

7 NOVEMBRE 2023

AVIS -
LES MOBILITES SUR LE
TERRITOIRE D'ORLEANS
METROPOLE

**Conseil de développement
d'Orléans Métropole**



Objectifs et périmètre de l'avis

Le Conseil de développement (CODEV) souhaite accompagner et soutenir la mise en œuvre de la politique de mobilité mise en place par la Métropole d'Orléans.

Le groupe de travail (GT) Mobilités **salue ainsi l'objectif du PDU d'une baisse de 8 points en 10 ans de la part modale automobile. Il demande à accélérer les mesures pour atteindre cet objectif, qui risque actuellement de ne pas être atteint.**

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

Le GT Mobilités a organisé ses recommandations autour de 7 thèmes qui lui ont semblé prioritaires.

- 1. LE DEVELOPPEMENT DU VELO ET DE LA MARCHE A PIED**
- 2. UN PLAN DE CIRCULATION ET UNE HIERARCHISATION DES VOIES QUI FAVORISENT LES TRANSPORTS EN COMMUN ET LES MODES DOUX**
- 3. L'AMELIORATION DE L'EFFICIENCE DU RESEAU DE TRANSPORT EN COMMUN**
- 4. LES CONNEXIONS A L'IDF /AEROPORTS/GRAND PARIS**
- 5. LA LIAISON ORLEANS-CHATEAUNEUF**
- 6. L'AMENAGEMENT DES MAILLS**
- 7. QUELQUES DEMANDES COMPLEMENTAIRES**

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

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

Recommandations

Sur la base des constats et des recommandations évoqués précédemment, le GT Mobilités apporte sa contribution sur les points suivants

I. LE DEVELOPPEMENT DU VELO ET DE LA MARCHE A PIED

L'objectif du PDU est d'**augmenter de 50% les déplacements à vélo et les modes doux et actifs à l'horizon 2030**, pour atteindre 80.000 déplacements/jour.

Cet objectif est très ambitieux. Le GT se félicite des progrès déjà accomplis en matière de politique vélo ; il considère que **l'atteinte de cet objectif est prioritaire**, et qu'à ce titre le Plan Vélo doit respecter **quelques principes fondateurs**, autour du triptyque continuité, sécurité, franchissements :

1. Ce plan doit intégrer le vélo et les nouveaux modes doux roulants, acceptés par la nouvelle législation ; ainsi que les circulations à pied.
2. Les itinéraires cyclables doivent être clairement et systématiquement séparés des itinéraires piétons ; le principe de **séparation vélo-piétons et vélo-voitures** est un gage de **sécurité** pour tous. Le GT demande qu'une vraie séparation physique et pas seulement de la peinture au sol soit faite. Il doit permettre la coexistence en toute **sécurité** avec les piétons, et a fortiori avec les voitures.
3. Le principe de **continuité** doit être recherché, ainsi que la **sécurité** : pour cela créer de vraies pistes cyclables, goudronnées, continues, sécurisées, pratiques à l'usage.
4. La continuité et la sécurité passent par des **franchissements de Loire sécurisés et spécifiques, franchissements sur chaque pont ou à proximité**.

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

- un **schéma directeur** des itinéraires cyclables à horizon 10 ans, avec une évaluation et une **révision tous les 3 ans**, assurant **une priorité et une continuité** aux itinéraires cyclables.
- un **budget annuel** sanctuarisé de **3 millions d'euros** (hors réfection de voirie) de créations et aménagements d'itinéraires cyclables ; ceci pour atteindre l'objectif du PDU **en étendant le réseau cyclable** d'une part, et en **sécurisant les voies cyclables** d'autre part (avec pour la plateforme un mode constructif allégé en périphérie de la Métropole).
- la mise aux normes de sécurité de plusieurs voies cyclables non conformes et rendu

dangereuses pour les cyclistes.

- un **développement du réseau Vélo+** et de parkings vélo plus largement dans la Métropole, notamment pour desservir les sites universitaires, et également les arrêts de bus et tram en sortie des faubourgs, ainsi que l'avenue des Droits de l'Homme. Ainsi que la reconduction de la location de vélos-cargo.
- la desserte par les pistes cyclables des parcs et forêts, plus largement des poumons verts et zones naturelles de la Métropole ; l'amélioration de l'accès à la gare des Aubrais
- des **franchissements de Loire sécurisés** pour les cycles et les modes doux.
- l'interdiction aux voitures de stationner sur les pistes cyclables, par des séparateurs, la pause de plots de protection et par verbalisation.
- la création de deux « autoroutes cyclables », du Nord au Sud et de l'Est à l'Ouest de la Métropole, pour rouler en toute sécurité et relier des quartiers très distants les uns des autres au vu du caractère étendu de la Métropole.

Ces « autoroutes cyclables » doivent :

- permettre d'accueillir tous les modes doux « roulants »
- être totalement séparées de la circulation des piétons et des voitures
- être de vraies pistes cyclables, goudronnées, continues, sécurisées, pratiques.

II. UN PLAN DE CIRCULATION ET UNE HIERARCHISATION DES VOIES QUI FAVORISENT LES TRANSPORTS EN COMMUN ET LES MODES DOUX

1. Les conditions du développement des modes actifs (doux)

La réussite du PDU, et notamment le développement des modes doux et de l'usage des transports en commun, passe par un **nouveau partage de l'espace public** entre l'ensemble des usagers et donc des différents modes de déplacements : piétons, vélos et autres deux roues, véhicules motorisés et transports en commun.

Ce rééquilibrage des espaces dédiés aux uns et aux autres ne sera possible qu'en passant par **un nouveau plan de circulation, avec des voies hiérarchisées** autour des axes structurants de la Métropole.

Par ailleurs, **les voies en sens unique laissent plus de place à un meilleur partage de l'espace public**. Elles ouvrent la possibilité de création d'espaces dédiés, notamment, par exemple, par la création de trottoirs aux normes, donc plus confortables et accessibles aux PMR, de vraies pistes cyclables, de couloirs réservés aux transports en commun, ...

Le groupe de travail Mobilités propose donc la recherche systématique de la possibilité de créer des sens uniques pour les véhicules motorisés.

2. Propositions sur quelques axes structurants

A titre d'exemple, le groupe Mobilités a travaillé sur quelques axes structurants pour faire quelques propositions, non exhaustives. Voir en annexe chaque proposition développée et précisée.

i. Axe Gare – Saint-Jean de Braye – Checy

Le principe proposé est de recréer, comme autrefois, **une liaison directe Checy-Gare d'Orléans**, avec une fréquence et une vitesse commerciale améliorées: création de couloirs bus, sens unique lorsque c'est possible (notamment Faubourg de Bourgogne, sens est-ouest entre la rue Jousselin et le Rond-point Charles Péguy et retour par le Quai du Roi et la rue Jousselin), priorité aux feux sur toute la ligne.

Pour les vélos : piste cyclable dédiée, ou partagée sur le couloir bus, et continue sur tout le parcours.

Au global, un sens entrant en site propre de Bionne jusqu'à la gare d'Orléans.

ii. Axe Faubourg Saint-Jean – Ingré – Ormes

Principe : réduire la circulation dans le faubourg Saint-Jean jusqu'à la tangentielle, améliorer la fréquence et la vitesse commerciale par la création de couloirs bus en site propre avec la priorité aux feux.

Sens entrant : à partir du carrefour « Pedra Alta » orienter les voitures vers la tangentielle pour rejoindre Orléans par les quais.

Sens sortant : couloir en site propre boulevard Rocheplatte et du Faubourg St Jean jusqu'au boulevard de Châteaudun.

Création d'une voie verte vélo Orléans-Pole 45 et sécurisation/amélioration des pistes cyclables existantes.

iii. Axe Av. des Droits de l'Homme – Fleury-les-Aubrais – Semoy – Chanteau

Etat des lieux : l'accès à Chanteau est concentré sur un seul axe sans piste cyclable sur lequel se succèdent un parcours d'abord très urbain puis une traversée de forêt. Pour les transports en commun, Chanteau est desservi par la ligne 55 (4 par jour) d'une part et surtout par le Transport à la Demande. Victime de son succès, beaucoup de demande de TAD ne sont pas satisfaites par manque de véhicules.

Principe : Etudier la possibilité d'une prolongation de la ligne 7, au moins pour une partie des courses. Augmenter le nombre de véhicules de TAD pour satisfaire à la demande. Créer une piste cyclable en site propre sur la totalité du parcours jusqu'au réseau déjà existant de la Métropole.

iv. Axe Sud Loire Orléans Dauphine – Mouillère

Principe : création d'un axe structurant vélo (de type « autoroute à vélo ») depuis la rue

Royale, le Pont Georges V, l'avenue Dauphine, la route d'Olivet.

Avenue Dauphine, la plus accidentogène : dans un premier temps mettre les places de parking en épis dans l'autre sens (entrée en marche arrière); puis mise en sens unique à terme dans le sens sud-nord, en cohérence avec le Pont Georges V.

Les reportes doivent être étudiés, par exemple par le pont Joffre, avenue de Trévise, puis rue Neuve Tudelle (inverser son sens actuel).

Etape suivante : mise en sens unique de la première partie de la Route d'Olivet.

En complément, pour rejoindre le Pont Thinat et l'Île Charlemagne en vélo : création d'une piste sur les avenues mises en sens unique Edmond Michelet et Alain Savary.

v. Axe Nord Orléans RD2020 : gare d'Orléans – Saran – Cap Saran

Principe : aménager la RD2020 sur le même modèle que sa partie sud. Apaiser la circulation, aménager pour tous les modes. Intégrer de nouvelles dessertes pour Interives, Oréliance, les Portes du Loiret, Quelle.

Utiliser la largeur de la voie pour tous les modes (couloir bus, pistes cyclables en site propre) et les intersections en rond-point hollandais.

III. L'AMELIORATION DE L'EFFICIENCE DU RESEAU DE TRANSPORT EN COMMUN (TC)

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

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

Pour améliorer l'attractivité du réseau le Conseil préconise :

- la création de couloirs bus sur les axes le permettant, couloirs ouverts également à la circulation des cars Rémi du réseau régional, des véhicules TAD et TPMR.
- la généralisation de la priorité aux feux sur les lignes structurantes du réseau, avec boucles de détection en amont, ce qui permet de pallier en partie l'absence de couloirs bus.
- le renforcement des fréquences sur ces mêmes lignes structurantes, et particulièrement sur les lignes de tram, avec une demande forte des étudiants de passer la fréquence à 20mn le soir contre 30 mn actuellement.
- la poursuite du développement du transport à la demande dynamique en périphérie, rendu souple et pratique avec les appli sur smartphone. Le GT souhaite que ce point soit souligné et qu'il soit précisé qu'un accroissement du TAD sur ce mode est

plébiscité par les habitants (élargissement des horaires y compris à la place des lignes régulières au-delà et en deçà des horaires habituels...) ; ainsi qu'une communication renforcée sur l'existence du TAD.

- le renfort de la desserte des parcs d'activité, ainsi que des zones de loisirs (Ile Charlemagne).

Les développements futurs de ligne TC structurantes

La priorité doit être donnée au renforcement de l'offre sur les lignes existantes, lignes de tram et lignes de bus structurantes. Puis aux aménagements de voirie pour réaliser des couloirs bus et mettre en place la priorité aux feux.

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

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

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

1. La connexion aux aéroports et au réseau ferroviaire national

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

2. La connexion au Grand Paris

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

En effet la ligne TER Paris-Orléans atteint environ 23.000 voyages/jour.

D'autre part l'amélioration de la performance de la ligne actuelle interviendra à l'horizon 2030, (avec la mise en place du système ERTMS2, permettant de diminuer les cantonnements et d'améliorer les fréquences).

D'ici là, une connexion au Grand Paris doit être étudiée, soit aux Ardoines, soit à Bibliothèque François Mitterrand (mais plus complexe à insérer dans le trafic RER francilien).

Le GT suggère que la Métropole saisisse la Région, SNCF et SGP (Société du Grand Paris)

sur le sujet, et profite du **Contrat de Plan Etat-Région** pour financer si nécessaire la **première étude de faisabilité** (coût de l'ordre de 400K€ à 500K€) afin d'**accélérer les prises de décision** pour la connexion à un projet qui a déjà démarré.

Le GT alerte :

- sur le fait que l'intégration d'**une halte ferroviaire ne doit pas être trop pénalisante en temps de parcours** pour ceux qui continuent sur Austerlitz (difficultés d'insertion dans le trafic RER induisant un arrêt prolongé aux Ardoines par exemple). Pour faciliter cette demande, cette halte pourrait être demandée dans un premier temps **en dehors des heures de pointe**.
- sur le fait que **cette nouvelle halte ne doit pas se substituer à Austerlitz**, halte qui dans tous les cas doit être maintenue.

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

Le GT demande également qu'une **liaison Gare-InterRives** soit étudiée.

V. LA LIAISON ORLEANS-CHATEAUNEUF

Au vu de l'analyse socio-économique, des coûts importants du projet (240M€ en 2015), et du faible nombre de déplacements projetés ne disposant pas de la ligne B du tramway dans le périmètre considéré, le GT formule la demande que la liaison par car existante soit renforcée, ceci de 2 façons possibles :

- soit par la mise en place **sur la tangentielle de la circulation sur la bande d'arrêt d'urgence** dans le sens entrant vers Orléans (comme à Grenoble par exemple)
- soit en **empruntant la plateforme SNCF pour en faire un axe routier pour les cars**, en attendant dans quelques décennies son éventuelle conversion en voie ferrée voyageurs.

Dans les 2 cas la liaison entre Orléans et Châteauneuf devra :

- être accompagné d'un renforcement des fréquences en pointe,
- être traitée dans sa globalité comme une ligne BHNS, ligne à haut niveau de service.

VI. L'AMENAGEMENT DES MAILS

Le GT propose, sans commenter l'ensemble du projet, la **création d'une véritable « ceinture végétalisée » sur les 2/3 de la largeur des mails**. Ceci en mettant en place :

- en concentrant cet espace sur la partie sud des mails, à l'aplomb des immeubles du sud,
- en transformant les voies de circulation perpendiculaires en circulation douce,
- **en plaçant toutes les voies de circulation (y compris vélos) au Nord, au pied des immeubles du Nord.**

VII. QUELQUES DEMANDES COMPLEMENTAIRES

1. Le GT Mobilités du CODEV demande à la Métropole de faire des **études sur le carrefour de Verdun, afin d'en améliorer le fonctionnement** dans toutes ses dimensions : franchissement, stationnement, ...
2. Le GT Mobilités du CODEV demande le **chiffage de la gratuité de l'autoroute de contournement d'Orléans pour les salariés se rendant au travail.**
3. Le GT demande que soit réexaminée la pertinence à long terme de la création d'une **gare unique.**

CONCLUSION

En synthèse, le GT s'inquiète de ce que **l'objectif global du PDU d'une baisse significative de la voiture** dans les déplacements intra-Métropole ne soit pas atteint.

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

- **les modes doux – marche à pied et vélo-** qui participent fortement à l'amélioration de la qualité de vie, et dont les actions à mettre en place sont peu onéreuses au regard des autres actions à mener.
- **les transports en commun, tant à l'intérieur de la Métropole que vers Paris.** Concernant ce dernier point, le GT préconise que la Métropole prenne le leadership et engage dès maintenant les études avec tous les partenaires concernés.

Le GT suggère enfin qu'une évaluation de l'avancement de ces sujets puisse être faite régulièrement, et au minimum une fois par an.