

Les chiffres clés de la mobilité dans l'agglomération orléanaise de 2008 à 2014



Agglo

Orléans Val de Loire

Sommaire

p. 4	Observer et analyser la mobilité
4	Qu'est-ce qu'un PDU ?
5	Historique
6	Évolution des pratiques de déplacements
6	Objectifs fixés par le PDU de 2008
6	Mobilités individuelles en 2014
7	Pratiques de déplacements depuis 1968
8	À pied et à vélo
8	À pied
9	À vélo
10	En vélo'+
11	En vélo'tao
12	En tram et en bus
12	En tram, en bus
14	L'accessibilité des transports
16	En voiture
16	En voiture particulière
17	En poids lourd
17	Le stationnement
18	L'autopartage
19	Les parkings relais tram (P+R)
20	Les risques et nuisances
20	L'accidentologie routière
22	La pollution de l'air
23	Sources

Observer et analyser la mobilité

Assurer une mobilité durable pour tous et rééquilibrer l'usage des différents modes de transports : ce sont les objectifs de la politique de déplacements conduite par l'agglomération orléanaise et les 22 communes du territoire.

Les actions menées doivent, d'une part, contribuer à stabiliser, voire à diminuer l'usage de la voiture, et, d'autre part, à développer l'usage du vélo, de la marche à pied, et des transports collectifs. Parmi ces actions, inscrites au Plan de Déplacements Urbains (ou PDU : voir ci-dessous) adopté en 2008, un grand nombre a été réalisé. C'est ce que révèle le bilan de l'évaluation à mi-parcours de ce PDU.

La publication de ces « chiffres-clés de la mobilité » vise à faire connaître les résultats de l'analyse des principaux effets de la politique des déplacements sur l'agglomération.

Ce document a été élaboré grâce à la collaboration de nombreux partenaires* et sera mis à jour chaque année. Cette première parution fait état de l'offre et de l'usage de la mobilité sur le territoire en 2014 et propose une analyse des principales évolutions depuis 2008.

QU'EST-CE QU'UN PDU ?

En France, toute agglomération de plus de 100 000 habitants a l'obligation de réaliser un Plan de Déplacements Urbains (PDU) pour définir les grands principes d'organisation de la mobilité sur son territoire (transports de personnes et de marchandises, circulation et stationnement) en tant qu'autorité organisatrice des mobilités.

Le PDU vise à faire évoluer les comportements individuels en matière d'usage de la voiture, des transports publics, du vélo et de la marche, des deux-roues motorisés... Cette démarche implique également une vision transversale entre les logiques de déplacements et les projets d'urbanisme et d'aménagement du territoire.

*Lig'Air, DDT du Loiret, Keolis, Effia, Orléans
Gestion, Agence d'Urbanisme de l'Agglomération
d'Orléans, Conseil général du Loiret, Cerema

HISTORIQUE

2000 > 2008 : un premier PDU fondateur

Le premier PDU de l'agglomération orléanaise a été adopté en 2000 et proposait 6 axes forts. Les actions portaient principalement sur l'aménagement d'infrastructures de transports et de déplacements. De nombreuses réalisations en sont issues, comme la mise en service de la première ligne de tramway, le réaménagement de la gare d'Orléans ou la mise en service des vélo'+.

2008 > 2017 : rééquilibrage des modes de déplacements

Afin de poursuivre le rééquilibrage de l'utilisation des différents modes de déplacements, le PDU de 2008 avait notamment pour objectif de faire diminuer l'usage de la voiture au profit des autres modes de déplacements (marche à pied, vélo ou transports en commun). Le PDU identifiait donc 7 orientations se déclinant en 175 actions à mettre en œuvre.

PDU DE 2008

7 orientations déclinées en 175 actions

1. Aménager les voies selon leur fonction et l'environnement traversé

EXEMPLE – création d'une nouvelle voie de contournement au Nord (entre la RD97 à Fleury, la RD2020 à Saran et l'autoroute A10)

2. Poursuivre les efforts en faveur des transports en commun

EXEMPLE – mise en service de la ligne B du tramway

3. Encourager la pratique du vélo et de la marche à pied

EXEMPLE – aménagement de la vélo'station en gare d'Orléans

4. Maîtriser le stationnement

EXEMPLE – création de 6 parcs relais (P+R) pour les voitures en correspondance avec le tramway

5. Intégrer le transport de marchandises au fonctionnement de la ville

EXEMPLE – mise en place d'une réglementation des livraisons en hyper centre d'Orléans

6. Promouvoir des comportements de déplacements citoyens

EXEMPLE – participation à la création de la plateforme multimodale de recherches d'itinéraires jvmalin.fr portée par la Région Centre

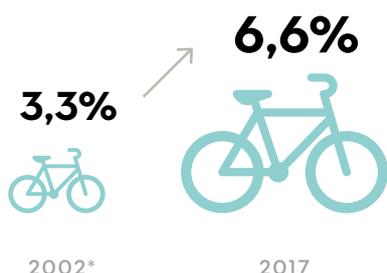
7. Rendre le territoire accessible pour tous

EXEMPLE – amélioration du niveau d'accessibilité du réseau Tao

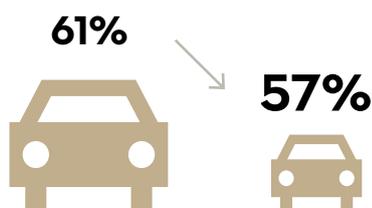
Retrouver le PDU sur www.agglo-orleans.fr
rubrique Déplacements Urbains > Plan de Déplacements Urbains

Évolution des pratiques de déplacements

OBJECTIFS FIXÉS PAR LE PDU DE 2008



D'ici 2017, **doubler** la part des déplacements à vélo (passer de 3,3% à 6,6%)



et **baisser** la part des déplacements en voiture (passer de 61% à 57,7%)

MOBILITÉS INDIVIDUELLES EN 2014



3,5 déplacements/jour et par habitant en 2014

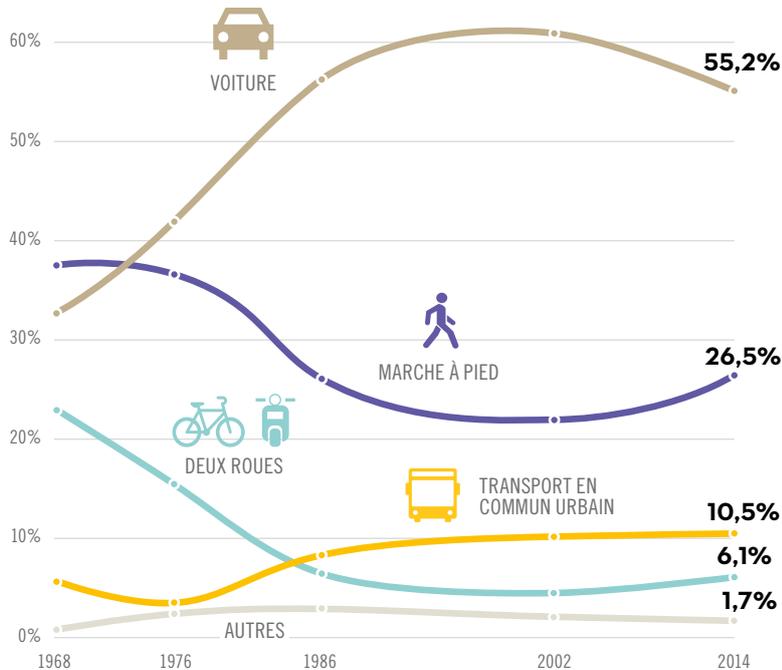


11% restent immobiles**

* Les objectifs fixés au PDU se sont basés sur les résultats de la dernière enquête ménage disponible sur l'agglomération et datant de 2002.
** Part des habitants de l'agglomération restant à domicile un jour de semaine.

PRATIQUES DE DÉPLACEMENTS DEPUIS 1968

Évolution des parts modales des habitants de l'agglomération¹ :

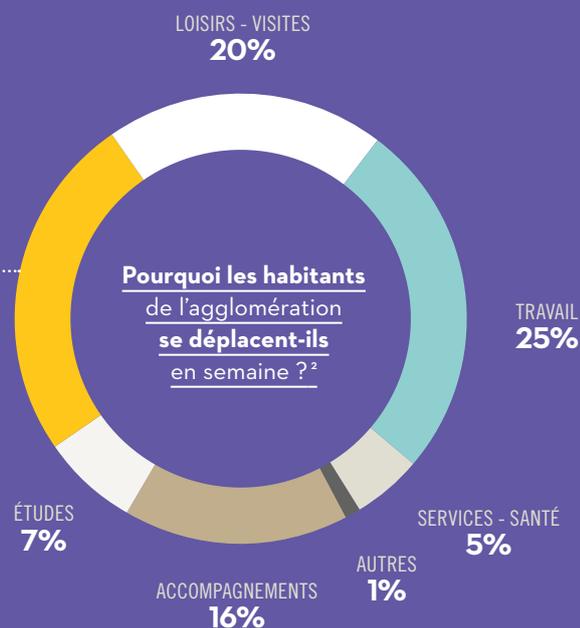


En 2014, l'usage de la voiture reste prépondérant pour les habitants de l'agglomération, mais il est en baisse depuis 10 ans au profit de la marche à pied, du vélo et des transports en commun. Les résultats de l'enquête menée en 2002 présentaient certains biais, la méthodologie du sondage avait entraîné une légère surévaluation de l'usage de la voiture et des transports en commun, et une sous représentation de la marche à pied et du vélo. Néanmoins ces évolutions se confirment dans les chiffres de fréquentation du réseau TAO ou des services tels que vélo'+, en forte progression ces dernières années, et un trafic routier stable, voir en baisse. Les objectifs de doublement de la part des déplacements en vélo et de baisse de ceux de la voiture sont presque atteints.

Le saviez-vous ?

ACHATS
26%

Les achats sont le premier motif de déplacements des habitants de l'AggLO (de plus de 11 ans) juste avant les déplacements liés au travail



Pourquoi les habitants de l'agglomération se déplacent-ils en semaine ?²

À pied et à vélo

OBJECTIFS DU PDU

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

À pied

L'OFFRE

↖ **10 km** d'aire piétonne recensés
&
↗ **3 km** de zones de rencontre* en 2014

2008
2014
+31%
d'aires piétonnes depuis 2008 (dont l'aménagement de la place du Martroi et de la place De Gaulle à Orléans)

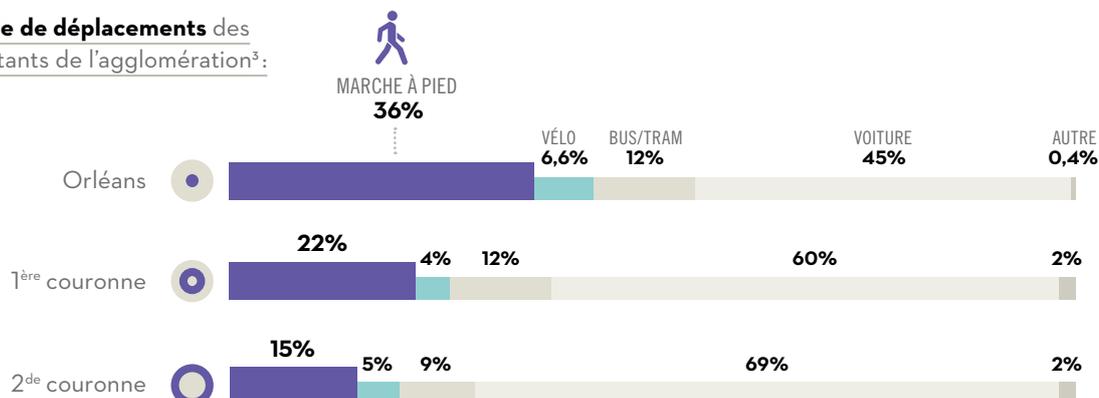
L'USAGE

26,5%
des déplacements sont effectués à pied en 2014

La marche à pied se développe dans **les secteurs les plus denses** de l'agglomération : les Orléanais effectuent en moyenne 1 déplacement sur 3 à pied contre 1 sur 7 pour les habitants des communes périurbaines

1/3
POUR LES ORLÉANAIS
1/7
POUR LES PÉRIURBAINS

Mode de déplacements des habitants de l'agglomération³:



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

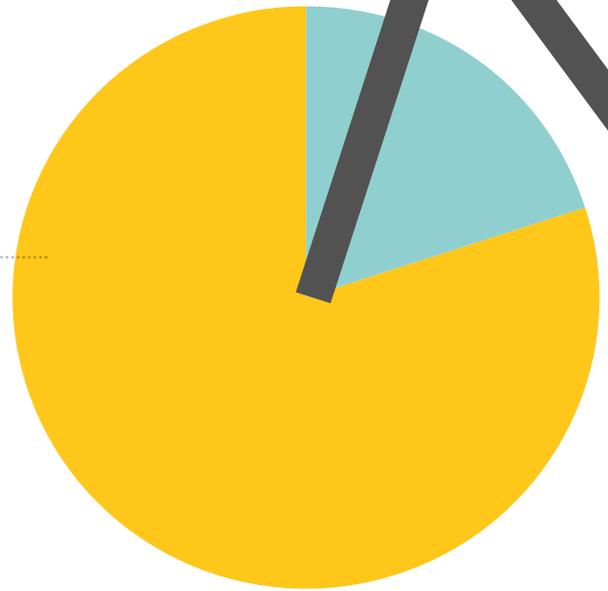
À vélo

L'OFFRE

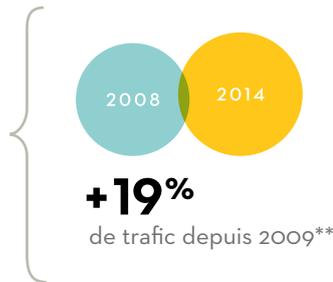
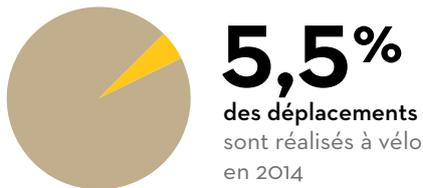
420 km d'aménagements cyclables en 2014

dont

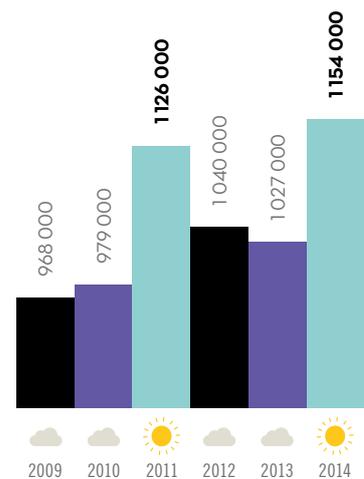
337 km spécifiques pour les cyclistes*



L'USAGE



Trafic cycliste annuel sur 7 points de comptage⁴:



2 fois plus de cyclistes au mois de septembre qu'au mois de février : forte variation saisonnière de l'usage du vélo. Augmentation importante de l'usage du vélo en 2011 et 2014, années à météo favorable.

2400 cyclistes en moyenne franchissent chaque jour la Loire (+12% depuis 2009)

* de type pistes, bandes, double sens, couloirs bus cyclables
** date de mise en place des 7 premiers compteurs cyclistes

En vélo'+

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

L'OFFRE



368 vélos
en 2014

dans



34 stations



6 nouvelles stations

implantées depuis 2008 (dont Droits de l'Homme en 2014)

L'USAGE

En moyenne par déplacement en 2014 :

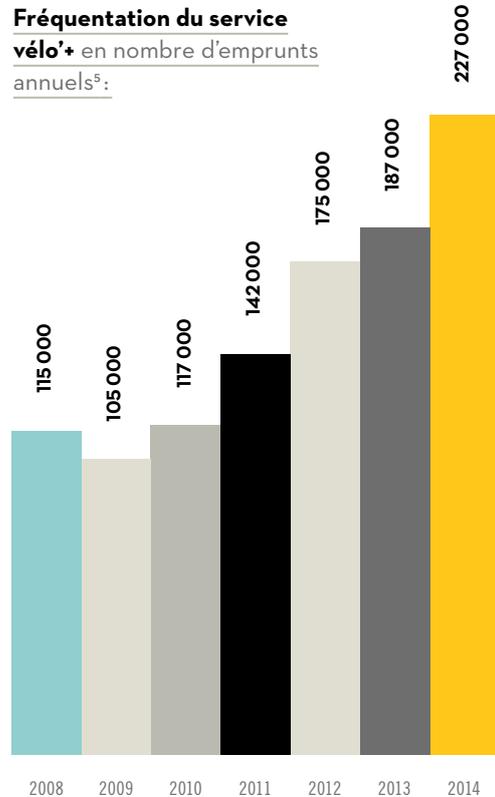
1,25 km
parcours

8 min
d'emprunt

5%
des déplacements à vélo effectués en vélo'+

Fréquentation depuis 2008
×2

Fréquentation du service vélo'+ en nombre d'emprunts annuels⁵:



En vélo'tao

Créé en juillet 2012, vélo'tao est un service de location moyenne et longue durée de vélos sur l'agglomération.

L'OFFRE



750 vélos
en location

dont



300
à assistance électrique

L'USAGE



334 vélos
en circulation
fin 2014

dont



243
à assistance électrique



+52%

de contrats signés entre 2013 et 2014 :
service récent mais en progression

Le saviez-vous ?



Orléans est l'une des agglomérations où l'usage du vélo est le plus développé. Elle n'arrive pas encore à la hauteur des échappées que sont les agglomérations de Strasbourg et de la Rochelle, où la part du vélo s'élève à 8%, mais se situe dans le peloton de tête avec les agglomérations de Nantes, Grenoble ou Bordeaux, avec une part des déplacements à vélo autour de 5%.

En tram et en bus

OBJECTIFS DU PDU

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

En tram, en bus

L'OFFRE

Le réseau Tao,
réseau de transports
en commun de
l'agglomération,
en 2014



33 lignes
de bus*

soit

80%
des km parcourus



2 lignes
de tramway

soit

20%
des km parcourus

11 900 000 km
parcourus en 2014

2008

2014

+9%

depuis 2008

L'offre kilométrique en transports en commun
sur l'AggLO est importante et se situe **dans
le trio de tête des agglomérations de plus
de 250 000 habitants** avec le tramway
(derrière Rennes et Bordeaux)



43 km
par habitant (+8 %
depuis 2008) ; moyenne
nationale : 36 km

19,8 km/h
de vitesse moyenne
commerciale
(stable depuis 2008)

L'USAGE

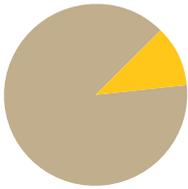


30 600 000 voyages en 2014



+17% depuis 2008

Forte augmentation depuis la mise en place de la seconde ligne de tramway en 2012.



10,5% des déplacements sont effectués en transport collectif en 2014 (10% en 2002)



112 voyages par habitant (+16% depuis 2008).

Moyenne nationale en 2011 : 169 voyages. **L'utilisation du réseau reste faible** par rapport aux autres agglomérations, notamment en raison de la faible densité du territoire.

2,6 voyages par km parcouru

67%

des voyages sont effectués sur le réseau tramway

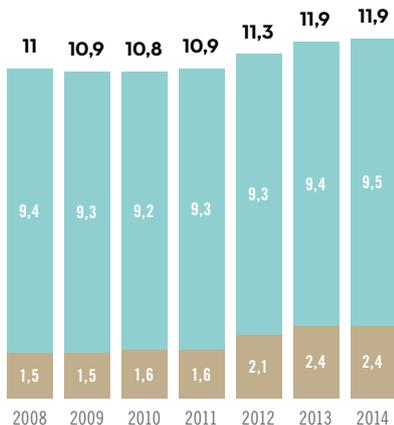
33%

des voyages sont effectués sur le réseau bus

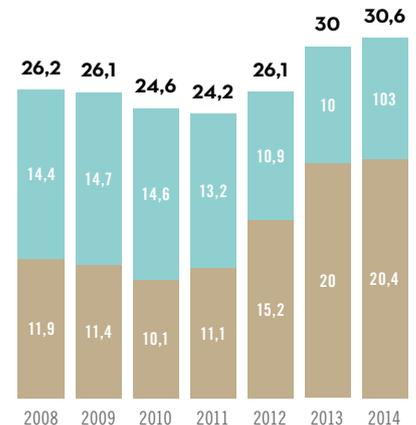


Évolution de l'offre kilométrique annuelle en millions de km⁶ :

■ BUS
■ TRAM

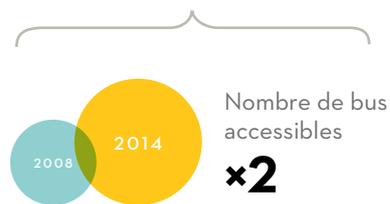


Évolution de la fréquentation annuelle en millions de voyages⁷ :

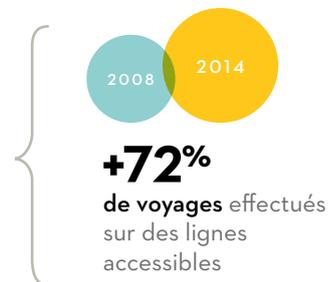


L'accessibilité des transports

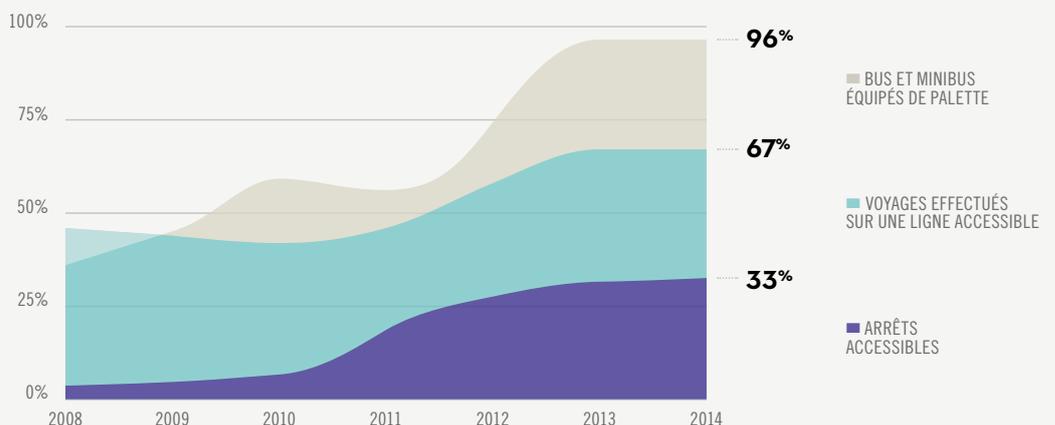
L'OFFRE



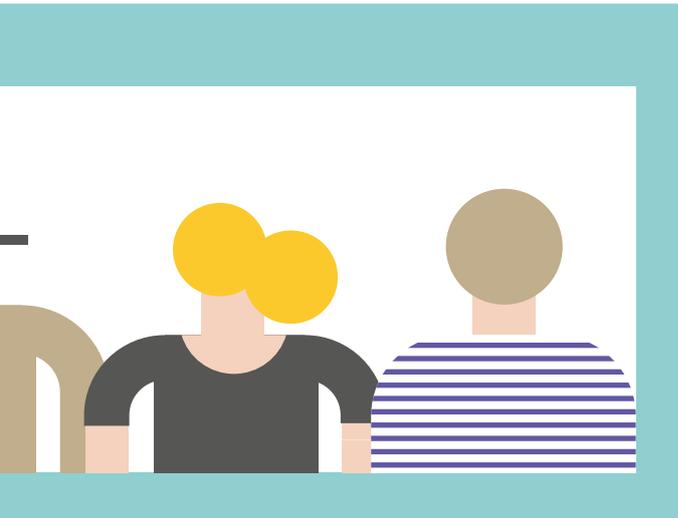
L'USAGE



Évolution du niveau d'accessibilité du réseau Tao⁸ :



Travaux de mise en accessibilité du réseau Tao depuis 2008 : pourquoi, pour qui ?



Chacun peut voir sa mobilité réduite de façon temporaire ou permanente du fait de la maladie, d'un accident, d'une grossesse ou de l'âge.

Un Français sur deux sera porteur d'un handicap au cours de sa vie. Et le handicap résulte principalement des obstacles rencontrés dans l'environnement. Les actions menées pour améliorer l'accessibilité des services de transport pour les personnes handicapées et à mobilité réduite sont donc destinées **à l'ensemble de la population.**

Le saviez-vous ?

12 300 montées / jour

Avec 12 300 montées par jour en moyenne en 2014, la station « De Gaulle » est la plus fréquentée du réseau Tao. Elle regroupe environ 10 % de la fréquentation du réseau, devant les stations « Gare d'Orléans » (10 800 montées par jour, 8 % de la fréquentation du réseau), « Université l'Indien », « Halmagrand » et « Croix Saint Marceau » (entre 3 200 et 4 000 montées par jour)

DE GAULLE

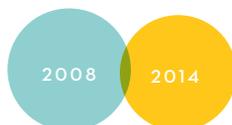
En poids lourd



6,6%

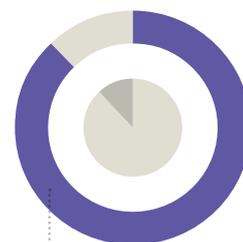
de poids lourds dans le trafic total suivi par l'observatoire des trafics routiers en 2014

L'USAGE



-8%

de trafic poids lourds depuis 2008, notamment au niveau des voies contournant l'agglomération (-10 % sur l'A10 et l'A71)



88%

du trafic est situé sur les principales voies d'accès et contournement de l'agglomération

Le stationnement



Près de
1100 places
de stationnement payant sur voirie en centre-ville en 2014

L'OFFRE



Plus de
5500 places
en parkings payants en centre-ville en 2014



-32%
de l'offre (-500 places)

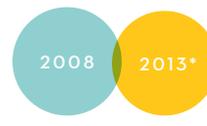


+5%
de places avec la création du parking Cheval Rouge en 2013 (+250 places compensant la baisse du nombre de places de stationnement sur voirie)

L'USAGE



-34%
de fréquentation du stationnement payant sur voirie en centre-ville (baisse importante liée à la diminution de l'offre payante)

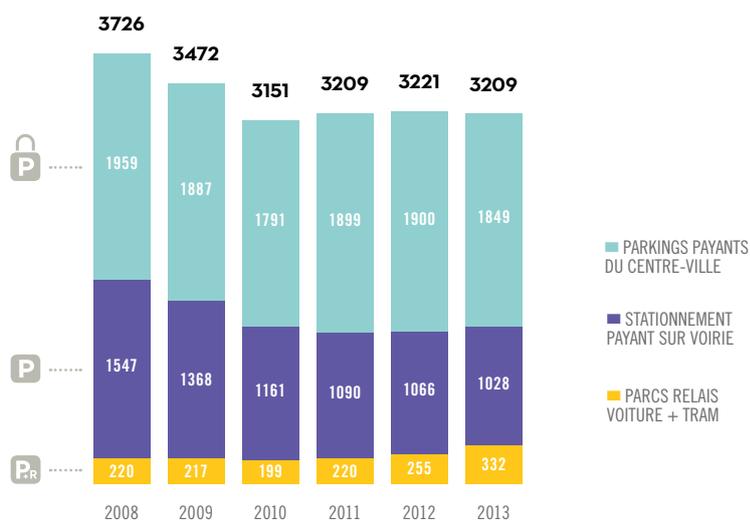


-7%
de fréquentation des parkings payants en centre-ville

85% = **taux d'occupation moyen** des parkings payants en centre-ville en 2013*, avec de fortes hétérogénéités : les parkings Gare, Patinoire, Saint-Paul et Carmes sont peu chargés, à l'opposé des parkings à forte fréquentation comme Halles-Châtelet et Cathédrale

* À la date d'édition de ce document, les données de fréquentation sur l'année 2014 n'étaient pas encore disponibles.

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



L'autopartage

Plutôt que de disposer d'une voiture personnelle qui reste en moyenne stationnée 95% du temps, l'utilisateur d'un service d'autopartage dispose d'une voiture qu'il finance à hauteur de son utilisation (selon la durée d'utilisation et le nombre de kilomètres effectués) et qu'il partage avec d'autres utilisateurs. Il existe de nombreux systèmes d'autopartage entre particuliers. Sur Orléans, l'agglomération a mis en place « auto'tao » en complément. C'est un système de location de véhicules en libre-service et à la carte.

L'OFFRE

 **10 voitures**

depuis septembre 2012, date de mise en service d'auto'tao par l'AggLO, dans le cadre du bouquet de services de mobilité du réseau Tao

 **4 stations**

dans le centre d'Orléans

L'USAGE

1500 réservations d'auto'tao en 2014



La station « De Gaulle/Martroi » est la plus utilisée avec, en moyenne en 2014, 50 réservations mensuelles

Les parkings relais tram (P+R)

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

L'OFFRE

P+R 12 P+R
le long des 2 lignes de tramway

soit

1973 places
en 2014

2008

2014

+6 P+R

le long de la ligne B en 2012, soit un doublement du nombre de places depuis 2008

L'USAGE

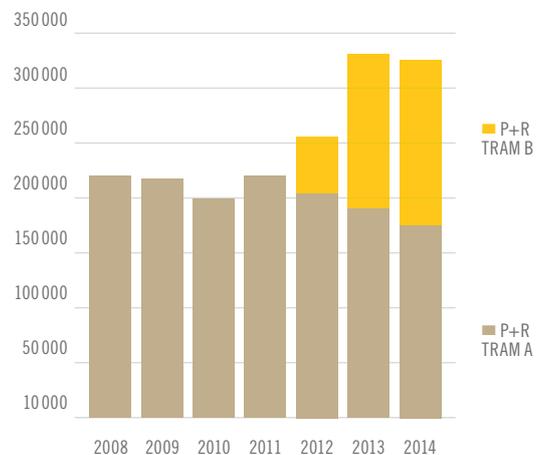
2008

2014

+50%

de la fréquentation des P+R depuis 2008, en lien avec le doublement de l'offre, mais baisse de la fréquentation le long de la ligne A (-20%). Les 3 P+R les plus fréquentés en 2014 sont « Zénith » et « Libération » le long du tram A et « Pompidou » le long du tram B.

Évolution de la fréquentation des P+R
en nombre d'utilisations annuelles¹⁾ :



Le saviez-vous ?

1,29 personne
/ véhicule

C'est en moyenne, sur l'agglomération, le nombre de personnes par véhicule. Le taux d'occupation varie selon le motif : plus faible sur les trajets domicile-travail et professionnels ; plus élevé pour les loisirs, les vacances et les achats.

Les risques et nuisances

OBJECTIFS DU PDU

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

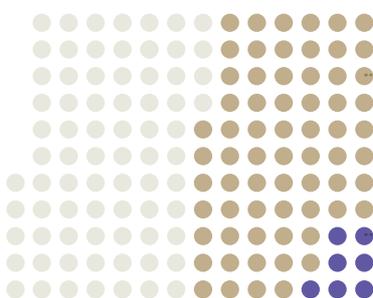
L'accidentologie routière

NOMBRE D'ACCIDENTS & DE VICTIMES

106 accidents corporels en 2014

soit

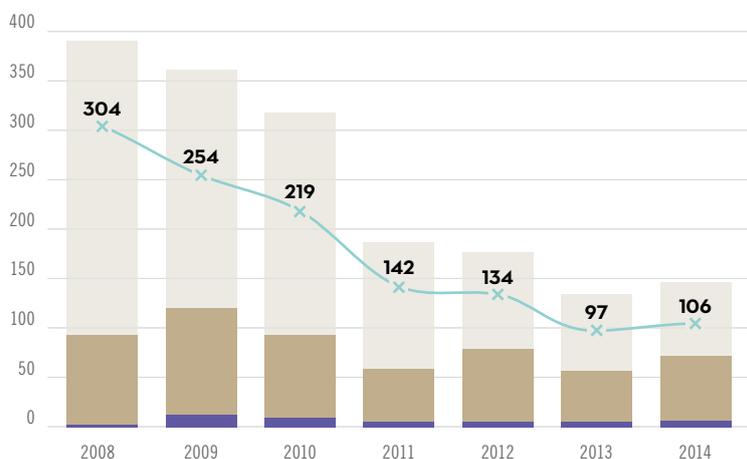
148 victimes



66 blessés graves

7 tués

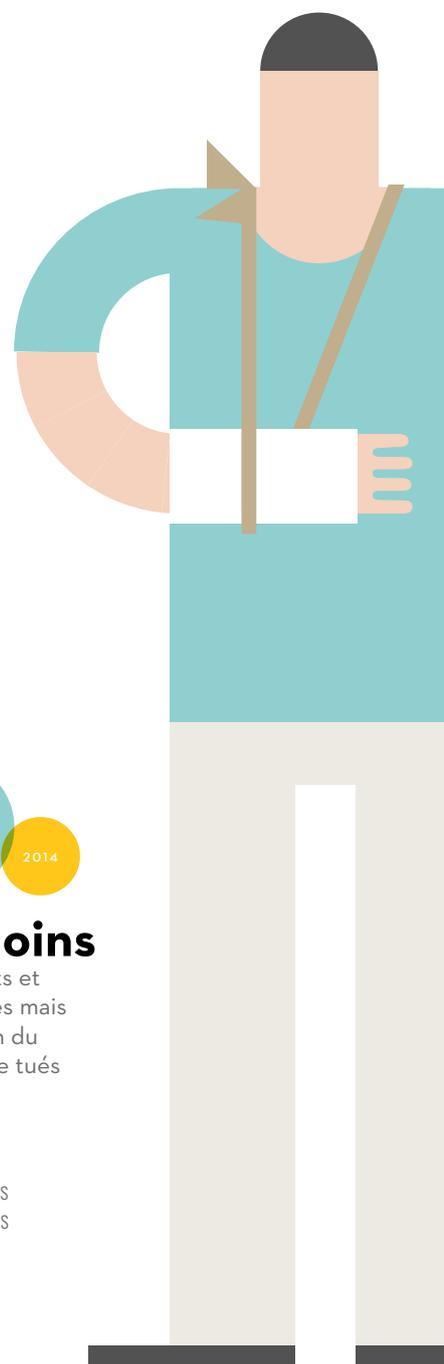
Évolution du nombre d'accidents routiers et de victimes¹² :



3 × moins

d'accidents et de victimes mais stagnation du nombre de tués

- ACCIDENTS
- BLESSÉS LÉGERS
- BLESSÉS GRAVES
- TUÉS



ACCIDENTOLOGIE & MODE DE DÉPLACEMENTS

En moyenne, entre 2008 et 2014, il y a eu **1 victime tou(te)s les :**

 **3 jrs**

1 victime en voiture (conducteur ou passager) tous les 3 jours (**65** en 2014, en baisse depuis 2008)

 **5 jrs**

1 victime en moto ou cyclomoteur tous les 5 jours (**45** en 2014, en baisse depuis 2008)

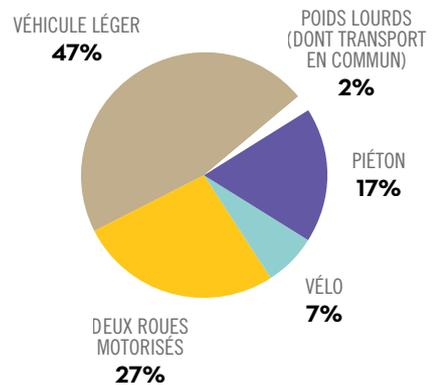
 **1 sem**

1 victime à pied toutes les semaines (**26** en 2014, en baisse depuis 2008)

 **3 sem**

1 victime à vélo toutes les 3 semaines (**10** en 2014, en baisse depuis 2008)

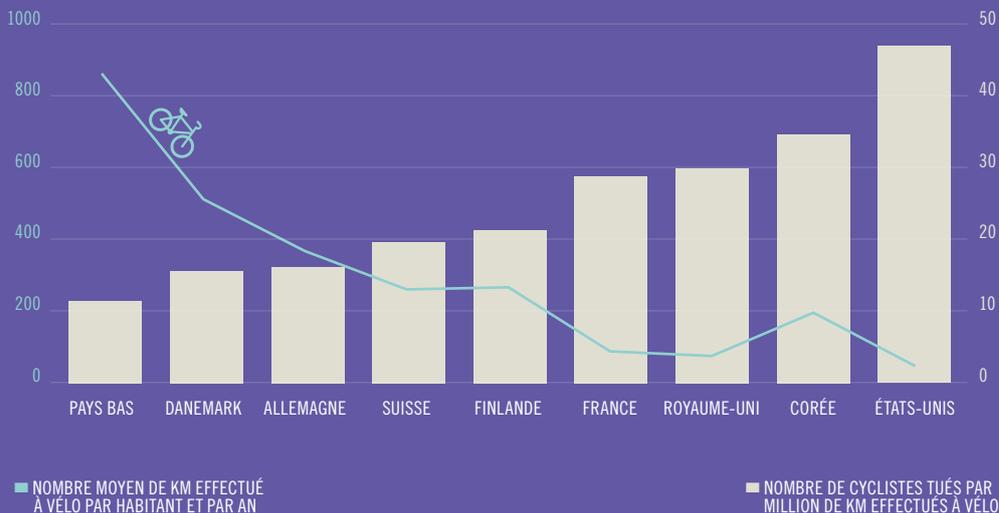
Part des modes de déplacements parmi les victimes sur la période 2008-2014¹³ :



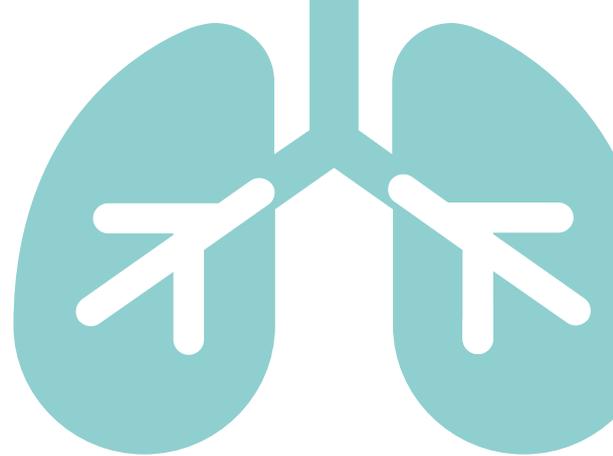
Au regard des parts de chaque mode de déplacement, les deux roues motorisés constituent le **mode de transport le plus accidentogène**. Ils représentent 1% des déplacements mais 27% des victimes

Le saviez-vous ?

Plus il y a de cyclistes dans les rues, plus ce mode de transport est sûr.¹⁴ On observe que les pays où l'on pédale le plus connaissent moins d'accidents mortels de cyclistes (Pays-Bas, Danemark...). La présence en nombre des cyclistes dans les rues incite les automobilistes à une plus grande vigilance et à une diminution de la vitesse.



La pollution de l'air



EN 2014

4 jrs / 5

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

0

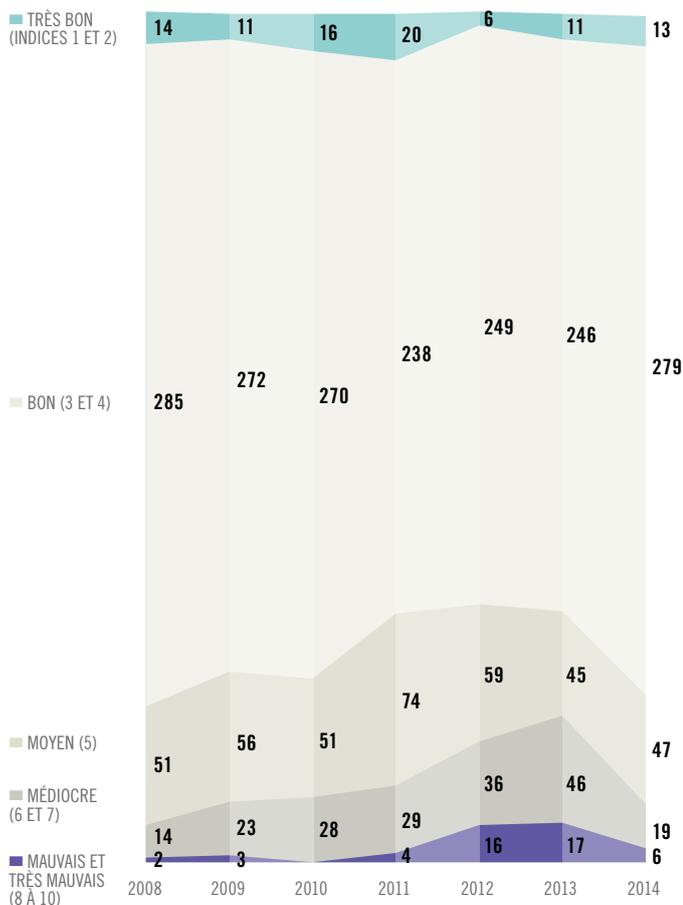
Aucun dépassement de la valeur limite en **NO₂*** (dioxyde d'azote, polluant principalement d'origine routière)



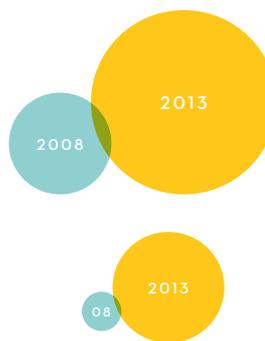
Amélioration notable sur l'année par rapport à la période 2008-2013

ENTRE 2008 ET 2014

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



Jusqu'en 2013, **hausse constante** du nombre de jours où la qualité de l'air a été qualifiée de :



« **médiocre** »
14 en 2008
46 en 2013

« **mauvaise et très mauvaise** »
2 en 2008
17 en 2013

Le saviez-vous ?



Le dioxyde d'azote (NO₂) est l'un des polluants majeurs de l'atmosphère. Ce gaz toxique entraîne des inflammations des voies respiratoires (bronchites, asthme...). Dans le centre-ville d'Orléans, 85% des émissions émanent du trafic automobile. Aux heures de pointe, ce taux monte à plus de 90% le long de la tangentielle ou encore sur l'A10. En cas de pics de pollution, il est donc demandé aux habitants de restreindre leurs déplacements en voiture et de préférer l'usage des transports en commun, de la marche ou du vélo.

* au niveau des 5 points de relevés implantés sur l'agglomération.

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

Sources

1

AUAO, Enquêtes Ménages
Déplacements sur l'agglomération
orléanaise de 1968, 1976,
1986 et 2002, Sondage parts
modales 2014, TEST SA, AggLO

2

Sondage parts modales
2014, TEST SA, AggLO

3

Sondage parts modales
2014, TEST SA, AggLO

4

AggLO

5

Effia

6

Keolis

7

Keolis

8

Keolis, AggLO

9

Département du Loiret,
Cofiroute, AggLO,
CEREMA, AUAO

10

AUAO, Keolis, Orléans Gestion,
Vinci Park, Ville d'Orléans

11

Keolis

12

DDT du Loiret

13

DDT du Loiret

14

Rapport OCDE

15

Lig'Air

Contact

Tél. : 02 38 78 75 75

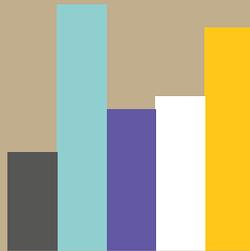
Direction de la Mobilité, Transports Urbains et Stationnement
Communauté d'Agglomération Orléans Val de Loire

Mai 2015

AggLO - Direction de la communication

Conception graphique et illustration :

Thibaut Chignaguet - www.thibautc.fr



Afin de dresser un premier bilan du Plan de Déplacements Urbains (PDU) de l'agglomération orléanaise adopté en 2008 et de mesurer les effets des actions engagées, l'AggLO a procédé à une évaluation à mi-parcours. La publication de cette synthèse des « chiffres-clés de la mobilité » vise à en partager les principales conclusions.

Ce document sera mis à jour chaque année. L'ensemble des données et indicateurs présentés sont regroupés et suivis par l'Observatoire des déplacements de l'AggLO, en lien avec l'Agence d'urbanisme de l'agglomération orléanaise. Cet observatoire assure le suivi de l'avancement du PDU, et analyse les évolutions de l'offre et des pratiques de mobilité quotidiennes sur le territoire.