vue de supprimer, réduire ou compenser des obstacles à leurs déplacements. L'autorité organisatrice de transport informera le demandeur des suites réservées à sa requête.

■ Sensibilisation aux problématique de l'accessibilité

- Promotion de la politique accessibilité de l'Agglo lors de manifestations (semaine de la mobilité en septembre, semaine ville handicap en octobre, ...).
- Sensibilisation des chauffeurs de bus et de tramway à l'accessibilité.
- Organisation de formations internes au sein des collectivités à destination des agents territoriaux (problématique d'encombrement des trottoirs à la direction des déchets à l'Agglo, ...)
- Formations des agents municipaux et séminaires organisés par la Ville d'Orléans.

■ Informer sur l'accessibilité de transports et des espaces publics et rendre accessible l'information pour tous

Il s'agit d'identifier l'information utile (places de stationnement GIG-GIC, itinéraires accessibles, travaux, ...) pour que tous les usagers, en particulier les personnes à mobilité réduite, puissent préparer au mieux leurs déplacements.

– Edition de plans d'information « en braille » dans les sites ciblés telle que la maison du handicap.

– Guide « Orléandicap », édité par la mission ville handicap de la Ville d'Orléans (9 fiches thématiques dont la mobilité) pour aider les personnes handicapées dans leur vie quotidienne.

– Organisation de formations pour les techniciens de l'Agglo et des communes de l'Agglo.

– Mise en accessibilité des services de communication en ligne. L'utilisation des nouvelles technologies de l'information et de la communication sera mise en place, en tenant compte des différents types de déficiences, afin de faciliter l'accès des services et réseaux de transports publics, réguliers ou à la demande.

■ Évaluation périodique de la politique accessibilité

Définition de critères d'évaluation de la mise en accessibilité des transports dans le cadre de l'observatoire des déplacements.

RESPONSABLES

- ▶ Agglo
- ▶ Région Centre
- ▶ Département du Loiret
- ▶ État

PARTENAIRES

- ▶ Communes
- ▶ SETAO
- ▶ Maison départementale des personnes handicapées
- ▶ Associations de personnes handicapées, de personnes à mobilité réduite et d'usagers des transports (APADVOR, FNAUT, ...)
- ▶ Commission intercommunale pour l'accessibilité

ÉCHÉANCIER

- ▶ 2011

