

Commissaires enquêteurs :
Michel Badaire, Président de la commission.
Christian Brygier et Jean-Jacques Rousseau, membres de la commission.

Département du Loiret

« Orléans Métropole »

Enquête publique unique relative au projet de révision du Schéma de Cohérence Territoriale (SCoT) Et du Plan de Déplacements Urbains (PDU)

RAPPORT DE LA COMMISSION d'ENQUETE

SOMMAIRE GENERAL

I - DEROULEMENT DE L'ENQUETE PUBLIQUE

I.1 PREAMBULE - page 4

I.2 ARRETE PRESCRIVANT L'ENQUETE PUBLIQUE - page 6

I.3 DECISION DESIGNANT LA COMMISSION D'ENQUETE – page 7

I.4 DEROULEMENT DE L'ENQUETE PUBLIQUE – page 8

I.5 PUBLICITE DE L'ENQUETE PUBLIQUE – page 11

I.6 INFORMATION DE LA COMMISSION D'ENQUETE – page 16

I.7 ELABORATION DOSSIERS – page 17

II.8 PARCOURS ADMINISTRATIF DU DOSSIER – PAGE 19

II - EXAMEN ET ANALYSE DE L'ENQUETE

II.1 Présentation du projet SCoT – page 20

II.2 Présentation du projet PDU – page 35

II-3 Concertation préalable – page 75

II-4 Avis de l'Autorité Environnementale SCoT- page 77

II-5 Avis des Personnes Publiques Associées SCoT - page 80

II-6 Avis de l'Autorité Environnementale PDU - page 99

II-7 Avis des Personnes Publiques Associées PDU - page 101

II-8 Réunion publique - page 118

II-9 Déroulement des permanences - page 124

II.10 Déroulement de l'enquête - page 139

II.11 Gestion des observations – page 140

Annexe

Arrêté du Président de la Métropole en date du 19 décembre 2018

Pièces jointes

- 1. Observations du public.**
- 2. Avis au demandeur.**
- 3. Réponses du demandeur.**
- 4. Synthèse des réponses du demandeur.**
- 5. 23 certificats d'affichage à l'extérieur des Mairies et au siège de la Métropole.**
- 6. Arrêté Préfectoral, 2 certificats d'huissier de justice de constat d'affichage en date du 2 janvier 2019 et du 24 janvier 2019.**
- 7. 23 certificats de constat de dépôt du dossier dans les lieux d'enquête.**
- 8. Attestation certifiant la mise à disposition d'un poste informatique accessible à tous.**
- 9. 29 Registres d'observations.**

I.1 PREAMBULE

Situation du projet



Schéma de Cohérence Territoriale (SCoT)

Par délibération en date du 18 décembre 2008, La communauté d'agglomération a approuvé son SCoT en décembre 2008. Afin de répondre aux évolutions, le 8 juillet 2014 il en a été décidé la révision dans le cadre du :

- Schéma régional d'aménagement et de développement durable du territoire (SRADDT).
- Plan de prévention du risque inondation (PPRI).
- Schéma régional de cohérence écologique (SRCE).

Et des nouveaux textes dont « Grenelle » et « ALUR » préparant l'avenir face aux mutations et diverses évolutions comme l'urbanisation, le contexte économiques, financier, environnementale.

L'enveloppe de la réflexion est identique au précédent SCoT, 22 communes avec une approche élargie.

Plan de Déplacements Urbains (PDU)

Les objectifs faisant partie du PDU précédent ayant été en grande partie réalisés ou en cours de réalisation. Il est obligatoire dans les agglomérations de plus de 100 000 habitants, la révision a été relancée, conformément avec :

- Le schéma régional climat air énergie (SRCAE).
- Le plan de protection de l'atmosphère (PPA) de l'agglomération.
- Du Plan Climat Air Energie Territoriale (PCAET).

Le but étant de réduire la production de gaz à effet de serre en harmonisant les déplacements et protéger l'environnement.

I.2 ARRETE PRESCRIVANT L'ENQUETE PUBLIQUE

L'arrêté numéro A2018-033 en date du **19 décembre 2018**, de Monsieur le Président d'Orléans Métropole a prescrit l'ouverture de l'enquête publique unique sur le projet relatif à la révision du Schéma de Cohérence Territoriale (SCoT) et du Plan de Déplacements Urbains (PDU) d'Orléans Métropole.

En application :

- Du Code de l'Urbanisme.
- Du Code de l'Environnement.
- De la loi n° 83-630 du 12 juillet 1983 relative à la démocratisation des enquêtes publiques et à la protection de l'environnement.
- Vu la loi du 12 Juillet 2010 portant Engagement National pour l'Environnement dite Grenelle II, et les articles L123-1 à 123-19 et R123-1 à 123-48 du Code de l'Urbanisme qu'elle a modifié.
- De l'ordonnance n° 2016-1060 du 3 août 2016 portant réforme des procédures destinées à assurer l'information et la participation du public à l'élaboration de certaines décisions susceptibles d'avoir une Incidence sur l'environnement.
- Vu les délibérations n° 004829 du conseil d'agglomération en date du 8 Juillet 2014 et n° 5576 du conseil de communauté en date du 25 février 2016 décidant d'engager une procédure de Schéma de Cohérence Territoriale et une procédure de révision du Plan de Déplacements Urbains,
- Du décret n° 2017-886 du 28 avril 2017 portant création de la métropole dénommée « Orléans Métropole » et l'arrêté préfectoral du 19 décembre 2017 portant modification des statuts d'Orléans Métropole.
- Vu les délibérations du conseil métropolitain en date du 10 juillet 2018 arrêtant les projets de Schéma de Cohérence Territoriale et de Plan de Déplacements Urbains.
- Vu l'ordonnance n° E18000166745 en date du 12 octobre 2018 de la présidente du Tribunal Administratif d'Orléans, désignant les membres de la commission d'enquête.

I.3 DECISION DESIGNANT LA COMMISSION D'ENQUETE

La décision n° E18000166/45 du **12 octobre 2018** par Madame la Présidente du Tribunal Administratif a désigné une commission d'enquête composée de Monsieur Michel BADAIRE en qualité de Président, de Monsieur Christian Brygier en qualité de membre titulaire, de Monsieur Jean-Jacques ROUSSEAU en qualité de membre titulaire. Tous figurant sur les listes d'aptitude des Commissaires Enquêteurs du Loiret et du Loir et Cher.

En cas d'empêchement de Monsieur Michel Badaire, la présidence de la commission sera assurée par Monsieur Christian Brygier, premier membre titulaire de la commission.

I.4 DEROULEMENT DE L'ENQUETE PUBLIQUE

L'enquête publique s'est déroulée pendant 37 jours consécutifs du **lundi 7 janvier 2019 au mardi 12 février 2019**, concernant les communes de la Métropole :

1. Boigny-sur-Bionne
2. Bou
3. Chanteau
4. Chécy
5. Combleux
6. Fleury-les-Aubrais
7. Ingré
8. La Chapelle-Saint-Mesmin
9. Mardié
10. Marigny-les-Usages
11. Olivet
12. Orléans
13. Ormes
14. Saint-Cyr-en-Val
15. Saint-Denis-en-Val
16. Saint-Hilaire-Saint-Mesmin
17. Saint-Jean-de-Braye
18. Saint-Jean-de-la-Ruelle
19. Saint-Jean-le-Blanc
20. Saint-Pryvé-Saint-Mesmin
21. Saran
22. Semoy

Pendant la durée de la procédure, les pièces du dossier d'enquête étaient consultables et téléchargeables sur le site internet suivant :

<http://www.orleans-metropole.fr/1445/schema-de-coherence-territoriale-SCoT.htm>

et

<http://www.orleans-metropole.fr/1415/politique-de-deplacement.htm>

Un accès gratuit était disponible sur un poste informatique au siège de l'enquête. Une tablette numérique présentant les deux dossiers était disponible :

1. Orléans mairie centrale.
2. Orléans Métropole.
3. Fleury.
4. Olivet.
5. St Jean de Braye.
6. Chécy.
7. Saint Jean de la Ruelle.
8. Saran.
9. Semoy.
10. St Jean le Blanc.
11. Saint Denis en Val.

Les observations pouvaient être envoyées à une adresse courriel :
SCoT@orleans-metropole.fr

ou

pdu@orleans-metropole.fr

Tout courrier postal adressé au siège de l'enquête a été annexé au registre :
Monsieur le Président de la commission d'enquête
« Orléans Métropole »
5 place du 6 juin 1944
45000 Orléans

Les observations et propositions du public transmises par voie postale ou par courrier électronique, ont été consultables au siège d'Orléans Métropole et sur le site internet d'Orléans Métropole, aux adresses suivantes :

<http://www.orleans-metropole.fr/1445/schema-de-coherence-territoriale-SCoT.htm>

et

<http://www.orleans-metropole.fr/1415/politique-de-deplacement.htm>

Les observations écrites reçues par la commission d'enquête lors des permanences ont été consultables sur le lieu de chaque permanence.

Pendant les heures d'ouverture des Mairies, un dossier d'enquête était disponible et consultable. Un registre, permettant à la population d'inscrire éventuellement ses annotations, était aussi placé près du dossier.

Des permanences ont été tenues dans les Mairies et Mairies annexes suivantes ainsi qu'au siège d'Orléans Métropole

Orléans Métropole, siège de l'enquête	lundi 7 janvier 2019	9h00/12h00
Boigny-sur-Bionne	lundi 7 janvier 2019	14h00/17h00
La Chapelle-Saint-Mesmin	lundi 7 janvier 2019	14h00/17h00
Bou	Jeudi 10 janvier 2019	9h00/12h00
Chécy	jeudi 10 Janvier 2019	14h00/17h00
Saint-Denis-en-Val	vendredi 11 Janvier 2019	9h00/12h00
Saint-Hilaire-Saint-Mesmin	vendredi 11 Janvier 2019	14h00/17h00
Permanence à Marigny-les-Usages pour Marigny-les-Usages et Chanteau	mardi 15 janvier 2019	15h00/18h00
Orléans	mardi 15 janvier 2019	9h00/12h00
Combleux	vendredi 18 janvier 2019	9h00/12h00
Fleury-les-Aubrais	vendredi 18 janvier 2019	13h30/16h30
Orléans - Saint Marceau	mercredi 23 janvier 2019	9h00/12h00
Orléans - La Source	mercredi 23 janvier 2019	14h00/17h00
Ormes	jeudi 24 janvier 2019	9h00/12h00
Saint-Cyr-en-Val	jeudi 24 Janvier 2019	14h00/17h00
Mardié	lundi 28 Janvier 2019	14h00/17h00
Saran	lundi 28 janvier 2019	9h00/12h00
Saint-Jean-de-Braye	mardi 29 janvier 2019	9h00/12h00
Saint-Jean-de-la-Ruelle	mardi 29 janvier 2019	14h00/17h00
Semoy	mercredi 30 Janvier 2019	9h00/12h00
Orléans-Ouest	mercredi 30 Janvier 2019	14h00/17h00
Saint-Jean-le-Blanc	vendredi 1 février 2019	9h00/12h00
Orléans-Est	samedi 2 février 2019	9h00/12h00
Saint-Pryvé-Saint- Mesmin	mardi 5 février 2019	9h00/12h00
Orléans- Nord	mardi 5 février 2019	14h00/17h00
Ingré	vendredi 8 février 2019	9h00/12h00
Olivet	vendredi 8 février 2019	14h00/17h00
Orléans Métropole, siège de l'enquête	mardi 12 février 2019	15h00/18h00

L'enquête a été close le **mardi 12 février 2019** à 18 heures, heure de fermeture des locaux du siège de l'enquête au public, la mention correspondante a été portée sur les registres d'observations de l'enquête.

I.5 PUBLICITE DE L'ENQUETE PUBLIQUE

La publicité de l'enquête publique a été assurée, plus de quinze jours avant l'ouverture, et dans la première semaine de l'enquête par voie d'annonces légales dans deux journaux régionaux habilités à recevoir ce type d'avis :

- « La République du Centre » (**éditions des 20 décembre 2018 et 10 janvier 2019**).
- « Le Courrier du Loiret » (**éditions des 20 décembre 2018 et 10 janvier 2019**).

L'avis prescrivant l'enquête a bien été affiché, quinze jours avant et pendant celle-ci, sur des panneaux réservés à cet effet à l'extérieur des Mairies et de la Métropole.

Pour ces sites, les affichages ont été faits, sous la responsabilité des Maires ou Président, au moins quinze jours avant le début de l'enquête et ont été maintenus jusqu'au **mardi 12 février 2019** inclus, date de clôture de l'enquête.

Concernant l'affichage à l'extérieur des sites de permanences, à l'issue de l'enquête, il a été attesté de la présence continue des affiches par les certificats joints.

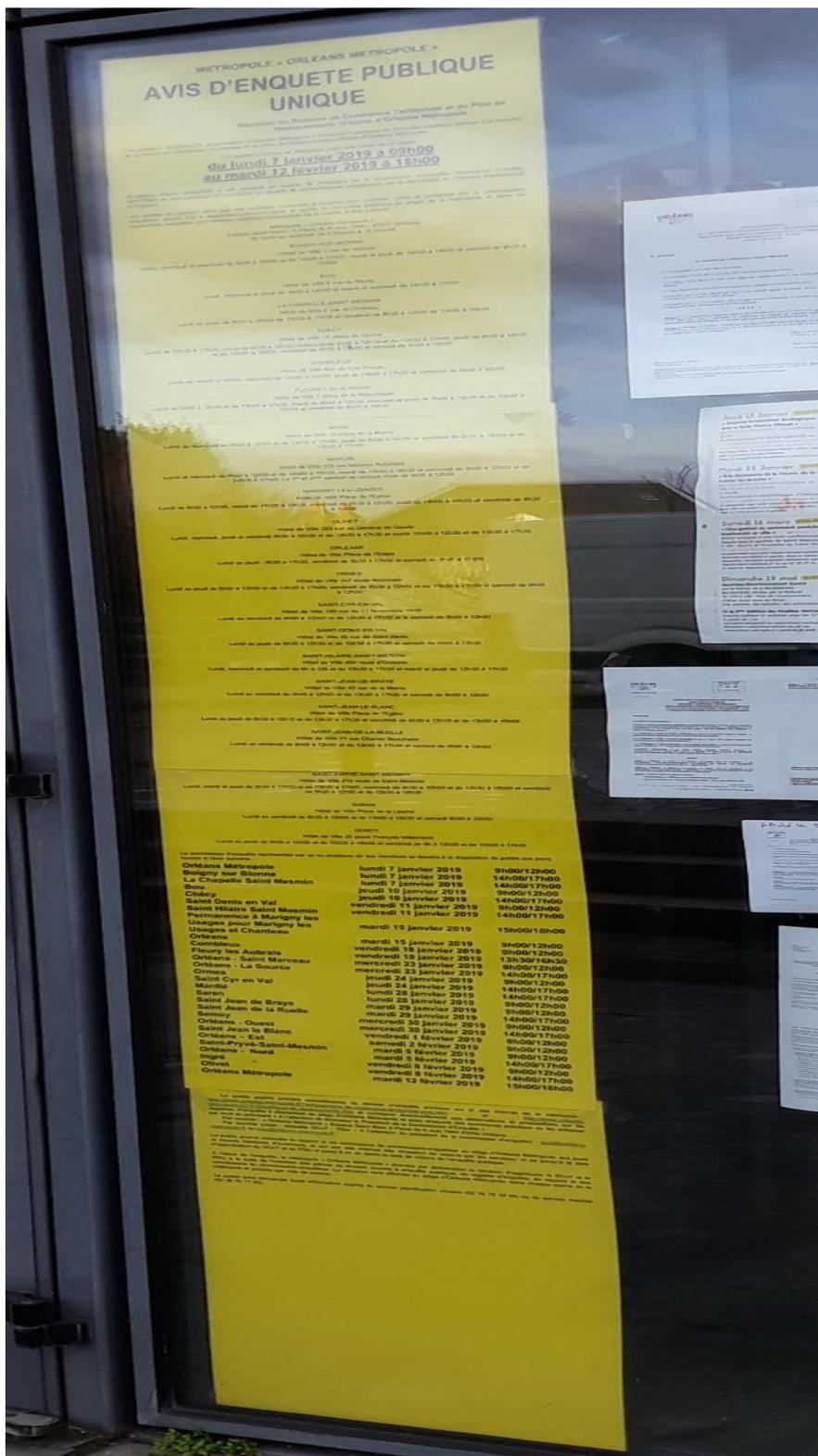
Concernant la mise à disposition du dossier dans les sites de permanences, à l'issue de l'enquête, il a été attesté de la présence continue des documents par les certificats joints.

Une attestation certifie la mise à disposition d'un poste informatique accessible à tous.

Deux constats d'huissiers certifient les affichages extérieurs

Des affiches sur fond jaune ont été réalisées en un matériau résistant aux intempéries. Au format A2, elles comportaient le titre «avis d'enquête publique» en caractères gras majuscules d'au moins 2 cm annonçant l'enquête.

Affichage extérieur de la Métropole :



Flyer distribué :

**ORLÉANS
MÉTROPOLE
DE DEMAIN**

**POUR CONSTRUIRE
L'AVENIR DE NOTRE TERRITOIRE,
NOUS AVONS BESOIN
DE VOTRE AVIS !**

ENQUÊTE PUBLIQUE
Schéma de Cohérence Territoriale
et Plan de Déplacements Urbains

Du 7 janvier au 12 février 2019
28 permanences dans toutes
les mairies de la Métropole

+ d'infos sur
orleans-metropole.fr

Pour vous informer sur les enjeux du SCOT et du PDU
participez à :

la balade SCOT*
Le 12 janvier 2019
*Nombre de places limité. Inscriptions sur scot/orleans-metropole.fr

la Réunion Publique
Le 17 janvier 2019
19h - 21h
à l'Auditorium du Musée des Beaux-Arts d'Orléans

**Pendant la durée de l'enquête publique
du 7 janvier au 12 février 2019 vous pouvez :**

- Vous informer sur les projets en les consultant sur le site www.orleans-metropole.fr ou au siège de la métropole et dans les mairies du territoire*.
- Poser vos questions aux commissaires enquêteurs pendant leurs permanences (dates et lieux des permanences de la commission d'enquête à retrouver ci-dessous).
- Faire part de vos remarques :
 - par courrier au siège de la métropole (à l'attention de Monsieur le Président de la commission d'enquête pour la révision du SCOT et du PDU).
 - par mail à l'adresse scot@orleans-metropole.fr (pour ce qui concerne le SCOT) ou à l'adresse pdu@orleans-metropole.fr (pour ce qui concerne le PDU).
 - sur les registres disponibles dans les mairies de la métropole.

*Dossiers consultables et registres disponibles dans les Mairies de : BOIGNY-SUR-BIONNE, BOU LA CHAPELLE-SAINTE-MESMIN, CHÉCY, COMBLEUX, FLEURY-LES-AUBRAIS, NOUVE-MARONNÉ, MARIGNY-LES-USAGES, ORLÉANS, ORMES, SAINT-CYR-EN-VAL, SAINT-DENIS-EN-VAL, SAINT-HILAIRE-SAINTE-MESMIN, SAINT-JEAN-DE-BRAYE, SAINT-JEAN-LE-BLANC, SAINT-JEAN-DE-LA-RUELLE, SAINT-PRYVÉ-SAINTE-MESMIN, SARAN, SEMOY.

Dates et lieux des permanences de la commission d'enquête

Orléans Métropole	Place du 6 juin 1944	lundi 7 janvier 2019	9h / 12h
Boigny-sur-Bionne	Mairie	lundi 7 janvier 2019	14h / 17h
La-Chapelle-Saint-Mesmin	Mairie	lundi 7 janvier 2019	14h / 17h
Bou	Mairie	jeudi 10 janvier 2019	9h / 12h
Chécy	Mairie	jeudi 10 janvier 2019	14h / 17h
Saint-Denis-en-Val	Mairie	vendredi 11 janvier 2019	9h / 12h
Saint-Hilaire-Saint-Mesmin	Mairie	vendredi 11 janvier 2019	14h / 17h
Marigny-les-Usages et Chanteau	Mairie de Marigny-les-Usages	mardi 15 janvier 2019	15h / 18h
Orléans	Mairie centrale	mardi 15 janvier 2019	9h / 12h
Combleux	Mairie	vendredi 18 janvier 2019	9h / 12h
Fleury-les-Aubrais	Mairie	vendredi 18 janvier 2019	13h30 / 16h30
Orléans Saint-Marceau	Mairie de proximité	mercredi 23 janvier 2019	9h / 12h
Orléans La Source	Mairie de proximité	mercredi 23 janvier 2019	14h / 17h
Ormes	Mairie	jeudi 24 janvier 2019	9h / 12h
Saint-Cyren-Val	Mairie	jeudi 24 janvier 2019	14h / 17h
Mardié	Mairie	lundi 28 janvier 2019	14h / 17h
Saran	Mairie	lundi 28 janvier 2019	9h / 12h
Saint-Jean-de-Braye	Mairie	mardi 29 janvier 2019	9h / 12h
Saint-Jean-de-la-Ruelle	Mairie	mardi 29 janvier 2019	14h / 17h
Semois	Mairie	mercredi 30 janvier 2019	9h / 12h
Orléans Ouest	Mairie de proximité	mercredi 30 janvier 2019	14h / 17h
Saint-Jean-le-Blanc	Mairie	vendredi 11 février 2019	9h / 12h
Orléans Est	Mairie de proximité	samedi 2 février 2019	9h / 12h
Saint-Privé-Saint-Mesmin	Mairie	mardi 5 février 2019	9h / 12h
Orléans Nord	Mairie de proximité	mardi 5 février 2019	14h / 17h
Ingré	Mairie	vendredi 8 février 2019	9h / 12h
Olivet	Mairie	vendredi 8 février 2019	14h / 17h
Orléans Métropole	Place du 6 juin 1944	mardi 12 février 2019	15h / 18h

Informations non exhaustives fournies par les collectivités et/ou constatées durant l'enquête par les commissaires-enquêteurs.

Un plan de communication a été établi.

Objectifs :

- Susciter l'intérêt pour la participation citoyenne à la construction du territoire de demain,
- solliciter les citoyens pour qu'ils émettent un avis sur les documents de programmation.
- Mettre en avant la prise en compte des enjeux environnementaux
- Valoriser le travail de programmation et de développement du territoire

Cibles :

- Personnes habitant ou travaillant sur la métropole orléanaise.
- Associations, urbanistes, architectes, acteurs sociaux...engagés sur le territoire

Affichage :

- Mobilier urbain pour l'information 15 au 28 janvier : 90 faces (100 affiches).
- Cadres Infos Clear Channel du 1 au 21 janvier : 115 affiches.
- Affiche A3 Réseau Tao du 7 au 17 janvier.

Signalétique sur site (permanences) :

- Display pour les accueils des mairies (28 ex par thématique) : 1 commun au SCOT et au PDU. Pas de grand display car pas simple à mettre en place.

Web et digital :

- Ordinateur à l'accueil de la métropole + tablettes pour le côté ludique.
- Un accès gratuit était disponible sur un poste informatique au siège de l'enquête des tablettes informatives aux lieux suivants : Orléans mairie centrale et Métropole, Fleury les Aubrais, Olivet, Saint Jean de Braye, Chécy, Saint Jean de la Ruelle, Saran, Semoy, Saint Jean le Blanc, Saint Denis en Val.
- Diffusion de la vidéo doc de programmation sur tablette et ordi.
- Infos dédiée sur orleans-metropole.fr.
- Plusieurs postes sur Facebook + Twitter et Instagram Orléans Métropole

Edition :

- Flyer pour diffusion dans les lieux stratégiques mairie/métropole.
- Dépliant de présentation des différents documents de programmation.

➤ Presse :

- La Tribune Hebdo 2 insertions.
- Mail presse envoyé le 9 janvier.
- Communiqué de presse envoyé le 11 janvier.
- Article dans le mag Orléans Métropole décembre / janvier.

Communication de proximité :

- Affichage mairies et mairies de proximité
- Ecran d'accueil de la Mairie d'Orléans + Mairies de proximité.
- Journaux électroniques d'information (textes à fournir aux communes).
- Mail d'info aux communicants + envoi vidéo pour relai (réseaux sociaux, sites, affichage, écrans...)

I.6 INFORMATION DE LA COMMISSION D'ENQUETE

Préalablement à l'ouverture de l'enquête et pendant celle-ci, la commission d'enquête a eu des entretiens pour organiser la consultation, se faire présenter le projet.

Mardi 6 novembre 2018, la commission d'enquête a rencontré au siège d'Orléans Métropole :

- Jane Passarieu – chargée de mission SCoT.
- Hélène Guerlais – chargée de mission PDU.

Présentation des dossiers et visa des pièces constitutives de l'enquête.

Vendredi 30 novembre 2018, la commission d'enquête a rencontré au siège d'Orléans Métropole :

- Matthieu Schlesinger – vice-président à l'aménagement en charge du SCOT.
- Bruno Malinverno – vice-président aux déplacements – en charge du PDU.
- Cyril Revaud – directeur de la planification, l'aménagement, l'urbanisme et l'habitat.
- Benjamin Paillaud – directeur de la mobilité.
- Jane Passarieu – chargée de mission SCoT.
- Hélène Guerlais – chargée de mission PDU.
- Géraldine Duvallat – directrice de l'Agence d'Urbanisme de l'Agglomération Orléanaise
- Hervé Ollivier – directeur des études et directeur adjoint de l'Agence d'Urbanisme de l'Agglomération Orléanaise

Objet : Présentation des projets.

Mercredi 19 décembre, le Président de la commission d'enquête a rencontré au siège d'Orléans Métropole :

- Jane Passarieu – chargée de mission SCoT.

Objet : Visa de pièces complémentaires des dossiers.

I.7 ELABORATION DOSSIERS

PDU

En tant qu'Autorité Organisatrice de la Mobilité, ORLEANS-METROPOLE a en charge la réalisation et la mise en oeuvre du Plan de Déplacements Urbains sur son territoire.

L'assistance à la maîtrise d'ouvrage a été assurée par :

- pour le bureau d'études Mobilités-Transports : TRANSITEC - Ingénieurs Conseils à PARIS (75), spécialisé dans les problématiques de mobilité,
- pour le bureau d'études Environnement : ECOVIA à AIX LA PROVENCE, partenaire des décideurs pour le développement durable des territoires.

Composition du dossier PDU

Le dossier se compose des documents suivants :

- le projet de Plan de Déplacements Urbains 2019 - 2028,
- l'annexe 1 : annexe accessibilité,
- l'annexe 2 : rapport environnemental,
 - avis des personnes publiques associées, document dans lequel est joint l'avis délibéré de la Mission Régionale d'Autorité environnementale Centre Val de Loire n° 2018-2257 du 7 décembre 2018. L'avis de la MRAe aurait du faire l'objet d'une pièce unique car elle n'est pas considérée comme étant une personne publique associée (PPA).
- Arrêté en date du 19 décembre 2018, de Monsieur le Président d'Orléans Métropole.

SCoT.

Orléans Métropole a mis en place un comité de pilotage spécifique.

Le dossier a été élaboré par l'agence d'urbanisme de l'agglomération orléanaise et les services de la métropole assistés des organismes suivants :

- le bureau d'études ER.AMP, société spécialisée dans la programmation urbaine,
- l'agence Laverne Paysagistes, bureau d'études fondant son activité sur un engagement en faveur d'un développement solidaire et durable des territoires,
- Transitec, bureau d'études spécialisé dans les problématiques de mobilité,
- l'AFCE, bureau d'ingénierie environnementale pluridisciplinaire,
- le cabinet de conseil Hank, spécialisé en matière de développement économique,
- l'agence Bérénice, spécialisée dans l'assistance à maîtrise d'ouvrage pour le développement de projets commerciaux,
- Ville Inventive, Junior-Entreprise des géographes de l'Université Paris 1 Panthéon-Sorbonne intervenant dans le domaine de l'aménagement et de l'urbanisme.

Composition du dossier du SCoT

Conformément à l'article L. 141-2 du code de l'urbanisme, le SCoT se compose :

- d'un rapport de présentation,
- d'un projet d'aménagement et de développement durables (PADD)
- d'un document d'orientation et d'objectifs (DOO),
- de documents graphiques.
- Le contenu de ces documents est précisé par les articles L. 141-3 à L. 141-5 du code de l'urbanisme.
- Arrêté en date du 19 décembre 2018, de Monsieur le Président d'Orléans Métropole.

L'ensemble des pièces des dossiers, ainsi que les registres à feuillets numérotés et non mobiles, ont été paraphés par un membre de la commission d'enquête.

Orléans Métropole SCoT et PDU	
Nature du document	Nombre de pages
SCHEMA DE COHERENCE TERRITORIALE	
Rapport de présentation	357
Projet d'aménagement et de développement durables (PADD)	41
Document d'orientation et d'objectifs (DOO)	125
Document d'aménagement artisanal et commercial (DAAC)	90
Bilan de la concertation	25
Avis des personnes publiques associées (PPA) sur le SCoT comprenant l'avis de la MRAE	105
PLAN DE DEPLACEMENTS URBAINS	
Projet de PDU	98
Annexe 1 accessibilité	19
Annexe 2 rapport environnemental	396
Avis des personnes publiques associées (PPA) sur le PDU	57
Total	1 313

I.8 PARCOURS ADMINISTRATIF DU DOSSIER

Les principales étapes du dossier soumis à l'enquête publique unique sont les suivantes :

- 18 décembre 2008 : approbation du schéma de cohérence territoriale (SCoT) en vigueur,
- 8 juillet 2014 : délibération prescrivant la révision du SCoT,
- septembre 2014 à avril 2016 : élaboration du projet de SCoT,
- Juin/juillet 2016 : présentation du diagnostic territorial lors de trois réunions publiques,
- 23 mars 2017 : débat en conseil communautaire sur le projet d'aménagement et de développement durable (PADD),
- 6 et 27 février 2017 : présentation du PADD lors de deux réunions publiques,
- 9 et 19 avril 2018 : présentation du document d'orientations et d'objectifs (DOO) lors de deux réunions publiques,
- 21 juin 2018 : avis de la commission « aménagement du territoire »,
- 25 juin 2018 : avis de la conférence des maires,
- 12 juillet 2018 : délibération du conseil métropolitain arrêtant le projet de SCoT,
- Octobre 2018 : avis des personnes publiques associées,
- 9 novembre 2018 : avis de l'autorité environnementale,
- 19 décembre arrêté prescrivant l'enquête publique.
- 7 janvier au 12 février 2019 : tenue de l'enquête publique.
- 12 février 2019 : Clôture de l'enquête publique unique.

II.1 PRESENTATION DU PROJET SCOT

RENFORCER L'ATTRACTIVITÉ DU TERRITOIRE

- en travaillant sur l'activité et son intégration au tissu urbain,
- en confortant le cadre de vie entre Val de Loire classé au patrimoine de l'UNESCO, forêts d'Orléans et de Sologne,
- en s'intéressant à la production de logements diversifiés,
- en poursuivant la politique en matière de mobilités, en cohérence avec le PDU et la diversification engagée des modes de déplacement, vélo+, autoTAO...,
- en insistant sur le développement des communications électroniques, le déploiement du Très Haut Débit étant prévu d'ici 2020 sur l'agglomération.

TRAVAILLER À LA PRÉSERVATION DU FONCIER

- en maîtrisant la consommation d'espace et en consolidant les armatures du territoire,
- en mettant en place des projets d'habitat attractifs, susceptibles de répondre aux attentes du plus grand nombre, en lien avec le PLH3 en cours d'élaboration,
- en travaillant sur les sites de reconquête urbaine identifiés, la mixité fonctionnelle et en soutenant la densité aussi bien pour l'habitat que pour l'activité,
- en s'engageant dans le maintien de la biodiversité de nos milieux forestiers, humides et ouverts présents sur le territoire.

CONFORTER L'EXEMPLARITÉ ET LE CARACTÈRE PILOTE DU TERRITOIRE

- en travaillant en cohérence avec les SCoT périphériques des pays Sologne Val Sud, forêt d'Orléans Val de Loire et Loire Beauce,
- en faisant de la prise en compte du risque inondation du Val un élément clé de la réflexion, en lien avec le PPRI en cours de révision,
- en favorisant et encourageant la transition énergétique et l'évolution des comportements,
- en soutenant l'innovation et en valorisant les quatre pôles de compétitivité et le cluster du territoire,
- en gérant les chronomobilités.

CONCERTATION ET ASSOCIATION DES PARTENAIRES

Conformément aux dispositions précisées dans la délibération de mise en révision du SCoT, une large concertation a eu lieu avec le public et les partenaires, acteurs du territoire.

Les modalités de la concertation ont permis, pendant une durée suffisante et selon des moyens adaptés au regard de l'importance et des caractéristiques du projet, au public d'accéder aux informations relatives au projet et aux avis requis par les dispositions législatives ou réglementaires applicables et de formuler des observations et propositions qui ont été enregistrées et conservées par la métropole.

La concertation s'est faite à chacune des quatre phases majeures de la procédure, donc tout au long de la procédure d'élaboration : diagnostic et état initial de l'environnement, PADD, DOO, phase administrative avant approbation.

La concertation lors de chacune de ces phases s'est faite sous différentes formes permettant de présenter le projet et l'accès de tous à l'information. Elle a comporté, conformément à la délibération, un registre de concertation qui a été ouvert dès l'affichage de la délibération au siège de la métropole accompagné d'un dossier complété jusqu'à l'arrêt de projet permettant au public de s'informer du déroulement de la procédure et de prendre connaissance des orientations étudiées. Ces éléments ont été accessibles et consultables aux horaires habituels d'ouverture des locaux.

Les étapes clés de la révision ont fait l'objet d'une information dans les outils de communication de la métropole (notamment le site internet de la métropole avec sa page « SCoT », les réseaux sociaux : Facebook et Twitter, la lettre d'information d'Orléans Métropole).

Des réunions publiques de présentation du travail et de débat ont été organisées au cours de la procédure. Trois réunions se sont tenues lors de la présentation du diagnostic puis deux pour le PADD et deux pour le DOO.

Une adresse mail spécifique a été créée pour recueillir les remarques et les questions tout à long de la procédure).

L'ensemble des personnes publiques ont par ailleurs été associées à la démarche (l'État, la région, le département, les chambres consulaires, les autorités organisatrices de transport, mais également les trois pays limitrophes de la métropole porteurs de SCoT dans le cadre de la démarche d'InterSCoT en cours de construction et à sa demande l'établissement public Loire).

La métropole a par ailleurs souhaité compléter ce dispositif initialement prévu par :

- Une méthodologie participative pour l'élaboration du diagnostic permettant de faire émerger des enjeux partagés.
- La mise en place d'un panel citoyen composé de 48 personnes tirées au sort au sein de la métropole et l'aire urbaine pour participer à l'identification des objectifs pour le territoire, associées par la suite lors des concertations sur le PADD et le DOO.

ARTICULATION DU SCOT AVEC LES AUTRES DOCUMENTS, PLANS ET PROGRAMMES

Le SCoT doit être compatible ou doit prendre en compte les orientations et objectifs inscrits dans certains documents, schémas, plans et programmes, dont la liste est définie réglementairement.

La liste des documents devant faire l'objet d'une mise en compatibilité tient compte des dispositions de l'ordonnance n°2015-1174 du 23 septembre 2015.

Conformément aux dispositions réglementaires et compte tenu du contexte local, le SCoT d'Orléans Métropole est compatible avec :

- Les orientations fondamentales et les objectifs de qualité et de quantité des eaux du Schéma Directeur d'Aménagement et de Gestion des Eaux Loire-Bretagne, approuvé le 18/11/2009.
- Les objectifs de protection des Schémas d'Aménagement et de Gestion des Eaux du Val Dhuy Loiret, approuvé le 15/12/2011 et Nappe de Beauce et des milieux aquatiques associés, approuvé le 11/06/2013.
- Les objectifs de gestion, les orientations fondamentales et les dispositions du Plan de Gestion des Risques Inondation Loire-Bretagne, approuvé le 20/05/2016.

- Les règles générales du fascicule du Schéma Régional d'Aménagement et de Développement Durable et d'Égalité des Territoires de la région Centre-Val de Loire, en cours d'élaboration.
- Les dispositions particulières des Plans d'Exposition au Bruit de l'aérodrome de Saint-Denis-de-l'Hôtel, approuvé le 23/04/2010 et de la base aérienne de Bricy, approuvé en 1981, en cours de révision.
- Le SCoT d'Orléans Métropole prend en compte :
- Les programmes d'équipements de l'État, des collectivités territoriales et des établissements et services publics.
- Le Schéma Régional de Cohérence Écologique de la région Centre-Val de Loire, approuvé le 16/01/2015.
- Le Plan Climat Énergie Territorial de la Région Centre-Val de Loire, approuvé le 15/12/2011.
- Les objectifs du Schéma Régional d'Aménagement et de Développement Durable et d'Égalité des Territoires de la région Centre-Val de Loire, en cours d'élaboration.
- Le Schéma Régional des Carrières de la région Centre-Val de Loire, en cours d'élaboration.

L'élaboration du SCoT a également été guidée par d'autres documents, à savoir :

- Le Schéma Régional d'Aménagement et de Développement Durable des Territoires (SRADDT) de la région Centre-Val de Loire, approuvé le 15/12/2011.
- Le Schéma Régional Climat-Air-Énergie, de la région Centre-Val de Loire, approuvé le 15/12/2011.
- Les Plans de Prévention du Risque Inondation de l'agglomération orléanaise, approuvé le 20/01/2015, et du Val Amont, approuvé le 08/01/2015.
- Le Plan de Protection de l'Atmosphère (PPA) de l'agglomération orléanaise approuvé le 05/08/2014.
- Le Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement de l'agglomération orléanaise, approuvé le 27/09/2013.
- Les Plans de prévention des Risques Technologiques des Dépôts de Pétrole d'Orléans sur la commune de Semoy, approuvé le 05/10/2011 et sur celle de Saint-Jean-de-Braye, approuvé le 25/09/2017 et celui du site ND Logistics sur la commune d'Ormes, approuvé le 30/09/2013.
- Le Plan de gestion Val de Loire Patrimoine mondial de l'UNESCO, approuvé le 15/11/2012.

DIAGNOSTIC TERRITORIAL

UNE MÉTROPOLE AU COEUR D'UN VASTE BASSIN DE VIE

Devenue l'une des vingt-deux métropoles françaises en 2017, l'Établissement Public de Coopération Intercommunale (EPCI) Orléans Métropole rassemble 282 000 habitants sur 334 km² au sein de vingt-deux communes : Boigny-sur-Bionne, Bou, Chanteau, Chécy, Combleux, Fleury-les-Aubrais, Ingré, La Chapelle-Saint-Mesmin, Mardié, Marigny-les-Usages, Olivet, Orléans, Ormes, Saint-Cyr-en-Val, Saint-Denis-en-Val, Saint-Hilaire-Saint-Mesmin, Saint-Jean-de-Braye, Saint-Jean-de-la-Ruelle, Saint-Jean-le-Blanc, Saint-Pryvé-Saint-Mesmin, Saran et Semoy.

Généralement, un SCoT couvre un périmètre comprenant plusieurs EPCI. Le SCoT de la métropole d'Orléans a comme particularité de couvrir uniquement le périmètre de l'EPCI. Dès 2014, le principe d'une démarche coopérative à l'échelle de plusieurs EPCI a émergé dans le but de partager les démarches d'élaboration des SCoT et d'appréhender l'interdépendance des territoires. Le périmètre interSCoT actuel s'est dessiné en 2017 avec la recomposition des EPCI résultant de la loi « Égalité et Citoyenneté ». Le périmètre de l'interSCoT compte aujourd'hui 445 000 habitants et est composé de sept EPCI : une métropole et six communautés de communes, dont deux dans le Pôle d'Équilibre Territorial et Rural (PETR) Pays Loire-Beauce et trois dans le PETR Forêt d'Orléans-Loire-Sologne. La coopération au sein de ce vaste territoire se concrétise par l'ouverture des instances de concertation du SCoT de la métropole orléanaise aux représentants des SCoT voisins. Les temps d'échanges ont porté principalement sur trois thématiques : valorisation des grandes entités paysagères, démographie et mobilités.

Ce rapprochement entre territoires doit se pérenniser avec la mise en place d'une conférence des territoires de l'Orléanais, régulière et multithématique.

À une échelle plus large, la métropole orléanaise est la capitale de la région Centre-Val de Loire, qui comprend six départements : le Cher, l'Eure-et-Loir, l'Indre, l'Indre-et-Loire, le Loir-et-Cher et le Loiret. Pour répondre à des enjeux d'échelle régionale, plusieurs coopérations entre les villes ligériennes de Tours, Blois et Orléans ont vu le jour, notamment dans le domaine de l'innovation numérique avec la French Tech Loire Valley portée par le LAB'O à Orléans et le MAME à Tours. Dans le domaine de l'enseignement supérieur et de la recherche, les Universités de Tours, d'Orléans, l'INSA Centre-Val de Loire, le BRGM et le CHU de Tours forment désormais une COMUE Centre-Val de Loire, rassemblant plus de 60 000 étudiants.

UN PATRIMOINE EXCEPTIONNEL À VALORISER DAVANTAGE

Au croisement de grandes entités paysagères régionales (la Beauce, le Val de Loire Patrimoine mondial de l'UNESCO, les forêts d'Orléans et de Sologne), la métropole orléanaise présente une diversité de paysages et d'influences, perceptibles dans les formes urbaines, les architectures et les types de cultures qui maillent le territoire entre le val et les forêts. Cette diversité lui confère une identité multiple et particulière dans le réseau des cités ligériennes, support d'une identité culturelle et patrimoniale composite.

Orléans est née du trafic fluvial et son fleuve a longtemps été l'élément fondamental de l'identité de la ville. Le XIXe siècle, avec ses routes et ses chemins de fer, ouvre une parenthèse marquée par une rupture de la ville avec son fleuve. Cette parenthèse est aujourd'hui refermée grâce à un réaménagement du centre historique qui retisse les liens indéfectibles entre Orléans et la Loire. Cette nouvelle urbanité doit pouvoir se diffuser des quartiers ligériens jusqu'aux autres quartiers de la ville et aux bourgs autour d'Orléans. Les liens entre Orléans et la Loire doivent également s'intensifier au travers de la relation entre le fleuve et les pôles de centralité et la dynamisation de ses rives naturelles et agricoles.

À une échelle plus large, la métropole joue un rôle de transition entre bassin parisien et Val de Loire, une place à conforter sur les itinéraires touristiques nationaux pour faire de l'Orléanais un territoire de destination dans le Val de Loire autant, sinon davantage, qu'un territoire de passage.

Au-delà du noyau urbain de la métropole apparaissent des paysages de campagne, hérités de la tradition agricole du territoire. L'éclatement urbain, qui résulte du développement de la ville du XXe siècle, a généré des espaces de transition au sein même de la structure urbaine. Ces espaces sont stratégiques pour la valorisation, la gestion et l'intégration des espaces naturels et agricoles dans l'armature territoriale et urbaine. Le territoire présente la particularité d'être à la fois traversé par la Loire et d'être niché entre deux forêts, la forêt d'Orléans au nord et la Sologne au sud. Cette position singulière pose la question du traitement des lisières à la fois comme une limite à l'urbanisation et comme un espace de transition qui mixe ses fonctions avec celles des espaces naturels, agricoles et forestiers.

La pluralité de l'identité territoriale métropolitaine repose également sur un patrimoine bâti remarquable et sur ses formes urbaines et architecturales. La forme urbaine du clos, très présente à Orléans, ou encore la forme « villageoise » des communes périphériques confèrent au territoire un caractère et des ambiances paysagères particulières à préserver et à mettre en valeur.

L'organisation spatiale de ces identités multiples est entrecoupée par de grands axes de circulation (autoroutes, tangentielles et voies ferrées). Premiers vecteurs de perception des paysages locaux, ces axes portent des enjeux forts d'attractivité et de promotion de la qualité et du cadre de vie dans l'Orléanais. Pourtant, certaines entrées de ville, et plus particulièrement celles de la RD2020, manquent de lisibilité : les constructions implantées le long de l'axe s'en sont détournées, soit pour des raisons de sécurité d'accès, soit pour s'éloigner de ses nuisances. Les espaces entre ces constructions et la voie sont devenus des *no man's land* caractérisés par l'affichage publicitaire couplé à un traitement minimal des espaces publics.

UNE OCCUPATION DU SOL À INTENSIFIER

Les espaces agricoles, naturels et urbanisés occupent chacun un tiers du territoire. Cette répartition est la résultante d'une forte consommation d'espaces au détriment des espaces agricoles, plus fortement représentés il y a une vingtaine d'années. La consommation d'espaces, depuis 2004, est principalement due à l'habitat (447 ha, soit 37,5 ha / an), bien plus que les activités économiques (194 ha, soit 16 ha / an) et les équipements (110 ha, soit 9,2 ha / an). Si les tendances de consommation foncière des douze dernières années se poursuivaient, 1 341 hectares seraient nécessaires pour accueillir le développement urbain de la métropole à l'horizon 2035, dont 712 hectares pour le seul développement résidentiel. Entre les périodes 1995-2004 et 2004-2016, le rythme de consommation d'espace est stable : 71 hectares par an. Le mode de développement n'a donc pas encore pris le virage d'une modération de sa consommation foncière. Les deux objectifs de maintien des espaces agricoles et naturels et de développement métropolitain doivent se conjuguer avec une moindre consommation d'espaces. Des opérations d'aménagement en renouvellement urbain et la densification des espaces déjà urbanisés pourront concourir à remplir ces objectifs, d'autant plus que le territoire présente d'importants gisements de renouvellement urbain (Interives ou Les Groupes par exemple). De plus, une urbanisation extensive s'accompagne d'une spécialisation des fonctions urbaines avec des secteurs uniquement résidentiels séparés d'autres secteurs uniquement commerciaux ou industriels. Cette logique fonctionnaliste génère des besoins de mobilité et des distances importantes à parcourir, facteurs de consommation énergétique. En 2012, 25 % des consommations énergétiques de la métropole étaient dédiées au transport routier. La reconstruction de la ville sur elle-même viendrait répondre à ces besoins de mixité de fonctions au sein des quartiers et d'une consommation foncière maîtrisée.

UNE ÉCONOMIE À FORTE VALEUR AJOUTÉE EN PLEINE MUTATION

Avec près de 144 000 emplois en 2014, la métropole concentre les trois quarts des emplois du périmètre InterSCoT. Le marché de l'emploi de la métropole rayonne donc bien au-delà du périmètre administratif. Il repose sur un tissu économique dense et structuré et sur des perspectives de croissance portées par les grands projets en cours et à venir (Interives, Agreen Tech Valley, le LAB'O). Avec un taux de chômage de 8,8 % en 2016, la zone d'emploi d'Orléans se situe au 7^e rang des zones d'emplois métropolitaines. Bien que faible, ce taux de chômage est en progression (+2,4 points en 10 ans). La crise de 2008 a eu pour effet une légère diminution du nombre d'emplois, principalement dans le secteur industriel.

Si le marché de l'emploi se définit par une prédominance du secteur tertiaire, il se caractérise surtout par le type de fonctions exercées au sein des entreprises. Sur le territoire de la métropole, la gestion, principalement portée par les banques et assurances, est la fonction la plus représentée avec 24 000 emplois. Par ailleurs, Orléans Métropole compte plus de 17 000 cadres occupant une fonction métropolitaine (conception / recherche, prestations intellectuelles, commerce inter-entreprises, gestion et culture / loisirs), généralement considérée comme représentative du rayonnement et de l'attractivité des territoires. La forte présence de cadres exerçant ces fonctions place Orléans Métropole au 13^e rang des métropoles françaises.

Le secteur de la transition écologique et numérique fait émerger de nouveaux métiers, ce qui a pour conséquence une mutation du marché du travail à l'oeuvre à l'échelle nationale. Localement, la métropole doit permettre à ces filières de s'installer durablement sur le territoire par la création et le développement d'un nouvel écosystème autour des écotechnologies. Le territoire dispose de toutes les ressources nécessaires à l'émergence d'un écosystème du numérique et au soutien à la transition écologique, avec le LAB'O comme fer de lance de l'innovation numérique et le soutien à plusieurs projets dans la sphère digitale (la création de la « vallée du numérique végétal » Agreen Tech Valley, les objets connectés, le e-commerce et logistique, le digital et l'excellence environnementale, avec le pôle de compétitivité DREAM). Orléans Métropole est par ailleurs engagée dans des démarches d'Open Data (ouverture des données) et de Smart City (ville intelligente).

Sur le territoire, l'importance de l'agriculture ne se mesure pas au nombre d'emplois générés, mais à ses surfaces cultivées qui façonnent le paysage et l'identité locale. Point fort de la métropole, les 80 exploitations locales participent à la vitalité des circuits-courts et des réseaux de vente directe. À l'inverse, les parcs d'activités, qui accueillent une grosse moitié des emplois de la métropole, manquent d'une certaine lisibilité dans l'organisation de l'offre par la diversité des activités accueillies. Afin de renforcer cette visibilité notamment des clusters et de la richesse de leur écosystème, il semble donc nécessaire de préciser le réseau et la synergie que peut former cet écosystème, afin de favoriser l'accueil d'entreprises. Le territoire dispose d'un appareil commercial rayonnant sur une vaste zone de chalandise comprenant plus de 600 000 habitants et qui s'étend sur trois départements (Loiret, Eure-et-Loir et Loir-et-Cher). Son architecture commerciale est diversifiée et équilibrée, allant du commerce de proximité au commerce de rayonnement départemental, voire régional.

Au sein de cette offre, le centre-ville d'Orléans représente la première place commerciale, réalisant 35 % du chiffre d'affaires total. Ce poids est similaire à ceux observés dans des agglomérations de taille comparable (Tours, Angers, Dijon, Clermont-Ferrand, ...). Malgré une légère érosion du chiffre d'affaires depuis 2008 en lien avec la crise, le taux de vacance s'est maintenu à un niveau inférieur à la moyenne nationale (moins de 7 %), ce qui témoigne de son dynamisme. Les pratiques d'achat ont par ailleurs connu une très forte mutation ces dernières années, en raison de la croissance forte et durable des dépenses réalisées sur internet, y compris le Drive, le « Click&Collect »...

La métropole orléanaise bénéficie d'un patrimoine architectural de qualité et de sites naturels remarquables pourtant encore confidentiels. Davantage valorisé, cet important potentiel profiterait à l'attractivité du territoire. L'offre touristique est principalement portée par de grands événements (fêtes de Jeanne d'Arc, festival de Loire, festival de Jazz à l'Évêché), par l'itinéraire de la Loire à vélo et par des animations (spectacle son et lumière, biennale d'architecture, 3e édition des voix d'Orléans, etc). L'activité touristique ainsi générée est bénéfique pour l'ensemble du secteur du tourisme : hébergement, restauration, activités liées aux événements professionnels et arts et loisirs. Au total, les effectifs du tourisme représentent plus de 5 500 postes, soit 3,8 % de l'emploi total de la métropole. Les perspectives de diversification des besoins, notamment en offre hôtelière haut de gamme, se dessinent avec les projets de grands équipements (réhabilitation du parc des expositions et du Zénith, CO 'Met, MOBE...).

UNE OFFRE DE LOGEMENTS QUI A DES DIFFICULTÉS À RÉPONDRE À LA TRÈS FORTE DIVERSIFICATION DES BESOINS

En 2014, sur 138 515 logements recensés, 125 507 (soit 9 / 10e) sont des résidences principales, dont la moitié (51,9 %) est occupée par leur propriétaire.

Le parc géré par les bailleurs sociaux sur la métropole représente 55 % du parc locatif du Loiret. Sur les 22 communes que compte la métropole, cinq communes répondent aux obligations de 20 % de logements sociaux, huit communes n'atteignent pas ce seuil et sont soumises à des obligations de rattrapage, deux communes ne sont pas encore soumises à l'obligation, mais s'en rapprochent et sept communes ne sont pas concernées par l'obligation de production de logements sociaux.

Les besoins en termes de logement évoluent fortement sur la métropole en raison de deux dynamiques :

Le doublement du nombre de ménages au sein de la métropole en moins de 50 ans (passant de 53 252 en 1968 à 125 507 en 2014), dû à l'effet conjoint de l'augmentation de la population et de la baisse de la taille moyenne des ménages (passée de 3,2 personnes par ménage en 1968 à 2,2 en 2014).

L'évolution des profils résidentiels, avec le vieillissement de la population et la fragmentation des ménages.

De plus, de nombreux ménages, principalement les jeunes ménages de 25-39 ans ainsi que les employés, ouvriers et professions intermédiaires, quittent la métropole, recherchant un logement individuel en propriété en zone périurbaine. Il est donc nécessaire que le parc de logements de la métropole propose un mix-résidentiel (type, taille, statut d'occupation, prix...) adapté à chacune des étapes de la vie, notamment en anticipant les besoins accrus en logements adaptés aux personnes âgées. De plus, les opérations d'aménagement et de rénovation urbaine devront veiller à la maîtrise des coûts afin de garantir des prix abordables, notamment pour les primo-accédants.

La population des jeunes actifs et des étudiants se caractérise par des besoins spécifiques, à savoir une offre de logements peu onéreux, proches des lieux d'études ou d'emploi, avec des règles de gestion assez souples pour s'adapter à un parcours résidentiel complexe, souvent entrecoupé par des déplacements. Or, l'offre de petits logements est assez importante sur Orléans, mais les prix de location sont relativement élevés (en moyenne 13,9 € / m², source : Clameur 2015). Plus de 18 000 étudiants sont recensés pour l'année 2016-2017 et ce nombre devrait s'accroître encore avec l'implantation de nouveaux établissements en centre-ville. Le développement de l'offre de logements adaptée doit donc se poursuivre, notamment en vue de la relocalisation d'une partie de l'université dans le centre-ville.

Orléans Métropole est l'une des métropoles les plus dynamiques en termes de croissance du parc de logements (+8,2 % entre 2006 et 2014 ; 138 500 logements en 2014). Cette progression globale de l'offre de logements a été plus rapide dans les communes situées en périphérie de la métropole, où le foncier disponible est moins rare et cher que dans le coeur. Entre 2006 et 2015, c'est en moyenne 1 478 logements qui ont été mis en chantier chaque année. La métropole qui ne représentait que 35 % des mises en chantier à l'échelle du département du Loiret en 2006-2007-2008, en accueille désormais environ 55 % (2013, 2014, 2015). Cette évolution atteste de la durabilité des capacités d'accueil de la métropole en matière de construction de logements. Elle témoigne aussi de l'attrait du territoire pour les populations qui cherchent à s'y loger. Afin de répondre à ces besoins et de maintenir la construction, le 3e Plan Local de l'Habitat de la métropole prévoit un objectif de 9 000 logements supplémentaires sur la période 2016-2021.

Par ailleurs, le secteur résidentiel est l'un des premiers consommateurs en énergie, avec 30 % des consommations énergétiques du territoire. Les performances énergétiques du parc de logements doivent donc progresser dans un contexte où les bâtiments anciens, qui constituent l'essentiel du parc, ne sont pas adaptés aux enjeux de la transition écologique. La rénovation des logements anciens constitue donc un chantier prioritaire pour faire évoluer le parc vers des niveaux de performance énergétique supérieurs. Ce besoin s'exprime plus particulièrement auprès de la frange de la population aux plus faibles revenus. En effet, ces derniers sont aussi les moins bien logés, subissant la précarité énergétique, soit par des factures difficiles à régler, soit par l'incapacité à se chauffer convenablement.

UN TERRITOIRE MULTIPOLAIRE, GÉNÉRATEUR DE MOBILITÉS

La métropole d'Orléans est au carrefour de deux axes primordiaux pour les réseaux de transports nationaux, aussi bien routiers que ferroviaires : la vallée de la Loire et la voie Paris-Toulouse. Elle constitue un noeud ferroviaire d'importance, avec ses deux gares principales : la gare de Fleury-les-Aubrais, au coeur de l'étoile et gare de triage, et la gare d'Orléans en cul-de-sac, desservant la ville-centre et constituant le point de convergence des trains régionaux. La proximité de Paris est un levier stratégique, d'où la nécessaire rénovation de la ligne ferroviaire Orléans-Paris ainsi que la connexion au Grand Paris Express. Le réseau routier se compose des autoroutes A10 et A71, principales vectrices des flux de transit, de plusieurs anciennes routes nationales et de nombreuses départementales.

Le réseau de transports collectifs d'Orléans Métropole s'organise autour de deux lignes de tramway nord-sud et est-ouest, s'appuyant sur un réseau de bus comportant plusieurs lignes structurantes (à cadence élevée). Son évolution est fortement liée à l'évolution des densités de population.

Le bilan à mi-parcours du Plan de Déplacements Urbains de la Métropole fait état d'évolutions notables : stabilisation du trafic routier et diminution de la part des déplacements réalisés en voiture, hausse de la fréquentation du réseau de transports collectifs urbains et de la part des déplacements effectués en vélo.

Au sein de la métropole, les pratiques de mobilité diffèrent entre un secteur central (avec des densités urbaines plus élevées et une moindre utilisation de la voiture) et sa périphérie (avec une densité urbaine plus faible et un usage important de la voiture). Cette différenciation appelle des politiques de mobilité adaptées à chacun de ces secteurs.

Le territoire accueille des équipements et services de rang métropolitain ayant un rayonnement à plus grande échelle (université, hôpital régional, hôtel de région, préfecture de région, tribunal de commerce, théâtre national...). À une échelle plus fine, le niveau d'urbanité se caractérise par la disponibilité de services de proximité auxquels il est possible d'accéder facilement au quotidien (transports collectifs, écoles, santé, commerces d'alimentation et espaces naturels). Bien que ne couvrant que 10 % du territoire, le secteur

le plus intense, qui combine à la fois les services élémentaires et l'accès au réseau de transport collectif structurant, concentre environ la moitié des emplois (52 %) et des habitants (49 %) de la métropole et 50 % des équipements publics. Cette « ville des proximités » constitue l'espace à privilégier pour le développement urbain à l'inverse des secteurs hors de la « ville des proximités » qui requièrent un recours quasi-systématique à l'automobile ou des investissements à la fois dans l'offre de services et dans le réseau de transports collectifs.

ETAT INITIAL DE L'ENVIRONNEMENT

MILIEUX NATURELS

La métropole orléanaise est dotée d'une très grande richesse naturelle spécifique et patrimoniale, que ce soit par la présence d'habitats variés, la diversité des espèces, mais aussi par leur rareté relative. L'étude de la trame verte et bleue met en avant quatre sous-trames principales :

- les milieux aquatiques et humides,
- les milieux forestiers,
- les milieux ouverts et agricoles,
- les milieux bâtis.

Trois entités majeures sont identifiées : la forêt d'Orléans (plus grande forêt domaniale de France), la Sologne (l'une des plus vastes zones humides d'Europe occidentale), et la Loire et ses berges (présence de nombreuses espèces protégées).

Pour chaque secteur, un enjeu particulier est défini en fonction des tendances d'évolution (de l'urbanisation, des infrastructures, des dynamiques naturelles...) et de liens existants ou à renforcer entre les espaces naturels.

La prise en compte du réseau écologique se traduit à la fois sur les espaces naturels, agricoles, et les secteurs urbanisés. Lors de l'élaboration du SCoT, le développement de l'urbanisation est à mettre en lien avec la préservation des zones naturelles, et notamment les secteurs identifiés à enjeu.

Pour les milieux aquatiques, les enjeux sont liés à l'urbanisation à proximité des rives, la gestion des chevelus (le Dhuy notamment) et le maintien de la continuité des cours d'eau.

Pour les milieux forestiers, le lien entre les espaces forestiers est un enjeu majeur (définir des limites d'urbanisation / ceinture verte), comme la préservation des reliquats forestiers et le maintien des continuités boisées le long de la Loire et du Loiret.

En secteurs urbanisés, les espèces des sous-trames de milieux naturels ont généralement du mal à se déplacer et à trouver des éléments d'intérêt pour le cycle de vie. Les espaces non-imperméabilisés en milieu urbain et les équipements spécifiques (grands parcs et jardins, jardins privatifs) favorisent la biodiversité et l'accueil de la petite faune urbaine (ex. passereaux, hirondelles, tourterelles, pies...). Les friches constituent également des zones provisoires de refuge pour la faune et la flore.

CYCLE DE L'EAU

Le territoire fait partie du SDAGE Loire Bretagne, et deux SAGE couvrent une partie du territoire (le SAGE Nappe de Beauce et le SAGE Val Dhuy Loiret).

Deux masses d'eau souterraine présentent un état chimique médiocre :

- Le nord-ouest du territoire : sensibilité nitrates et pesticides de la masse « calcaires tertiaires libres de Beauce ».
- L'axe central est-ouest : sensibilité nitrates de la masse « Alluvions Loire Moyenne avant Blois ».

La quasi-totalité du territoire est classée en zones vulnérables « Nitrate » (seules 7 communes de l'est de la métropole ne sont pas concernées) et l'ensemble du territoire est classé en zone sensible (protection des eaux de surface des phénomènes d'eutrophisation, de la ressource en eau potable prélevée en rivière).

Le territoire présente une multiplicité de gestionnaires de service d'alimentation en eau potable. 32 forages sont répartis sur l'ensemble du territoire, dont 3 forages du captage Val d'Orléans identifiés comme « Grenelle » (menace liée aux pollutions diffuses, notamment les nitrates et les produits phytosanitaires). Plus de 17 millions de m³ ont été prélevés en 2016, dont 20 % pour des consommations non-domestiques. Le rendement du réseau s'établit à 86 % en 2016.

ÉNERGIE, QUALITÉ DE L'AIR, VULNÉRABILITÉ FACE AU CHANGEMENT CLIMATIQUE

Les choix d'aménagement en termes d'implantation, de forme urbaine, de répartition des fonctions ont une influence directe sur les consommations d'énergie dues au fonctionnement des constructions et bien sûr aux différents déplacements engendrés. Une politique énergétique efficace doit en priorité promouvoir la sobriété énergétique (réduction de la consommation d'espaces, économies d'énergie dans le bâtiment et dans les transports). Le développement des énergies renouvelables doit intervenir en complément des actions d'économies d'énergies.

L'OREGES, Observatoire Régional de l'Énergie et des Gaz à Effet de Serre en région Centre-Val de Loire, a évalué les consommations énergétiques totales du territoire d'Orléans Métropole à 5 987 GWh (2012). La consommation moyenne d'énergie sur le territoire s'élève à 21,4 MWh / hab (un peu moins que la moyenne départementale de 28 MWh / hab), en lien avec la différence de concentration de population des territoires. Le bilan des émissions des gaz à effet de serre (GES) est de 1 500 ktéqCO₂ en 2012. Les secteurs résidentiel et tertiaire sont les premiers secteurs consommateurs du territoire, représentant chacun 30 % des consommations. Les transports routiers sont à l'origine de 25 % des consommations d'énergie. L'industrie est le quatrième secteur consommateur du territoire (15 %). Les consommations d'énergie de l'agriculture et des autres transports (fluviale, ferroviaire) apparaissent négligeables.

Une part encore très faible des consommations d'énergie est issue du renouvelable. L'évaluation de la consommation de bois pour le chauffage individuel des ménages étant incertaine, la production annuelle totale d'énergie renouvelable sur le territoire d'Orléans Métropole s'élève entre 371 et 443 GWh, ce qui correspond à un taux de couverture des consommations d'énergie finale du territoire par les énergies renouvelables compris entre 6,2 % et 7,4 %. Pour les énergies renouvelables « chaleur », la ville d'Orléans est couverte

par deux chaufferies biomasse : l'une dans le quartier de la Source (système de production pour le réseau de chaleur urbain alimentant 7 500 logements, et une part de production d'électricité réinjectée dans le réseau), et l'autre au nord de la Loire avec une capacité d'alimentation de 15 000 logements. Par ailleurs, la métropole orléanaise présente un fort potentiel de ressources issues de la géothermie (potentiel sur aquifère superficiel, géothermie horizontale). Quant aux énergies renouvelables « électricité », on constate encore une forte proportion de consommations électriques issue du nucléaire, malgré une baisse depuis 2012 au profit de l'augmentation des productions issues des énergies renouvelables (principalement grâce à l'éolien).

Le changement climatique apparaît comme un probable facteur d'évolutions majeures. Dans un territoire à forte qualité agronomique (au nord-ouest, les cultures de la Beauce ; au sud, un secteur horticole et maraîcher), les changements climatiques peuvent entraîner une modification des pratiques culturales (augmentation des besoins en eau, récolte plus précoce). Le territoire est également caractérisé par un couvert forestier important ; la composition végétale des forêts (d'Orléans, de Sologne) peut donc évoluer en raison de la non-adaptation de certaines espèces, impactant également la faune locale. Enfin, le changement climatique fait émerger une tendance à l'augmentation des catastrophes naturelles : inondation par débordements de cours d'eau (19 % de la population vit en zone inondable), phénomènes de canicules et donc vulnérabilité de la population âgée.

GESTION DES DÉCHETS

La métropole orléanaise assure la collecte, le tri, la valorisation et le traitement des déchets sur l'ensemble des 22 communes membres. Elle s'est fortement engagée sur la question de la réduction des déchets. De nombreuses actions sont entreprises et participent à l'atteinte des objectifs (ex. conseil et accompagnement des habitants pour développer le compostage individuel et collectif, sensibilisation auprès du grand public et des scolaires, engagement dans l'opération « Jardiner au naturel, objectif zéro pesticide », ...). En 2016, 144 164 tonnes de déchets ont été produits, correspondant à une moyenne de 510kg / hab / an.

RISQUES NATURELS ET TECHNOLOGIQUES

La gestion des risques naturels et technologiques consiste en la réduction de la vulnérabilité du territoire, la prise en compte des risques dans les choix d'aménagement et de construction, la maîtrise de l'accueil des activités à risque, l'application et la mise en oeuvre des plans et programmes et la poursuite des actions de connaissance, de prévention et de communication sur le risque.

Concernant la gestion du risque d'inondations par débordement direct de fleuve et de rivière (la Loire et le Loiret), le PPRI (Plan de Prévention du Risque Inondation) définit les zones d'aléas liées à une crue potentielle de la Loire selon les hauteurs d'eau pouvant être atteintes et la vitesse du courant engendrée.

Sur le territoire :

- Environ 50 000 personnes vivent en zone inondable.
- Environ 3000 entreprises et 15 000 emplois sont situés en zone inondable.

Les activités agricoles peuvent également être impactées par une destruction des cultures en cas de forte crue.

En cas de forte crue : un risque de pollution et un risque sanitaire par une production d'une masse de déchets (environ 1 million de tonnes).

Le PPRI a été actualisé en janvier 2015 : il définit l'ensemble des règles à respecter, qui sont à retranscrire dans les documents d'urbanisme et notamment le SCoT.

Le territoire est également concerné par le risque de remontée de nappes phréatiques et de ruissellement. En 2016, cet aléa a révélé qu'une majorité des communes du nord de la métropole étaient concernées.

Le risque mouvement de terrain est présent et imprévisible. Concernant le risque lié au retrait et au gonflement des argiles, la partie du territoire située au sud de la Loire est soumise à un aléa faible tandis que la partie située au nord est soumise à un aléa moyen ou fort. Des secteurs urbains denses sont concernés, particulièrement sur les communes de Fleury-les-Aubrais, Marigny-les-Usages, Orléans et Saint-Jean-de-Braye. Toutes les communes de la métropole orléanaise sont soumises à un aléa fort d'effondrement de cavités souterraines, mais certains secteurs de la ville d'Orléans et de la Chapelle-Saint-Mesmin concentrent ce risque.

Le territoire est également touché par d'autres risques, mais avec un aléa faible : le risque sismique, le risque de feu de forêt et le dérèglement climatique.

Le territoire est soumis à de forts risques naturels : la vulnérabilité aux risques peut se juger par la part importante d'arrêtés de catastrophes naturelles : 43 depuis 1983.

Trois risques technologiques principaux sont prévisibles sur le territoire de la métropole orléanaise :

Le transport de matières dangereuses : toutes les communes sont concernées, en lien avec la présence d'axes de circulations routières et ferroviaires importants.

Le risque industriel : 112 Installations Classées pour la Protection de l'Environnement (ICPE), dont quatre établissements SEVESO seuil haut, et quatre établissements SEVESO seuil bas (sept sont situées sur la rive droite de la Loire et un à l'extrémité Sud du territoire) et 104 non-SEVESO. À noter : peu de population sont concernées par un risque SEVESO (dans un périmètre de 500 mètres).

Le risque nucléaire : Il n'y a pas de centrale nucléaire sur le territoire, mais deux centrales, l'une à Saint-Laurent-des-Eaux à 32 km en aval, et l'autre à Dampierre-en-Burly à 49 km en amont.

Les sols pollués ou potentiellement pollués : 12 sites sont recensés comme présentant une pollution avérée (principalement situés au Nord Loire), et 862 comme potentiellement pollués.

À la suite du croisement du diagnostic territorial et de l'État Initial de l'Environnement, il ressort les enjeux prioritaires à prendre en considération au fil de l'Évaluation environnementale stratégique (EES).

Les enjeux prioritaires identifiés dans le diagnostic et l'EIE :

- conforter la ville des proximités pour lutter contre l'étalement urbain,
- organiser le développement économique du territoire,
- optimiser les réseaux,
- développer la mobilité durable,
- tendre vers un territoire à énergie positive,
- valoriser et mettre en scène les paysages,
- préserver et remettre en état les continuités écologiques,
- oeuvrer pour la résilience et réduire la vulnérabilité face aux risques.

L'évaluation s'est ensuite basée sur ces huit enjeux prioritaires comme ligne directrice : l'analyse environnementale a permis de questionner les ambitions et les objectifs de développement du territoire, afin de s'engager dans la transition écologique, énergétique, numérique métropolitaine, tout en affirmant son rôle de Métropole Capitale par son

ouverture et son dynamisme (attractivité économique, résidentielle, touristique, université et culturelle).

EXPLICATION DES CHOIX RETENUS

Le présent SCoT s'articule autour de trois axes majeurs définis dans le PADD :

- S'affirmer comme Métropole Capitale.
- Se révéler comme Métropole Paysages.
- Se réinventer comme Métropole des Proximités.

Le passage au statut de métropole a conforté le rôle moteur d'Orléans pour son bassin de vie. En effet la capitale de la région Centre-Val de Loire exerce une influence prépondérante qui dépasse largement le périmètre institutionnel de l'intercommunalité. Afin d'affirmer sa vocation au service du bassin de vie, la métropole souhaite désormais faire partie des quinze territoires qui comptent à l'échelle nationale. Pour ce faire, le territoire mise sur ses atouts pour soutenir la dynamique démographique, l'attractivité économique et le rayonnement culturel et touristique. Ainsi, à l'horizon 2035, le territoire assurera le développement nécessaire pour répondre aux besoins de ses 300 000 habitants et plus largement de l'ensemble de la population de l'aire urbaine.

Au service de cette attractivité, la qualité du cadre de vie orléanais et de ses paysages doit être révélée pour préserver l'équilibre entre urbanisation et espaces de respiration. La métropole orléanaise mise sur un développement qualitatif plaçant le paysage et la nature au coeur du projet. Elle propose un mode de développement raisonné qui ne se fait pas au détriment de son patrimoine naturel et paysager d'exception. Son positionnement spécifique et singulier dans le Val de Loire patrimoine mondial, entre deux massifs forestiers constitue un atout majeur pour développer son potentiel touristique, en s'appuyant sur son histoire, sa culture et la richesse de son patrimoine.

Enfin, pour faciliter la vie de ses 300 000 habitants, la métropole mise sur la qualité de ses espaces et une proximité aux équipements et services du quotidien, permettant au plus grand nombre de répondre aisément à l'ensemble de ses besoins. Ainsi le développement urbain se réinvente en s'orientant en priorité vers des espaces dotés de l'ensemble de ses services (pour se nourrir, se soigner, éduquer ses enfants, se promener...) et en s'appuyant sur un réseau de transports collectifs structurants permettant des mobilités plus durables. Le projet organise la transition écologique et numérique, en plaçant l'innovation au service d'une métropole intense et solidaire, qui s'adapte aux évolutions sociétales et aux nouveaux modes de production et de consommation.

LE RAPPORT DE PRÉSENTATION :

L'objet du rapport de présentation visé à l'article L. 141-3 du code de l'urbanisme a vu sa dimension environnementale se renforcer avec la loi Grenelle 2. Outre l'explication des choix retenus pour établir le PADD et le DOO et la description de l'articulation du schéma avec les autres documents d'urbanisme et d'environnement, le rapport de présentation doit désormais présenter une analyse de la consommation d'espaces naturels, agricoles et forestières au cours des dix années précédant l'approbation du schéma et justifier les objectifs chiffrés de limitation de cette consommation retenus dans le DOO.

Le rapport de présentation comprend un diagnostic stratégique établissant un état des lieux et identifiant les principaux enjeux du territoire, l'explication des choix retenus pour établir le PADD et le DOO, la description de l'articulation du schéma avec les documents d'urbanisme et d'environnement avec lesquels il doit être compatible ou qu'il doit prendre en compte, l'analyse de l'état initial de l'environnement, l'analyse des incidences notables prévisibles de la mise en oeuvre du schéma sur l'environnement, les mesures envisagées pour éviter, réduire et, si possible, compenser s'il y a lieu, les conséquences dommageables de la mise en oeuvre du schéma sur l'environnement, la définition des critères, indicateurs et modalités retenus pour l'analyse des résultats de l'application du schéma et enfin un résumé non technique. Il présente, de façon synthétique, les raisons qui ont conduit au choix du projet d'aménagement.

Document non opposable, le rapport de présentation est à la fois un outil de connaissance du territoire et de ses enjeux et un outil de prospective et d'évaluation environnementale.

Le rapport de présentation de la métropole se décline en 6 parties :

1. La partie I a pour objet de présenter le SCoT et la démarche d'élaboration du projet et de décrire l'articulation du schéma avec les autres documents.
2. La partie II présente l'analyse territoriale et définit les principaux enjeux associés, sur lesquels s'est construit le projet de territoire.
3. La partie III expose l'analyse de l'état initial de l'environnement et les perspectives de son évolution.
4. La partie IV expose les choix retenus pour établir le PADD et le DOO en repartant des éléments du diagnostic et des enjeux préalablement mis en évidence. Elle présente par ailleurs l'analyse des incidences notables du projet sur l'environnement et les mesures envisagées pour éviter, réduire et, si possible, compenser s'il y a lieu les conséquences dommageables sur l'environnement et intègre un bilan de la consommation d'espaces sur les dix dernières années.
5. La partie V les principes et les modalités du suivi, d'évaluation et de mise en oeuvre du SCoT.
6. La partie VI présente de manière synthétique et non technique le dossier.

LE PROJET D'AMÉNAGEMENT ET DE DÉVELOPPEMENT DURABLES (PADD) :

Le PADD exprime, dans le respect des principes de développement durable, le projet politique pour le territoire à l'horizon 2035. Il n'a pas de valeur prescriptive et n'est donc pas opposable. Ce document est le socle des futures orientations et conditions d'aménagement et d'urbanisation. Il appartient au PADD de fixer les objectifs des politiques publiques d'urbanisme, du logement, des transports et des déplacements, d'implantation commerciale, d'équipements structurants, de développement économique, touristique et culturel, de développement des communications électroniques, de qualité paysagère, de protection et de mise en valeur des espaces naturels, agricoles et forestiers, de préservation et de mise en valeur des ressources naturelles, de lutte contre l'étalement urbain, de préservation et de remise en bon état des continuités écologiques.

Le PADD de la métropole orléanaise se décompose en 3 axes :

Métropole Capitale :

1. Un territoire d'attraction métropolitaine s'affirmant sur le plan national.
2. Un territoire en réseau avec les grands systèmes métropolitains.
3. Un coeur métropolitain moteur d'un vaste bassin de vie.

- Métropole Paysages :

Une métropole qui cultive sa singularité dans le Val de Loire patrimoine mondial.
Le paysage comme armature métropolitaine : la ville et la campagne solidaires.
Les ressources naturelles et l'environnement au coeur du projet métropolitain.

- Métropole des Proximités :

Une métropole intelligente au service des habitants et d'une gestion urbaine durable.
Habiter la métropole : un territoire facile à vivre et accessible.
La régénération urbaine au service d'une métropole intense.

LE DOCUMENT D'ORIENTATION ET D'OBJECTIFS (DOO) :

Dans le respect des orientations définies par le PADD, le DOO constitue la partie opérationnelle et réglementaire du schéma. Opposable, il traduit les objectifs du projet par des prescriptions qui peuvent être chiffrées et parfois délimitées. Le DOO détermine ainsi les orientations générales de l'organisation de l'espace, les grands équilibres entre les espaces urbains et à urbaniser et les espaces ruraux, naturels, agricoles et forestiers. Il établit par ailleurs les conditions d'un développement urbain maîtrisé et les principes de restructuration des espaces urbanisés : de revitalisation des centres urbains et ruraux, de mise en valeur des entrées de ville, de valorisation des paysages et de prévention des risques. Enfin, il pose les conditions d'un développement équilibré dans l'espace rural entre l'habitat, l'activité économique et artisanale, et la préservation des sites naturels, agricoles et forestiers (L. 141-5 du code de l'urbanisme). Il assure la cohérence d'ensemble des orientations arrêtées dans ces différents domaines. Chacun de ces éléments peut comprendre un ou plusieurs documents graphiques.

Le DOO comporte les sept orientations suivantes :

1. Dessiner la « Métropole Paysages »,
2. Préserver et valoriser les richesses naturelles pour un territoire de qualité,
3. Maîtriser le développement urbain,
4. Offrir un parc de logements de qualité performant et innovant pour 300 000 habitants,
5. Organiser l'accueil des fonctions économiques stratégiques de la métropole,
6. Conforter l'armature commerciale et artisanale,
7. Promouvoir une mobilité durable dans la métropole.

II.2 PRESENTATION DU PROJET PDU

PREAMBULE

L'intercommunalité orléanaise a le statut de Métropole depuis mai 2018. L'ambition de la métropole est de placer ORLEANS - METROPOLE parmi les 15 territoires français d'ici 2030. Cela impose une réflexion sur divers domaines dont celui de la mobilité.

Enjeu essentiel en termes de proximité et d'attractivité, la mobilité a une double vocation :

- faciliter les déplacements quotidiens des habitants,
- améliorer la connexion du territoire au réseau national, européen et international.

La métropole ORLEANS-METROPOLE a donc souhaité engager une révision de son Plan de Déplacements Urbains avec pour objectif dans les 10 ans à venir d'encourager les modes de déplacements les plus durables et d'organiser un territoire plus accessible et plus agréable à vivre, avec un réel esprit de concertation et de construction avec les citoyens, élus et divers partenaires publics.

La mobilité est un des moteurs de la transition écologique et numérique. La métropole a d'ailleurs décidé le renouvellement de sa flotte de bus en bus électrique afin de placer le territoire de la métropole comme précurseur en France et de contribuer à une démarche de métropole durable.

La mobilité, outil écologique, est source d'équilibre du territoire. La métropole ORLEANS-METROPOLE souhaite impulser l'innovation et la performance à travers d'outils dynamiques et digitaux. Le futur système de transport à la demande et le covoiturage faciliteront les déplacements des habitants des zones périurbaines en les encourageant à utiliser les transports en commun.

L'objectif de la mobilité, vecteur important pour la qualité de vie et le développement du territoire est :

- de favoriser un meilleur partage de la voirie pour les piétons et les cyclistes,
- d'accroître les itinéraires sécurisés accessibles à tous,
- créer une véritable boucle sur la Loire par deux nouvelles parcelles pour mettre en valeur le fleuve et favoriser la Loire à vélo.

Les transports ferroviaires sont aussi primordiaux pour le développement du territoire de la métropole, mais aussi pour beaucoup d'habitants. La collectivité doit se doter d'une gare digne du rang de métropole.

Le rapprochement avec la Région Centre Val-de-Loire doit permettre de trouver des solutions de transports à l'Est de la métropole et des modalités de prise en charge des transports scolaires.

La mobilité fait partie d'une politique globale devant mettre ORLEANS à la pointe des territoires innovants.

CHAPITRE 1 - INTRODUCTION AU PLAN DE DEPLACEMENTS URBAINS

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

C'est un document de planification, pour les 10 ans à venir, de l'organisation des mobilités sur le territoire ayant pour objectif :

- de promouvoir les modes de déplacement les plus durables,

- d'organiser un territoire plus accessible et plus agréable à vivre, pour l'ensemble des modes et solutions de déplacements.

Le Plan de Déplacements Urbains de la métropole ORLEANS METROPOLE, chargé de la réalisation et de la mise en oeuvre de ce document, se compose de trois documents : un document projet, une annexe accessibilité et un rapport d'évaluation environnementale.

2 - Cadre législatif et réglementaire

Obligatoire pour les agglomérations de plus de 100 000 habitants, les PDU sont créés par la Loi d'Orientation des Transports Intérieur (LOTI) de décembre 1982, renforcés par la loi sur l'Air et l'Utilisation Rationnelle de l'Energie (LAURE) de 1996 et la loi SRU de décembre 2000. La Loi sur l'égalité des droits et des chances du 12 février 2015 donne l'obligation d'établir une annexe sur l'accessibilité des Personnes à Mobilité Réduite.

Le Plan de Déplacements Urbains est évalué tous les 5 ans et peut être renouvelé. C'est l'Autorité Organisatrice de la Mobilité (AOM) qui l'élabore. En ce qui concerne la métropole ORLEANS-METROPOLE, le premier PDU a été adopté en 2000, révisé en 2008. La révision du PDU actuel a été initiée en février 2016 afin d'organiser les déplacements à l'horizon 2028. Cette révision du PDU est menée avec celle concernant le Schéma de Cohérence Territoriale (SCOT) de ORLEANS-METROPOLE. Le PDU doit être compatible avec le SCOT.

Les actions du PDU doivent répondre à 11 objectifs précisés par l'article L1214-2 du Code des Transports visant à assurer :

- l'équilibre durable entre besoins de mobilité et facilité d'accès en tenant compte de l'environnement et la santé,
- le renforcement de la cohésion sociale et urbaine,
- l'amélioration de la sécurité des déplacements,
- la diminution du trafic automobile,
- le développement des transports collectifs et des moyens de déplacement autonomes les plus économes en énergie,
- l'amélioration de l'usage du réseau principal de voirie de l'agglomération,
- l'organisation du stationnement sur voirie et dans les parkings,
- l'organisation du transport et de la livraison de marchandises,
- l'amélioration du transport des personnels des entreprises et administrations,
- la réalisation, la configuration et la localisation d'infrastructures pour favoriser l'usage de véhicules hybrides ou électriques.

La mobilité durable représente les solutions permettant l'accessibilité d'un territoire tout en répondant aux enjeux du développement durable : responsabilité environnementale, responsabilité sociale et efficacité économique. Cette notion englobe toutes les solutions pour réduire les nuisances des déplacements sur l'environnement, accessible à toutes les populations et permettant le développement économique d'un territoire.

Développer une mobilité durable est primordial :

- pour prendre en compte les enjeux environnementaux de réduction des nuisances générés par le transport sur l'environnement,
- pour améliorer l'accessibilité aux zones les plus denses,
- pour donner accès à la mobilité pour tous y compris les publics les plus défavorisés (20% de foyers de la métropole ne possédant pas de voiture).

Le PDU, au cœur des politiques publiques, est un document de planification, articulé avec les politiques publiques plus globales régissant l'aménagement du territoire et les objectifs

d'émission des polluants, comportant trois niveaux d'opposabilité :

- la conformité : retranscrire à l'identique la règle,
- la compatibilité : respecter l'esprit de la règle,
- la prise en compte : ne pas s'écarter de la règle.

Le PDU doit être compatible avec le SCOT d'ORLEANS-METROPOLE qui fixe les grandes orientations d'aménagement et de développement pour les 20 ans à venir.

L'urbanisation et les déplacements sont des notions dépendantes l'une de l'autre. La morphologie de la ville a un impact direct sur les mobilités, le nombre de déplacements, les motifs et les moyens utilisés.

La cohérence entre ces deux politiques est un enjeu fort pour la métropole. Le SCOT et le PDU ont été élaborés en étroite collaboration afin d'être tous deux adoptés en 2019.

Le PDU est donc compatible avec le QCOT, mais aussi avec les documents de planification régionaux : Schéma Régional d'Aménagement, de Développement Durable et l'Égalité des Territoires (SRADDET) et de protection de l'environnement et des risques qui y sont liés : Schéma Directeur d'Aménagement de la Gestion des Eaux (SDAGE) Loire Bretagne et son dérivé (SAGE) pour le bassin versant du Val d'Huy Loiret - Plan de Protection du Bruit dans l'Environnement (PPBE) - Plan de Protection du Risque Inondation (PPRI) - Plan de Protection de l'Atmosphère (PPA) pour les objectifs en matière d'émissions. Le PDU s'impose sur les Plans Locaux d'Urbanisme (PLU) et sur le futur Plan Local d'Urbanisme Métropolitain (PLUm) notamment en matière de stationnement dans les nouvelles constructions.

3 - Cadre institutionnel

En tant que autorité organisatrice de la mobilité (AOM), ORLEANS-METROPOLE a en charge l'élaboration et la révision du PDU. Avant d'être métropole, l'agglomération d'ORLEANS VAL DE LOIRE avait déjà la compétence en matière de déplacements urbains. Depuis le 1er janvier 2017, la Métropole a acquis d'autres compétences ayant un impact sur la mobilité et l'aménagement du territoire dont :

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

Le PDU s'applique sur l'ensemble du territoire de la Métropole soit sur les 22 communes la composant.

4 - La démarche de révision du PDU

4.1 - Une révision en 4 grandes étapes

Mise en place d'une démarche participative et concertée :

Juillet - décembre 2016 - Etape 1 : état des lieux et diagnostic :

dresser un état des lieux de l'offre et de la demande de déplacement sur le territoire et pour mettre en évidence les principaux enjeux d'évolution.

Janvier - juillet 2017 - Etape 2 : élaboration des scénarios : objectifs et stratégies de mobilité :

à partir de l'étape ci-dessus, proposition et évaluation de scénarios stratégiques notamment en termes d'impact sur l'environnement.

Septembre 2017 - juin 2018 - Etape 3 : construction du projet de PDU : le plan d'actions :

déclinaison du scénario retenu avec un plan d'actions hiérarchisées et programmées sur 10 ans à venir. Le plan d'actions prévoit la mise en place d'indicateurs de suivi pour la mise en place des actions et leurs effets.

Arrêt du projet : 10 juillet 2018 - Etape 4 : concertation réglementaire et enquête publique.
2019 : approbation du PDU en parallèle avec le SCOT.

4.2 - Une construction concertée

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

- 700 représentants d'associations diverses entre autres celles représentant les personnes à mobilité réduite, des professionnels du déplacement (taxis - transporteurs - logisticiens), des chambres consulaires, des élus et techniciens de la métropole, des communes, des pays limitrophes, du département, de la région ont participé à des séminaires et ateliers de construction :

- novembre 2016 : séminaire de lancement avec les interlocuteurs du SCOT et du PDU pour partager les enjeux de mobilité du territoire pour alimenter le PDU et le PADD du SCOT,
- entre mars et novembre 2017 : organisation de 3 sessions d'atelier pour définir la stratégie de mobilité et du plan d'actions associant les partenaires institutionnels, acteurs économiques et associations,
- invitation des membres du conseil de développement et de la commission intercommunale pour l'accessibilité de la métropole pour participer aux séminaires et ateliers à deux reprises,
- association des élus et techniciens de la métropole à la révision du PDU. Des réunions de validation ont été organisées afin de créer deux instances spécifiques : un comité technique et un comité de pilotage.

En concertation avec les citoyens

- de novembre 2016 à mars 2017, durant la phase diagnostic et scénarii : organisation d'une concertation citoyenne dont l'objectif est d'identifier les nouveaux services sur les secteurs périurbains de la métropole afin d'alimenter plus largement le plan d'actions du PDU. Cette concertation a été conduite de la façon suivante : entretiens auprès d'habitants et de salariés - organisation de 3 ateliers de concertation et de travail avec une centaine de citoyens - organisation d'une réunion publique pour restitution,

- en mars 2017 : atelier sur les déplacements dans le centre d'Orléans avec les commerçants, riverains et professionnels ayant pour objectif de mieux connaître les usages de déplacements sur le secteur du centre ville, de co-construire le projet de réaménagement de l'accès à la zone piétonne et d'améliorer la desserte logistique,

- en septembre 2017 et en juin 2018, durant l'élaboration du plan d'actions : organisation de 2 réunions publiques pour présenter le diagnostic et la stratégie et pour présentation du plan d'actions,

- lors de la phase de concertation, organisation d'une dernière réunion publique prévue le 17 janvier 2019 et enquête publique.

et alimentée par les contributions du SCOT et du PACET

Les contributions ont permis d'alimenter le plan d'actions du PDU et inversement.

CHAPITRE 2 - DIAGNOSTIC

1 - Quel bilan du PDU 2008 - 2018

L'ouverture de la seconde ligne de tramway et la restructuration du réseau de transports collectifs a permis une hausse de la fréquentation du réseau de transport;

L'amélioration des cheminements des modes actifs a permis d'atteindre une part modale de

5,5% pour les cycles.

Autre réalisation du PDU en cours : extension du périmètre de stationnement réglementé dans l'intramails.

A la fin 2016, les 3/4 des actions programmés du PDU 2008 - 2018 ont été engagées ou réalisées.

Le lancement de la révision du PDU en 2016 permet de poursuivre les efforts engagés vers la mobilité durable en intégrant de nouveaux enjeux et compétences liées au passage de l'Agglomération en Métropole.

La révision du PDU permet d'accompagner des projets de développement importants par des actions permettant l'accessibilité : quartier Interives - des Groues ou d'Alleville, zones d'activités de la La Saussaye et de Gidy.

Depuis 2008, les évolutions réglementaires en matière de transport, d'urbanisme et d'environnement ont vu le jour (Grenelle I et II - Loi Alur, ...) incitant à donner des objectifs plus larges au PDU. Les habitudes et les besoins des déplacements des habitants ont également évolué (allongement trajet domicile-travail - augmentation du coût du transport - prise de conscience des bienfaits de la marche à pied et du vélo sur la santé et l'environnement).

2 - Les pratiques et offres de mobilité en 2015

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

Majoritairement à l'intérieur de la Métropole.

En moyenne 3,5 déplacements journaliers principalement pour les achats, le travail ou les loisirs. Plus de 90% au sein de la Métropole.

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

Le moyen le plus utilisé reste la voiture.

Plus on s'éloigne du centre, plus son usage augmente, en lien avec des distances plus longues à parcourir et une offre de solutions alternatives moins importantes. 45% des Orléanais se déplacent en voiture contre 60% en 1ère couronne et 69% en seconde couronne. 76% pour les habitants du reste de l'aire urbaine.

Depuis ces dernières années, l'usage des modes alternatifs à la voiture s'est fortement développé : augmentation de l'usage des transports collectifs de 30% avec l'arrivée de la seconde ligne de tramway et la restructuration du réseau en 2012 puis 2015 - augmentation de 20% sur 5 ans de l'usage du vélo - développement de la marche à pied.

20% des ménages de la métropole n'ont pas de voiture.

Une dynamique de périurbanisation favorisant le recours à l'automobile.

La métropole est un territoire attractif pour les habitants n'y résidant pas pour l'emploi, les commerces et les services. Un déplacement sur 3 est pour se rendre au travail.

Depuis quelques années, les populations des secteurs en périphérie d'ORLEANS et de la métropole augmentent plus rapidement que celles dans les secteurs les plus denses du territoire. Le recours à la voiture est plus important, car les distances sont plus longues.

ENJEUX :

- articuler urbanisme et mobilité en densifiant et favorisant le développement dans la ville de proximité, autour des équipements et des transports collectifs,
- favoriser les déplacements de proximité par un urbanisme mélangeant diverses fonctions et en évitant l'étalement urbain,
- penser des solutions de mobilité durable,
- garantir l'accessibilité multimodale.

2.2 - A PIED, A VELO : des modes de déplacement à fort potentiel.

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

Un déplacement sur 4 se fait à pied et c'est le mode le plus utilisé après la voiture. Il s'effectue sur des courtes distances et dans les secteurs les plus denses de la métropole pour des motifs d'achats ou de loisirs.

Les espaces publics et voiries en faveur des piétons sont régulièrement améliorés dans les communes de la métropole. Néanmoins dans les secteurs les plus denses, le long de certains axes notamment structurants, la qualité du traitement de l'espace dédié aux piétons freine l'usage de la marche.

ENJEU : systématiser une meilleure prise en compte des piétons dans la requalification des espaces publics.

Le vélo, un fort potentiel de développement.

5,5% des déplacements des habitants se font à vélo, car le territoire présente des caractéristiques favorables à son usage par une topographie plane et une météo souvent favorable.

420km sont aménagés pour les cyclistes (soit 20% du réseau viaire de la métropole), mais parfois avec un manque de continuité et de lisibilité ou peu qualitatifs et sécuritaires pouvant en limiter l'usage.

ENJEUX :

- *aménager des itinéraires cyclables qualitatifs, continus et lisibles,*
- *résorber les points durs d'insécurité.*

Plusieurs services vélos encouragent la pratique.

- Vélo'+ : service de location de courte durée et en libre-service avec 34 stations et 368 vélos à disposition ayant connu un fort développement depuis sa mise en service, mais stable depuis 2 ans,

- Vélo'tao : service de location longue durée avec 900 vélos, service plébiscité par les habitants avec une forte demande,

- une vélo'station près de la gare d'Orléans,

- 20 parkings vélos sécurisés nouvellement implantés aux principaux arrêts de tram ou de bus.

ENJEU : pérenniser et faire évoluer les services publics pour répondre aux besoins des usagers.

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

20% de la population française est touchée par un handicap dont 80% est invisible.

L'accessibilité du réseau de transport et des espaces publics s'est améliorée. L'ensemble des véhicules du réseau TAO et plus d'un tiers des arrêts sont accessibles. Un service de transport réservé aux personnes contraintes dans leurs déplacements est proposé à la demande.

2/3 des communes de la métropole ont adopté un Plan de mise en Accessibilité de la Voirie et des Espaces publics (PAVE).

ENJEU : poursuivre la mise en accessibilité du réseau de transport, l'optimisation du TPMR (Transport des Personnes à Mobilité Réduite) et l'accompagnement des publics fragiles.

2.3 - EN TRANSPORT EN COMMUN : des services à optimiser.*Transports collectifs urbains : une offre importante, mais un usage faible hors tramway.*

L'offre est importante par rapport au territoire : 2 lignes de tramway - 34 lignes de bus dont 3 à haute fréquence - et des services de transport à la demande. 11,9 millions de kilomètres parcourus sur le réseau TAO soit 43km/habitant/an.

L'usage est par contre relativement faible avec en moyenne 113 voyages/habitant/an comparativement à la voiture. L'efficacité a été améliorée avec la hiérarchisation et la mise en circulation de la seconde ligne de tramway en 2012. L'attractivité du réseau reste attachée au

réseau tramway représentant 1/3 de l'offre et 2/3 des voyages. Il reste à développer le réseau de bus et de nouvelles solutions de mobilité.

ENJEU : améliorer l'attractivité et l'efficacité du réseau de transports collectifs.

Une offre ferrée en développement.

5,3 millions de voyageurs empruntent l'une des deux haltes ferroviaires du territoire. La réouverture des lignes TER ORLEANS - CHATEAUNEUF SUR LOIRE et ORLEANS - CHARTRES pourraient en augmenter l'usage.

ENJEU : prendre en compte les futures lignes TER.

NOTE DU REDACTEUR : la ligne TER ORLEANS - CHATEAUNEUF SUR LOIRE n'a pas fait l'objet de DUP.

Intermodalité : des infrastructures à valoriser.

L'intermodalité est l'utilisation d'au moins deux moyens de transport sur un même trajet. Seuls 3% des déplacements des habitants de la métropole sont intermodaux et les 2/3 pour des trajets en correspondances entre deux transports collectifs.

L'usage des 12 parkings-relais s'est développé, mais reste à perfectionner avec un taux moyen d'occupation de 50% selon les secteurs.

L'usage des 20 parkings-vélo, récemment créés est confidentiel avec un taux d'occupation moyen de 12%.

D'autres actions (peu connues et peu utilisées) sont engagées pour faciliter l'intermodalité :

- un support billettique commun : carte JV malin regroupant les abonnements TER - TAO - Vélo+ - accès au parking relais,
- une tarification intégrée : regroupant abonnement TER - TAO,
- une utilisation du TER entre les gares de la métropole avec un titre TAO,

Il reste à améliorer la coordination entre les réseaux et leur intermodalité sur les pôles d'échange.

ENJEU : améliorer la complémentarité entre les différents réseaux de transport et autres services de mobilité.

2.4 - EN VOITURE : des usages à faire évoluer

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

La circulation est globalement fluide et peu contrainte avec quelques points durs en heure de pointe autour du carrefour de Verdun, des ponts traversant la Loire et du pôle 45. Le réseau routier est dense, mais diffère entre le Nord et le Sud de la Loire.

Au Nord, le réseau est organisé autour de 2 niveaux de contournement (la tangentielle et les mails) supportant un trafic proche de l'A71. Au Sud les principales voiries structurantes sont organisées le long d'axes Nord-Sud (RD 2020 - A71) avec une absence d'itinéraire tangentiel structurant enclavant ainsi certains quartiers en raison de difficultés de franchissements. Cela engendre des nuisances liées aux vitesses excessives ou aux bruits.

Le développement des zones de modération de la vitesse se développant permet d'améliorer la qualité de vie dans les quartiers, mais leur efficacité et lisibilité sont à développer.

ENJEU :

- hiérarchiser, aménager et optimiser le réseau viaire pour satisfaire les besoins d'accessibilité du territoire et accompagner les projets de développement,
- améliorer la cohabitation entre les modes à travers une modération de la vitesse et un meilleur partage de la voirie.

Automobile, des usages partagés à développer.

Le covoiturage et l'autopartage font leur apparition sur la métropole. Cela permet de baisser le trafic routier, de limiter les besoins en stationnement et de diminuer le budget transport des ménages.

Le covoiturage est l'utilisation commune d'un véhicule par plusieurs personnes sur un même trajet : pratique en fort développement sur de longues distances, mais peu courante sur les trajets courts. Le taux d'occupation est de 1,3 personnes par véhicule.

L'autopartage est la mise à disposition d'un véhicule à plusieurs utilisateurs de façon successive. Il encourage la diminution de la motorisation des ménages. Un service public (AUTO'TAO) a été expérimenté sur la métropole, mais l'usage reste limité. La location de véhicules entre particuliers voit le jour.

ENJEU : valoriser les nouveaux usages de l'automobile.

Le stationnement, un levier de la politique de mobilité.

La mise en place des stationnements en zone bleue dans une grande partie de la métropole fonctionne, mais si cela est peu contrôlé.

Le centre ville d'Orléans offre 10 000 places gratuites sur voirie, 3 000 places payantes (depuis mars 2016) et plus de 5 000 places en ouvrage.

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

L'extension du stationnement en centre ville d'Orléans a amélioré le taux de rotation des places et a augmenté de 15% le nombre de véhicules stationnant chaque jour dans l'hyper-centre. L'usage des parkings P+R a aussi été accru.

ENJEU : faire évaluer la politique de stationnement au service d'une politique de mobilité.

Livraisons et transports de marchandises.

La métropole d'Orléans est l'une des plates-formes logistiques de France entraînant ponctuellement des problèmes de circulation de poids-lourds sur les axes urbains malgré les arrêtés municipaux. Cependant, le trafic poids-lourd a baissé entre 2008 et 2016 de 10 points. Seule la commune d'ORLEANS a mis en place un règlement de livraison.

ENJEU : harmoniser les réglementations liées à la livraison et travailler sur une amélioration de la gestion du dernier kilomètre.

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

L'environnement est fortement impacté par les mobilités des habitants. L'évolution des modes de mobilité vers des modes de déplacement plus durables est impérative pour améliorer la qualité de vie et la santé des habitants.

Accidentologie.

Les accidents sur la métropole annuellement 50 à 100 blessés graves et une dizaine de tués, impliquant pour les 3/4 des véhicules légers. Les deux-roues motorisés restent le moyen de transport le plus accidentogène alors qu'ils représentent moins de 1% des déplacements, mais plus d'un quart des victimes.

ENJEU :

- modérer les vitesses en ville et sensibiliser sur une meilleure cohabitation entre les usagers,
- traiter les points noirs accidentogènes,
- améliorer la sécurité des deux-roues motorisés.

Bruit.

La principale source sonore provient du trafic routier avant le trafic ferroviaire. 19% de la population de la métropole (dont 13% sur la commune d'ORLEANS) sont exposés à des nuisances sonores liées au trafic routier au-delà des limites réglementaires (moins de 1% pour celles liées au trafic ferroviaire).

ENJEU : réduire les nuisances sonores liées aux déplacements et limiter l'exposition aux bruits routiers.

Pollution de l'air.

La qualité de l'air se dégrade au contact de plusieurs polluants issus directement du trafic routier : oxydes d'azote (Nox) et les particules fines (Pmx), mais aussi de l'ozone lors des fortes chaleurs.

Sur la métropole, la qualité de l'air est plutôt stable selon l'indice ATMO suivi par Lig'Air qui a déterminé que depuis 2014 elle est jugée médiocre à très mauvaise entre 12 et 25 jours par an. Depuis 2012, il n'y a aucun dépassement des valeurs limites annuelles concernant les particules en suspension (PM10), l'ozone (O3) et le dioxyde de carbone (NO2). Il y a des dépassements de valeurs quotidiennes en dioxyde d'azote aux abords des axes routiers les plus fréquentés (A10 - A71 - tangentielle - RD 2020 et les mails d'ORLEANS).

Consommation énergétique et gaz à effet de serre.

23% des consommations énergétiques est dû au transport routier soit 0,51 Tonne équivalent pétrole (Tep) par an et par habitant (donnée 2010). Les produits pétroliers sont très largement utilisés (99,3%) dont près de 3/4 en diesel.

Le trafic routier est le premier émetteur de gaz à effet de serre (31%), avant l'industrie et le secteur résidentiel, sur la métropole soit 1,45 tonne équivalent CO2 par an et par habitant (donnée 2010).

ENJEU :

- développer les modes de déplacement moins polluants et économes en énergie fossile,
- répondre aux objectifs environnementaux nationaux et locaux en termes de baisse des consommations énergétiques, des émissions de GES et de développement des véhicules à faible émission.

Des objectifs réglementaires auxquels le PDU doit répondre.

Les objectifs à atteindre par le PDU sont les suivants :

- loi de transition énergétique pour la croissance verte :
 - 10% d'énergie renouvelable dans tous les modes de transport en 2020 et 15% en 2030,
 - instaurer une part minimale de véhicules à faibles émissions de CO2 et de polluants atmosphériques lors du renouvellement des flottes publiques (20% pour les collectivités et 50% pour l'Etat),
- Schéma Régional Climat Air Energie (SRCAE) adopté en 2018 :
 - -20% des consommations énergétiques liés au transport d'ici 2020 (-30% en 2030),
 - -20% des émissions de GES d'ici 2020 (-70% d'ici 2050),

Le Schéma Régional de l'Aménagement, de Développement Durable et d'Egalité des Territoires (SRADDET) en cours d'élaboration pourrait modifier les données.

- Plan de Protection de l'Atmosphère (PPA) de la métropole adoptée en 2014 : -6% des émissions de particules fines (PM10) et d'oxyde d'azote (NOx) entre 2008 et 2018,
- Schéma directeur du Plan Climat Air Energie Territorial (PCAET) :

- objectif d'autonomie énergétique en 2050 par une réduction de moitié des consommations d'énergie finales et une multiplication par 7 des énergies renouvelables et de récupération,
- baisse de -74% des émissions de gaz à effet de serre entre 2020 et 2050 en supposant une diminution de 93% des émissions de gaz à effet de serre dans les transports.

3 - Les enjeux pour aller vers la mobilité de demain

Suite au diagnostic effectué sur la métropole d'ORLEANS, montrant les atouts et faiblesses du système de mobilité, 6 enjeux ont été déterminés déclinés ci-après.

L'efficacité de l'espace urbain, la "métropole des proximités".

Un espace urbain efficace limite les distances de déplacement et favorise l'usage des modes alternatifs. Il est donc primordial de penser l'urbanisation pour la rendre efficace en évitant l'étalement urbain dans le projet de construction d'un territoire durable.

C'est porté à la fois par le SCOT (pour le développement urbain) et le PDU (pour les solutions de mobilité alternatives).

L'attractivité et le rayonnement du territoire métropolitain.

Par un encouragement de l'innovation dans les modes de propulsion, la gestion dynamique des déplacements, etc... et par le développement des interconnexions au-delà des limites de la métropole.

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

Partage de la voirie en faveur des modes alternatifs pour faciliter leurs usages permettant d'offrir des itinéraires directs pour les piétons et les vélos en lien avec les polarités et en intermodalité avec le réseau de transports collectifs.

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

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

Le réseau doit être le plus attractif possible pour faciliter son usage en améliorant les temps de parcours et avec une offre polarisée dans les zones les plus denses où les transports sont efficaces.

Dans les zones périurbaines, la complémentarité avec d'autres modes de transport doit être privilégiée par une intermodalité simplifiée et par l'émergence de services innovants.

L'accessibilité du territoire pour tous.

En particulier vers les publics ayant le plus de difficultés à se déplacer en procédant à des aménagements accessibles avec une communication adaptée.

La préservation de l'environnement et de la santé.

La réduction des émissions de polluants atmosphériques et d'émissions sonores contribue à l'amélioration de la santé et du cadre de vie sur le territoire de la métropole, et ce même si le développement et l'optimisation de la mobilité sur la métropole est un enjeu structurant. Cela ne doit pas se faire au détriment de la richesse environnementale de la métropole.

CHAPITRE 3 - AMBITIONS ET STRATEGIE DU PDU

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

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

Il s'agit de baisser de 10% de la part modale automobile globale comprenant les conducteurs et les passagers et de 15% de cette même part pour les seuls conducteurs.

Avec l'augmentation de la population, les déplacements journaliers vont s'accroître de 5% soit 60'000. Avec l'objectif ci-dessus, il s'agit de diminuer le nombre de déplacements en voiture à 55 000 permettant de réduire les nuisances dues au trafic routier et d'améliorer la circulation des autres modes de transport.

Cela suppose une augmentation de l'usage des modes alternatifs et du nombre de passagers dans les véhicules, avec un objectif d'accroissement de 50% des déplacements vélo d'ici 10 ans sur le territoire, de 20% des déplacements en transport collectif, de 15% des déplacements à pied et de 38% de ceux en covoiturage.

Les ambitions du PDU à 10 ans doivent être portées au-delà. Le SCOT prescrit les infrastructures et les transports collectifs à 20 ans. Le PCAET, portant sur la période 2030 - 2050, élabore la stratégie du territoire en matière de développement durable et de lutte contre le réchauffement climatique.

La révision du PDU devra être engagée pour prolonger les actions en faveur de la mobilité durable, et continuer de réduire la part modale de l'automobile.

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

Le PDU a un rôle important pour lutter contre le changement climatique. Il définit les objectifs et les actions de façon à atteindre d'ici 2050 les principaux objectifs nationaux et régionaux en termes de réduction des émissions de gaz à effet de serre :

- pour la France : diviser par quatre les émissions de gaz à effet de serre du niveau 1990 d'ici 2050 (validé par le Grenelle de l'Environnement de 2017),
- pour le SRCAE de la Région Centre Val de Loire : diminution de 70% des émissions de CO₂ entre 1990 et 2050,
- pour le PCAET 2030 - 2050 : réduction de 93% des émissions de CO₂ liées aux transports d'ici 2050.

Le PDU a donc le choix d'un scénario ambitieux visant à la diminution de la part modale des véhicules motorisés, mais aussi le développement des véhicules faiblement émissifs. Pour la métropole, l'ambition est d'atteindre d'ici 2028 au moins 5% de véhicules dits propres parmi le parc de véhicules particuliers circulant sur le territoire.

Les actions du PDU devraient permettre une baisse des émissions de gaz à effet de serre (-23% d'ici 2028) et aussi une baisse des émissions de polluants atmosphériques. Le PDU veut constituer une véritable plus-value environnementale pour le territoire d'ORLEANS-METROPOLE.

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

Cinq axes ont été définis :

- AXE 1 : développer un partage de la voirie plus équitable favorisant les modes alternatifs,
- AXE 2 : renforcer l'attractivité des transports collectifs et des services mobilité,
- AXE 3 : accompagner les usagers et territoires vers une mobilité plus durable et plus innovante,
- AXE 4 : articuler développement urbain et transport,
- AXE 5 : étendre les solutions de mobilité au-delà de la métropole.

Les scénarios se sont concentrés sur la définition d'une ambition concernant les deux premiers axes, plus structurants en termes d'impacts sur l'accessibilité multimodale du territoire, d'amélioration des alternatives, d'évolution des parts modales et de moyens à mettre en oeuvre.

Les axes 3 - 4 -5 accompagnent la stratégie en agissant sur l'ensemble des leviers complémentaires.

Les divers scénarios ont proposé divers niveaux d'ambition sur les points suivants :

- quelle place pour les différents modes sur la voirie ?

Rééquilibrer le partage de la voirie en faveur des modes alternatifs est efficace pour améliorer l'attractivité. Cela permet le développement d'un réseau cyclable continu, la priorité aux transports collectifs, l'amélioration du confort des piétons, un usage aisé et efficace des modes les plus durables,

- quelle organisation pour le réseau de transports collectifs ?

L'offre est importante, mais peu utilisée s'expliquant par un attrait moyen du réseau de bus (temps de parcours trop longs) et par une offre dispersée sur le territoire. Le PDU doit établir une stratégie pour l'évolution de l'organisation du réseau.

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

Les autres composants de la mobilité n'ont pas été obérés, mais sont déclinés dans le plan d'actions.

3 - Introduction au plan d'actions

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

AXE 1 : développer un partage de la voirie plus équitable favorisant les modes alternatifs.

Il s'agit d'une meilleure prise en compte des modes alternatifs à l'automobile.

Le PDU a pour ambition de réorganiser de manière progressive le réseau viaire : modération des vitesses et évolution de l'organisation de la circulation automobile pour permettre d'avoir un réseau cyclable continu, des cheminements piétons et des améliorations des performances des bus sur certains secteurs.

AXE 2 : renforcer l'attractivité des transports collectifs et des services mobilité.

Il s'agit d'améliorer l'attractivité du réseau de transports collectifs et des services de mobilité.

Le projet s'oriente vers le maintien d'une offre globale de transport en commun constante, mais réorganisée pour développer un réseau plus performant et mettre en place une à deux nouvelles lignes structurantes en accompagnement des projets de développement urbain.

Cet axe prévoit l'amélioration des performances des lignes fortes du réseau (mise en place lignes chronobus) avec en parallèle une rationalisation du réseau pour contenir les coûts d'exploitation dans les secteurs les moins denses et donc moins propices au report modal. Cela conduit à faire évoluer les modes alternatifs (covoiturage - autopartage - vélo, ...)

AXE 3 : accompagner les usagers et territoires vers une mobilité plus durable et plus innovante.

Il s'agit de définir les actions visant à accompagner les usagers vers un changement des pratiques de mobilité.

Le PDU prévoit une mise en oeuvre d'une centrale coordonnant l'ensemble des services de mobilité et permettant une meilleure compréhension des besoins des usagers, une meilleure communication, et une meilleure adaptation des solutions de mobilité. Ces actions ciblent les pôles emplois et entreprises, les publics sensibles et les habitants des quartiers prioritaires.

Cet axe vise à promouvoir les innovations en travaillant avec les entreprises de la métropole pouvant améliorer l'usage des modes alternatifs, une optimisation de l'usage de la voiture ou une réduction des émissions de gaz à effet de serre

AXE 4 : articuler développement urbain et transport.

Il s'agit de développer des actions en faveur d'un urbanisme limitant le recours à la voiture particulière.

Il faut donc d'une part construire une ville sur elle-même, et d'autre part accompagner les projets de développement garantissant l'accessibilité multimodale.

AXE 5 : étendre les solutions de mobilité au-delà de la métropole.

Il s'agit de promouvoir une mobilité plus durable et à améliorer l'accessibilité du territoire au-delà des frontières administratives de la métropole.

Ces actions favorisent les coopérations inter-collectivités et prévoient la réalisation d'infrastructures permettant une accessibilité accrue du territoire en lien avec les pôles régionaux.

3.2 - Trois niveaux d'actions.

FAIRE.

Les réflexions et études ont déjà été menées.

Les conditions sont réunies pour la mise en oeuvre rapide de l'action. La fiche action décrit les mesures à engager, à programmer les actions, à garantir leur cohérence avec d'autres actions.

ETUDIER (POUR FAIRE).

Les conditions de réalisation opérationnelle de l'action sont à préciser.

L'action consiste en la réalisation d'études et à une poursuite des réflexions nécessitant parfois la définition du porteur de projet.

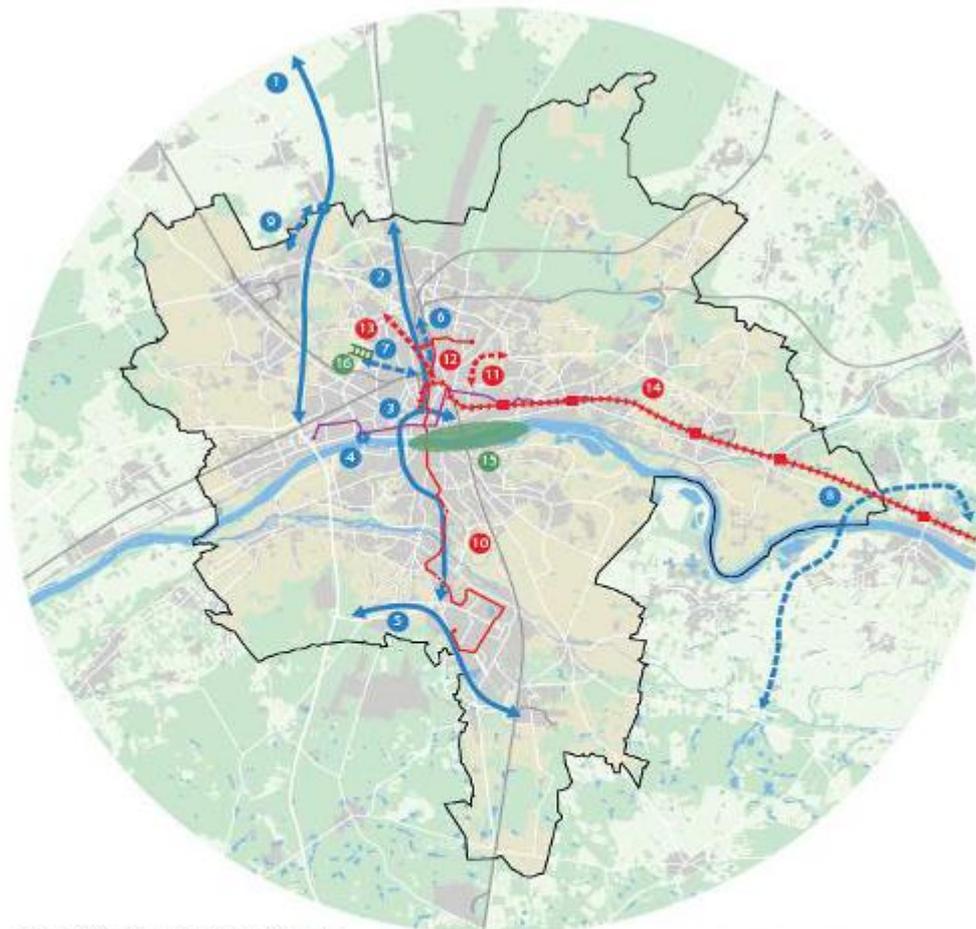
ANTICIPER.

Les actions sont peu détaillées, car la réflexion est récente ou les moyens techniques sont encore en cours de développement. Ce sont des actions de veille, technique ou foncière laissant la possibilité, au-delà de l'horizon du PDU, de les réaliser en faveur de la mobilité durable.

Le PDU se compose de 22 actions dont l'avancement et le niveau de connaissance en termes de financement sont divers. Certaines sont déjà programmées et d'autres sont en cours d'études techniques ou en réflexion. Pour un certain nombre d'actions, les coûts de réalisation sont inclus dans des financements globaux d'aménagement de l'espace public. Les données sont susceptibles d'évoluer en fonction de la réalisation des projets du PDU.

3.3 - Synthèse des grandes infrastructures portées par le PDU.

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



Requalification de voie existante

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

Voirie nouvelle

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

Réseau transports collectifs lourds

— lignes de tramway existantes

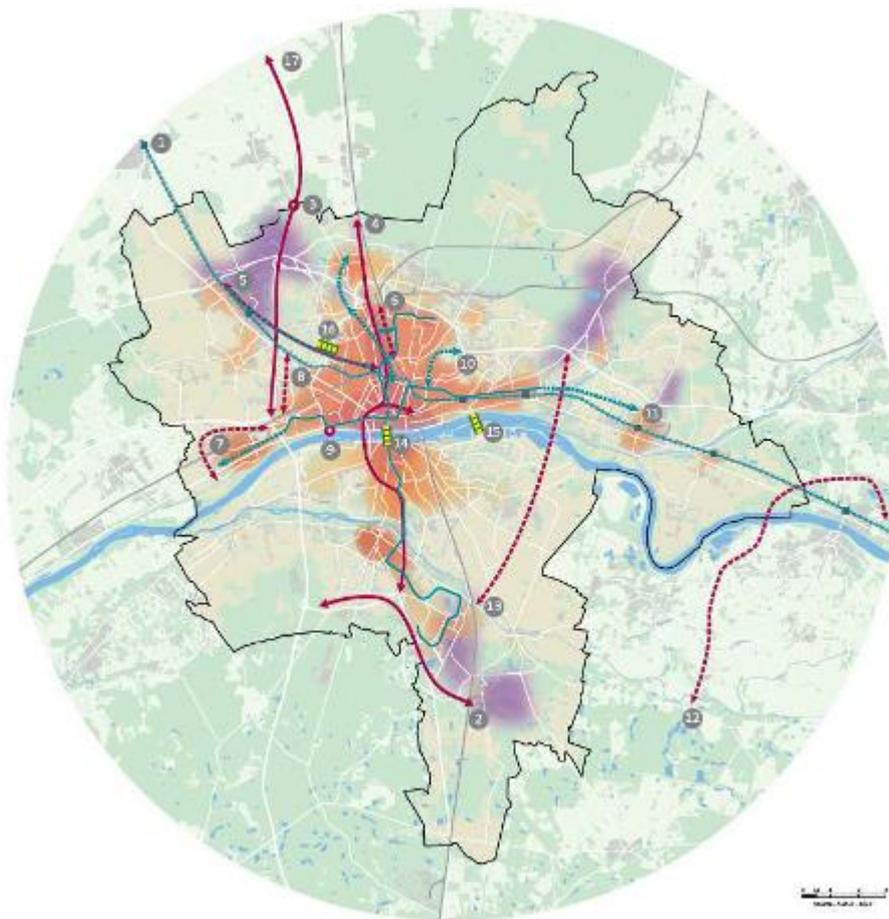
Projets de transports collectifs structurants

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

Projets pour les modes actifs

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

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



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

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

- remise en service de la ligne TER Orléans – Chartres (1),



- extensions du réseau de transports collectifs structurants vers la Chapelle St Mesmin (7) et Saint-Jean de Braye et Chécy (11),

- liaison Adélis – Terres blanches (8),

- franchissement de Loire à l'Est (13).

CHAPITRE 4 - PLANS D' ACTIONS 2019 - 2028

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

Fiche action N° 1.1 : donner un cadre de vie à l'évolution du partage.

Contexte :

Partage de la voie plus équitable. Encadrer et arbitrer les choix concernant l'évolution du partage de la voie.

Objectifs :

- promouvoir le mode vélo en aménageant des itinéraires continus,
- rendre plus efficient et attractif le réseau de transport collectif,
- améliorer la qualité des espaces publics et le partage de la voirie,
- rendre accessible le territoire pour tous.

Déclinaisons :

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

- réaliser une étude d'organisation multimodale du réseau urbain : d'abord menée à l'échelle de la métropole et à l'horizon du PDU puis au niveau local,
- élaborer un plan piéton et un schéma d'accessibilité métropolitain de la voirie et des espaces publics (SDAVE) : proposer des mesures favorables à la marche à pied et à la mise en accessibilité du territoire et coordonner les différents Plans d'Accessibilité de la Voirie et des Espaces publics (PAVE). Le plan piéton et le SDAVE sont ensuite définis sur le plan local,
- réviser le plan vélo et le schéma directeur des itinéraires cyclables de la Métropole : proposer des aménagements cohérents et continus, ainsi qu'un phasage et une priorisation des aménagements,
- Finaliser et prendre en compte les schémas de circulation agricole,
- Elaborer un guide d'aménagements et de gestion des espaces publics à l'échelle de la métropole regroupant les préconisations et les bonnes pratiques pour favoriser un meilleur partage de la voirie et des espaces publics, tout en mettant en valeur et préservant le patrimoine, le paysage et l'environnement.

Pilotage : ORLEANS-METROPOLE avec comme partenaires : les gestionnaires de voiries, les associations d'usagers, les exploitants agricoles, l'agence d'urbanisme.

Financement : porté par ORLEANS-METROPOLE.

Indicateur de suivi principal : validation des différents documents stratégiques.

Impact environnemental principal : amélioration de la qualité de l'air et de la santé.

Fiche action N° 1.2 : organiser le réseau viaire structurant.

Contexte :

Le réseau structurant fixe les enjeux les plus importants, mais laisse peu de place aux modes alternatifs à la voiture. Il doit donc bénéficier d'un traitement prioritaire et spécifique.

Objectifs :

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

Déclinaisons :

- réorganiser le réseau viaire et les circulations automobiles pour accompagner les projets en faveur des modes alternatifs à la voiture :
 - mettre en application la stratégie d'organisation multimodale du réseau viaire,
 - valoriser l'usage des autoroutes et de la tangentielle pour les itinéraires de transit intra-métropolitains,

- donner plus d'espace aux modes alternatifs sur le réseau viaire structurant :
 - réaménager progressivement la RD2020,
 - requalifier les Mails,
 - mettre en place des aménagements ponctuels en faveur des bus pour améliorer la performance du réseau de transport urbain ([action 2.1](#)) et mettre en oeuvre les projets de transports collectifs performants portés par le PDU pour accompagner l'urbanisation du territoire, à savoir la liaison vers Jean Zay Droits de l'Homme et la liaison vers Interives ([action 4.3](#)),
 - mettre en place des aménagements cyclables et piétons continus et sécurisés le long des axes d'entrée de ville et améliorer les franchissements des autoroutes et de la tangentielle ([action 1.3](#)),
 - Expérimenter des aménagements innovants pour un meilleur partage de la voirie, et notamment en faveur du covoiturage ([action 3.4](#)).

Pilotage : ORLEANS-METROPOLE avec comme partenaires : les gestionnaires de voiries(Département et Etat), les associations d'usagers, les exploitants autoroutiers, le délégué services de transport.

Financement : porté majoritairement par ORLEANS-METROPOLE.

Indicateur de suivi principal : linéaire d'aménagement dédiés au bus et vitesse commerciale des lignes de bus

Impacts environnementaux principaux :

- amélioration de la qualité de l'air et de la santé,
- baisse des consommations énergétiques et des émissions de CO₂,
- baisse des nuisances sonores liées au trafic.

Fiche action N° 1.3 : construire la ville pour les modes actifs

Contexte :

La marche à pied et le vélo sont les modes de déplacements actifs et les plus durables : bénéfique pour la santé, peu consommateurs d'espaces, financièrement accessibles et non polluants. Construire le qualitatifs ville pour les modes actifs, c'est permettre à tous de se déplacer. Aujourd'hui, malgré des aménagements parfois peu qualitatifs et discontinus, plus d'un quart des déplacements se font à pied et la part de ceux se faisant à vélo est importante.

Objectifs :

- améliorer la qualité des espaces publics et le partage de la voirie,
- promouvoir le mode vélo en aménageant des itinéraires continus,
- rendre accessible le territoire pour tous.

Déclinaisons :

- modérer les vitesses pour améliorer la cohabitation entre les modes :
 - étendre progressivement les zones de modération de vitesses,
 - sensibiliser les habitants au fonctionnement de ces zones,
- aménager des espaces qualitatifs et accessibles :
 - mettre en oeuvre le plan piétons et le schéma d'accessibilité,
 - développer et maintenir des cheminements piétons urbains,
 - intégrer les enjeux piétons et vélos dans chaque projet et favoriser une plus grande perméabilité de l'espace public,
- construire un réseau cyclable métropolitain continu et sécurisé :
 - aménager les itinéraires en accord avec le plan vélo et le schéma directeur cyclable de la Métropole,
 - sécuriser les franchissements des principales coupures physiques et naturelles du

territoire. A horizon PDU, il est envisagé de sécuriser les franchissements de Loire existants, voire de créer de nouvelles passerelles, d'améliorer l'accessibilité cyclable du pont Cotelle, de créer et préserver les continuités cyclables au niveau des franchissements d'autoroute,

- systématiser les aménagements permettant de sécuriser et faciliter les déplacements des cyclistes,
 - développer le stationnement des deux roues ([action 1.4](#))
- favoriser l'usage du vélo et de la marche pour les déplacements touristiques et de loisirs :
- développer de nouveaux circuits de promenade, touristiques et sportifs,
 - améliorer le jalonnement pour accéder aux itinéraires touristiques et de loisirs depuis les gares,
 - développer les services vélos à destination des touristes ([action 2.4](#)).

Pilotage : ORLEANS-METROPOLE avec comme partenaires : les gestionnaires de voiries, les associations d'usagers, l'office de tourisme, le comité départemental du tourisme.

Financement : intégré majoritairement au budget d'investissement de la métropole.

Indicateurs de suivis principaux :

- nombre de kilomètres et typologie des aménagements cyclables
- linéaire de voirie autorisant une vitesse inférieure à 50km/h
- parts modales des modes actifs.

Impact environnemental principal :

- amélioration de la qualité de l'air et de la santé,
- baisse des consommations énergétiques et des émissions de GES,
- baisse des nuisances liées au trafic
- dans une moindre mesure : préservation et mise en valeur des paysages et patrimoines.

Fiche action N° 1.4 : faire de la politique de stationnement un levier de report modal.

Contexte :

Le stationnement est un levier efficace pour mettre en place une politique de mobilité pour :

- favoriser la vitalité socio-économique des centralités,
- limiter le trafic dans les centralités,
- récupérer de l'espace public,
- favoriser un transfert modal de la voiture vers les modes alternatifs.

Le PDU doit garantir la cohérence de la politique de stationnement vélos et automobiles avec les actions visant à favoriser la mobilité durable.

Objectifs : mettre la politique de stationnement au service de la mobilité durable.

Déclinaisons :

- augmenter l'offre de stationnement pour les modes non motorisés :
 - développer le stationnement vélo à proximité des équipements et commerces,
 - réorganiser les stationnements vélos sécurisés en les développant dans les zones les plus denses, dans les parkings en ouvrage, dans les parking-relais vélos près des arrêts de transports collectifs structurants,
 - définir dans le PLUm des normes planché pour le stationnement des vélos dans les bâtiments neufs.

- agir sur le stationnement privé pour inciter à des comportements plus vertueux :
 - harmoniser et mettre en place des normes de stationnements favorisant l'usage des modes alternatifs en prenant en compte la densité et la proximité des stations de tramway et gares ferroviaires, la motorisation actuelle des ménages et les objectifs d'évolution des parts modales et sur le territoire et en étudiant la possibilité de mise en place de normes plafonds de stationnement,
 - favoriser la mutualisation du stationnement, en travaillant avec les bailleurs et syndicats des copropriétés.
- faire évoluer l'offre de stationnement public et sa gestion pour maîtriser l'accessibilité du territoire :
 - s'appuyer sur les recettes du stationnement payant pour le financement des actions en faveur des modes alternatifs à l'automobile,
 - mener une réflexion sur la politique tarifaire avec pour objectifs de valoriser l'offre en ouvrage, favoriser les usages rotatifs et résidents dans les centralités tout en limitant les usages pendulaires en faveur du report modal,
 - renforcer le contrôle dans les zones réglementées,
 - intégrer les usages spécifiques, tels que le stationnement des cars de tourisme, des camping-cars ou des taxis aux réflexions sur le stationnement.

Pilotage : ORLEANS-METROPOLE avec comme partenaires : les exploitants des parkings, les associations d'usagers, et de commerçants.

Financement : aux budgets investissement de la métropole et des communes.

Indicateur de suivi principal :

- nombre de places de stationnement vélos dans la Métropole,
- recettes liées au stationnement,
- nombre de places réglementées par commune,
- taux de respect de la réglementation, à minima sur la ville d'Orléans,
- taux d'occupation des parkings en ouvrage à accès réglementé.

Impact environnemental principal :

- amélioration de la qualité de l'air et de la santé,
- baisse des consommations énergétiques et des émissions de GES,
- baisse des nuisances liées au trafic.

Fiche action N° 1.5 : améliorer le fonctionnement des livraisons dans les centralités.

Contexte : les livraisons en centre ville génèrent des contraintes et des nuisances. La bonne organisation des livraisons contribue à la vitalité économique des zones centrales urbaines.

Objectifs :

- optimiser le fonctionnement des livraisons en centre urbain,
- promouvoir les systèmes moins polluants, notamment électriques.

Déclinaisons :

- simplifier le stationnement des livraisons :
 - faire évoluer et harmoniser la réglementation des livraisons et du transport de marchandises à l'échelle métropolitaine,
 - mettre en conformité et relocaliser les aires de livraisons en fonction des besoins.
- réduire les nuisances : limiter la demande et favoriser les modes les moins polluants :
 - inciter au développement des livraisons effectuées à l'aide de véhicules propres,

- encourager le développement des consignes et conciergeries,
- organiser une instance de concertation avec les acteurs du transport de marchandises (*action 5.4*)

Pilotage : Communes et ORLEANS-METROPOLE avec comme partenaires : les associations de commerçants, entreprises de logistiques et livraisons.

Financement : en partie par ORLEANS-METROPOLE.

Indicateur de suivi principal :

- nombre de places de livraisons par commune,
- nombre de consignes et de conciergeries.

Impact environnemental principal : dans une moindre mesure :

- amélioration de la qualité de l'air et de la santé,
- baisse des consommations énergétiques et des émissions de GES,
- baisse des nuisances liées au trafic.

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

Fiche action N° 2.1 : améliorer l'efficacité du réseau de transport urbain.

Contexte :

Les restructurations successives du réseau de transports collectifs de la Métropole, ainsi que l'ouverture de la seconde ligne de tramway, ont fortement amélioré l'attractivité du réseau. Cependant l'offre kilométrique reste importante par rapport au nombre de voyages réalisés.

Améliorer l'efficacité du réseau de transports collectifs, c'est avoir pour objectif d'augmenter sa fréquentation nécessitant :

- l'amélioration des temps et régularités de parcours,
- une adaptation de la desserte selon la densité des territoires.

Objectifs : rendre plus efficace et attractif le réseau de transports collectifs.

Déclinaisons :

- améliorer les performances du réseau de transport urbain structurant :
 - réaliser des aménagements de type « chronobus » (priorité aux carrefours, aménagements de couloirs bus, repositionnements d'arrêts, etc...) le long des lignes structurantes du réseau de transport urbain afin d'améliorer leurs vitesses commerciales et leur régularité,
 - poursuivre la rénovation de la ligne de tramway A pour améliorer sa vitesse commerciale, et amorcer la rénovation de la ligne B,
 - renforcer l'offre sur les lignes ou tronçons les plus chargés : secteur Droits de l'Homme - augmentation de la fréquence de la ligne A.
- faire évoluer la desserte en transport urbain dans les territoires peu denses tout en proposant des alternatives aux transports collectifs classiques :
 - optimiser les moyens sur les lignes standards ou locales dans un objectif de renforcement de l'offre dans les secteurs les plus denses,
 - travailler en partenariat avec la Région pour favoriser le cabotage des lignes régionales, améliorer l'intermodalité entre les réseaux de transports urbains et interurbains, et optimiser les dessertes de transports interurbains,
 - développer des services de mobilité innovants et dynamiques dans les territoires peu denses : étendre l'expérimentation de transport à demande à réservation en temps réel sur de nouveaux secteurs de la métropole,
 - améliorer la desserte en transport collectif des zones d'activités, notamment grâce aux lignes express,
 - améliorer l'organisation des pôles d'échanges (*action 2.3*) pour favoriser le rabattement automobile et modes actifs depuis les zones périurbaines.

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

Pilotage : ORLEANS-METROPOLE - Région Centre Val de Loire avec comme partenaires : les délégataires et exploitants des services de transport, l'Université

Financement : budget lié à la Délégation de Service Public des services de mobilité et budget des investissements des services de transports et mobilités de la métropole.

Indicateur de suivi principal :

- kilomètres parcourus annuellement par le réseau,
- voyage par kilomètre du réseau de transports urbains,
- vitesse commerciale des lignes de bus structurantes,
- coût kilométrique des différents services de transport.

Impact environnemental principal :

- amélioration de la qualité de l'air et de la santé,
- baisse des consommations énergétiques et des émissions de GES,
- baisse des nuisances liées au trafic.

Fiche action N° 2.2 : simplifier l'usage et améliorer l'image du réseau.

Contexte :

La flexibilité et la simplicité d'usage d'un réseau de transports et des services de mobilité participent fortement à l'image d'un réseau moderne et innovant favorisant son usage, notamment par une clientèle non captive.

Le PDU propose des actions de gains de performance en faveur de la modernisation de l'image des réseaux de transport et de l'optimisation de son usage.

Objectifs :

- rendre plus efficient et attractif le réseau de transports collectifs,
- renforcer l'information au grand public et promouvoir la mobilité durable.

Déclinaisons :

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

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

Pilotage : ORLEANS-METROPOLE - Région Centre Val de Loire avec comme partenaires : les délégataires et exploitants des services de transport - Région Centre Val de Loire et autres Autorités Organisatrices de Mobilité (AOM) du territoire.

Financement : budget lié à la Délégation de Service Public des services de mobilité et budget des investissements des services de transports et mobilités de la métropole.

Indicateur de suivi principal :

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

Impact environnemental principal :

- amélioration de la qualité de l'air et de la santé,
- baisse des consommations énergétiques et des émissions de GES,
- baisse des nuisances liées au trafic.

Fiche action N° 2.3 : faciliter l'intermodalité avec les réseaux de transport collectif.

Contexte :

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

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

Les déplacements intermodaux (hors piétons), au sein de la métropole, représentent aujourd'hui 3% des déplacements des habitants qui sont pour la majorité la combinaison entre deux transports collectifs (6 déplacements sur 10). Il y a ainsi un fort potentiel d'optimisation pour amener les habitants vers des chaînes de déplacements complexes, plus flexibles et plus riches, qui permettent ainsi de répondre à davantage de besoins de mobilité par les modes alternatifs.

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

Objectifs :

- encourager l'intermodalité,
- rendre plus efficient et attractif le réseau de transports collectifs,
- rendre accessible le territoire pour tous.

Déclinaisons :

- améliorer le fonctionnement des pôles d'échanges et d'intermodalité :
 - réaliser et mettre en oeuvre un schéma directeur des pôles d'échanges à l'échelle de l'aire urbaine, intégrant les parkings relais, les aires de covoiturage et les emplacements cars longue distance,
 - intégrer les services de transports librement organisés (car SLO) dans les réflexions sur les pôles d'échanges,
 - améliorer l'intégration des différents réseaux de transport collectif par un travail sur l'information, la billettique et la tarification ([action 2.2](#)),
 - améliorer le fonctionnement des pôles d'échanges gare d'Orléans et gare de Fleury-les-Aubrais.
- améliorer le rabattement vers les réseaux de transport collectif :
 - améliorer l'accessibilité piétons-cycles vers et depuis les arrêts de transport collectif structurant,
 - améliorer l'accessibilité des haltes ferroviaires existantes,
 - maintenir et faciliter le transport des vélos dans les services de transport collectif ferroviaire et interurbain,
 - améliorer l'usage des parkings relais (P+R) automobile :
 - valoriser l'offre existante,
 - développer l'offre de parking de rabattement dans les secteurs à forte demande et en accompagnement dans les projets de lignes de transport (le long du tram A et lignes 7-70 - secteur avenue des Droits de l'Homme / RD 2060 au Nord-Est en lien avec le projet de ligne Jean Zay - Droits de l'Homme, au Nord-Ouest près de la tangentielle et la RD 2020 avec le projet de desserte de ligne Interives et du Nord de la Métropole,
 - améliorer l'usage des parkings relais vélo.

Pilotage : ORLEANS-METROPOLE avec comme partenaires : les exploitants des services de mobilité, des services de transport librement organisés, Région Centre Val de Loire, Cofiroute, Etat.

Financement : porté par ORLEANS-METROPOLE (intégré au budget investissement transport et à la DSP transport).

Indicateur de suivi principal :

- taux d'intermodalité,
- places offertes et taux d'occupation des P+R automobile,
- places offertes et taux d'occupation des P+R vélo.

Impact environnemental principal : dans une moindre mesure :

- amélioration de la qualité de l'air et de la santé,
- baisse des consommations énergétiques et des émissions de GES,
- baisse des nuisances liées au trafic.

Fiche action N° 2.4 : développer les services à la mobilité.

Contexte :

Ces services sont des alternatives à la possession de la voiture individuelle et participent à la visibilité et à la valorisation des modes alternatifs. C'est donc porté par le PDU.

Objectifs :

- proposer des alternatives à l'usage individuel de la voiture,
- encourager l'intermodalité,
- promouvoir les systèmes moins polluants, notamment électriques.

Déclinaisons :

- diversifier les services vélo :
 - faire évoluer le service de VLS vélo+,
 - expérimenter de nouvelles localisations avec l'usage de la station mobile,
 - mener une réflexion pour faire évoluer le service,
 - concentrer le service vélo'tao sur la découverte de nouvelles formes de vélo,
 - développer des partenariats avec les associations et la vélostation pour proposer de nouveaux services et animations autour de la mobilité cyclable,
 - développer les services vélos à destination des touristes,
 - développer le stationnement sécurisé pour les vélos.
- optimiser le service d'autopartage :
 - encourager les services privés d'autopartage,
 - mener une réflexion à moyen terme sur la création d'un service d'autopartage basé sur la flotte publique inter-administrations.
- valoriser le covoiturage :
 - regrouper les différents services d'offre de covoiturage au sein d'une unique plateforme,
 - aménager des aires de covoiturage et des points stop (ou points dépose-reprise) identifiés dans le schéma directeur des pôles d'échanges :
 - à proximité des principaux accès aux voies structurantes du territoire,
 - à proximité des pôles d'échanges principaux du réseau de transport,
 - sensibiliser et inciter au covoiturage via des actions de communication,
 - aider à la mise en relation des parents pour inciter au covoiturage pour les déplacements «loisirs» des enfants,
 - expérimenter des aménagements incitant la pratique, par exemple des couloirs bus ou des voies dédiées aux covoitureurs.

Pilotage : ORLEANS-METROPOLE - COFIROUTE - ETAT avec comme partenaires : Région Centre Val de Loire, les exploitants services de mobilité, les associations de vélos, les entreprises d'autopartage, les collectivités et établissements publics.

Financement : porté par ORLEANS-METROPOLE (intégré au budget investissement transport et à la DSP transport).

Indicateur de suivi principal :

- nombre d'utilisateurs / fréquentation des services vélos,
- nombre d'aires de covoiturage sur la métropole et sur l'aire urbaine.

Impact environnemental principal :

- amélioration de la qualité de l'air et de la santé,
- baisse des consommations énergétiques et des émissions de GES,
- dans une moindre mesure : baisse des nuisances liées au trafic.

Fiche action N° 2.5 : améliorer l'accessibilité du réseau de transports collectifs.Contexte :

C'est une obligation réglementaire par la Loi Handicap de 2005 ainsi que la loi n° 2015-988 du 5 août 2015. Elle participe à l'égalité des chances et des droits des personnes à mobilité réduite.

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

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

Objectifs :

- rendre accessible le territoire pour tous,
- rendre plus efficient et attractif le réseau de transports collectifs,
- renforcer l'information au grand public et promouvoir la mobilité durable,
- encourager l'intermodalité.

Déclinaisons :

- poursuivre la concertation et améliorer le fonctionnement et les liens entre les Commissions Communales pour l'Accessibilité (CCA) et la Commission Intercommunale pour l'Accessibilité (CIA),

- poursuivre la mise en accessibilité des arrêts du réseau de transports collectifs urbains,
- poursuivre la mise en accessibilité des réseaux de transports interurbains et ferroviaires,

- faciliter l'intermodalité,

- améliorer l'accueil et la prise en compte des besoins spécifiques des personnes handicapées :

- poursuivre l'amélioration du service de transport des personnes à mobilité réduite et doubler la flotte de véhicules dédiés à ce service,
- lancer une réflexion sur la prise en compte des besoins spécifiques des personnes âgées en lien avec les CCAS,
- former et sensibiliser les agents des réseaux de transports collectifs aux problématiques d'accessibilité,

- améliorer le niveau d'accessibilité de l'information par l'information voyageurs aux arrêts et la mise en accessibilité le site et l'application du réseau de transport urbain.

Pilotage : ORLEANS-METROPOLE - Région Centre Val de Loire - Etat - SNCF avec comme partenaires : les membres CCA et CIA notamment les associations représentatives des personnes à mobilité réduite, les délégataires et exploitants des services de transport.

Financement : porté par ORLEANS-METROPOLE - REGION CENTRE VAL DE LOIRE et l'ETAT..

Indicateur de suivi principal :

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

Impact environnemental principal : dans une moindre mesure :

- amélioration de la qualité de l'air et de la santé,
- baisse des consommations énergétiques et des émissions de GES,
- baisse des nuisances liées au trafic.

Axe 3 - Accompagner les usagers et territoires vers une mobilité plus durable et innovante.***Fiche action N° 3.1 : observer les comportements et leurs évolutions.***Contexte :

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

Objectifs :

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

Déclinaisons :

- poursuivre l'observatoire des déplacements et du Plan de Déplacements Urbains, tout en développant les thématiques traitées et son périmètre :

- étendre les périmètres d'observation à l'aire urbaine, en lien avec l'ORT, les communautés de communes et Pays limitrophes et la Région Centre,
- développer les thématiques sur lesquelles les données sont actuellement peu nombreuses ou partielles, notamment l'observation de l'offre et l'usage du stationnement, et de l'accidentologie routière, notamment celle des modes actifs et deux roues-motorisés,
- poursuivre la réalisation d'enquêtes régulières pour mieux connaître les comportements et leurs évolutions,
- structurer les données en lien avec le SIG de la métropole,
- améliorer la diffusion des données suivies et des analyses effectuées.

- poursuivre la construction des modèles de trafic pour nourrir les réflexions sur la redéfinition de l'organisation multimodale du réseau viaire,

- mener des campagnes d'enquêtes préalablement à la réalisation d'aménagements de voirie afin d'objectiver les pratiques, notamment sur le stationnement où les données sont peu nombreuses,

- développer la collecte des données de mobilité routière (action 3.4)

Pilotage : ORLEANS-METROPOLE avec comme partenaires : la Région Centre Val de Loire, le Département du Loiret, l'agence d'urbanisme, l'observatoire régional des transports, la Direction Départementale des Territoires, les polices nationale et municipale, les pompiers, les délégataires et exploitants des services de mobilité et stationnement.

Financement : porté par ORLEANS-METROPOLE.

Indicateur de suivi principal : publication des observatoires

Fiche action N° 3.2 : développer une centrale de mobilité.

Contexte :

Un système d'information multimodale existe : JVMalin, mais insuffisant pour renforcer l'efficacité, la visibilité et la promotion de la mobilité durable.

L'idée portée par le PDU est de mettre à la disposition du territoire un outil ou une structure capable de porter les sujets de mobilité durable vers le grand public, d'organiser la coordination des divers acteurs, de promouvoir les dispositifs mis en place, de conseiller les publics les plus contraints dans leurs déplacements, voire d'animer le processus de changement des pratiques de déplacements (conseil en mobilité).

La centrale de mobilité peut répondre à l'ensemble des problématiques. Ses maîtres mots sont "centralisation" et "coordination".

Objectifs :

- renforcer l'information au grand public et promouvoir la mobilité durable,
- coordonner les acteurs de la mobilité sur le territoire et améliorer le partage de connaissances.

Déclinaisons :

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

- améliorer les fonctionnalités du calculateur d'itinéraires multimodaux JVMalin ([action 2.2](#)),
- mener à court terme une réflexion sur les possibilités de partenariats et de financement pour l'émergence d'une centrale de mobilité ambitieuse sur le territoire de la Métropole voire de l'aire urbaine,

L'objectif de cette centrale serait de :

- promouvoir l'information multimodale à large échelle, que ce soient sur les services de mobilités publics, privés ou sur les aides à la mobilité,
- coordonner les services et les acteurs notamment associatifs,
- développer le conseil à la mobilité sur les différentes offres de mobilité et sensibiliser les publics en proposant des animations ([action n°3.3 pour les publics cibles](#)), soutenir la mise en place de services innovants et/ou portés par des associations, par exemple les vélo-écoles.

Pilotage : ORLEANS-METROPOLE avec comme partenaires : la Région Centre Val de Loire, le département du Loiret, les communautés de communes et pays de l'aire urbaine, les communes, l'ADEME, les associations des services de mobilité, les délégataires et exploitants des services de transport et mobilité.

Financement : non défini. Recherche de financements avec des partenaires.

Indicateur de suivi principal :

- mise en oeuvre de la centrale,
- nombre d'événements organisés chaque année.

Impact environnemental principal :

- amélioration de la qualité de l'air et de la santé,
- baisse des consommations énergétiques et des émissions de GES,
- baisse des nuisances liées au trafic.

Fiche action N° 3.3 : accompagner les usagers et territoires les plus contraints vers la mobilité durable.

Contexte :

Le territoire du périurbain répond à des logiques spécifiques :

- inefficacité des solutions de mobilités alternatives classiques comme les transports collectifs réguliers,

- croissance la plus forte de la population.

Les entreprises et les administrations sont un public à sensibiliser et à accompagner spécifiquement :

- bien que représentant qu'un quart des déplacements, la part modale automobile est la plus forte (plus de 70% de part modale automobile aujourd'hui),

- la population active utilisant le plus la voiture dans les déplacements quotidiens.

Les publics les plus sensibles, comme les personnes âgées, les enfants ou les habitants des quartiers sensibles sont les plus captifs des solutions de mobilité alternatives à l'automobile.

Objectifs :

- renforcer l'information au grand public et promouvoir la mobilité durable,

- proposer des alternatives à l'usage individuel de la voiture,

- rendre accessible le territoire pour tous.

Déclinaisons :

- accompagner le périurbain et les grands pôles d'emploi vers des comportements plus vertueux, notamment en :

- faisant évoluer la desserte périurbaine en transport et valoriser le transport à la demande
- développant et valorisant le réseau cyclable entre les pôles métropolitains,
- développant des solutions de transport alternatif spécifique pour les grands pôles d'emploi.

- inciter les entreprises et les administrations à prendre des mesures en faveur de la mobilité durable :

- accompagner les entreprises et les administrations dans la réalisation des plans de mobilité,
- mener des actions régulières de sensibilisation aux pratiques de déplacement alternatives en s'appuyant sur la centrale de mobilité,
- réaliser le PDA d'Orléans Métropole.

- accompagner la mobilité dans les quartiers prioritaires :

- intégrer les enjeux mobilités dans les projets, améliorer l'accessibilité tous modes de ces quartiers, et développer les perméabilités piétonnes entre pôles générateurs et vers les transports collectifs, au sein des quartiers de l'Argonne, de la Source et des Chaises,
- accompagner ponctuellement les habitants dans leurs pratiques de mobilité alternative pour les mener vers une plus grande autonomie en s'appuyant sur la centrale de mobilité.

- accompagner les publics les plus sensibles :

- mener une réflexion avec les CCAS pour développer des aides à la mobilité pour les personnes âgées ou à mobilité réduite,
- accompagner ponctuellement les personnes âgées dans leurs pratiques de mobilité alternative pour les mener vers une plus grande autonomie en

- s'appuyant sur la centrale de mobilité,
- inciter au développement de « pédibus », « vélobus » en s'appuyant sur les établissements scolaires et les communes,
- aider à la mise en relation des parents pour inciter au covoiturage pour les déplacements « loisirs » des enfants.

Pilotage : ORLEANS-METROPOLE et Centrale de mobilité avec comme partenaires : la CCI, les entreprises du territoire, les CCAS, les associations, les établissements scolaires et les parents d'élèves.

Financement : principalement porté par le budget dédié à la centrale de mobilité avec recherche de financements avec des partenaires.

Impact environnemental principal :

- amélioration de la qualité de l'air et de la santé,
- baisse des consommations énergétiques et des émissions de GES,
- baisse des nuisances liées au trafic.

Fiche action N° 3.4 : faire partie des villes intelligentes ou "smart cités".

Contexte :

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

Objectifs :

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

Déclinaisons :

- partager, veiller, expérimenter :
 - développer l'open data des données mobilité pour encourager le développement d'application ouverte,
 - mener une veille active sur les innovations de service et les évolutions technologiques, puis étudier leur intégration éventuelle aux services de mobilité sur le territoire,
 - tester et expérimenter de nouvelles solutions technologiques et des innovations de services pour les usagers.
- mettre les technologies au service de l'accessibilité du territoire :
 - développer l'information routière en temps réel et renforcer le poste central de circulation L'objectif est à la fois d'optimiser les parcours automobiles et maximiser l'usage des infrastructures existantes,
 - moderniser la gestion du stationnement et son contrôle,
 - développer les partenariats publics-privés pour des expérimentations et une mise en oeuvre de solutions innovantes,
 - développer des services innovants et dynamiques dans les territoires peu denses,
 - tester l'usage des véhicules autonomes pour des dessertes courtes distance dans des éco-quartiers : une réflexion en cours pour expérimentation éventuelle en desserte d'Interives.
- limiter le poids des heures de pointe pour réduire les contraintes de dimensionnement des réseaux en menant un travail partenarial avec les grands employeurs et les universités pour adapter les rythmes de travail et d'études et favoriser le télétravail.

Pilotage : ORLEANS-METROPOLE avec comme partenaires : les entreprises et start-up développant des services d'aide à la mobilité, les délégataires et exploitants des services de

mobilité et de stationnement, les grandes entreprises et universités.

Financement : porté par ORLEANS-METROPOLE.

Indicateur de suivi principal :

Données accessibles en open-data

Impact environnemental principal :

- amélioration de la qualité de l'air et de la santé,
- baisse des consommations énergétiques et des émissions de GES,
- baisse des nuisances liées au trafic.

Fiche action N° 3.5 : faciliter l'accès à la mobilité moins carbonée et réduire les nuisances liées aux véhicules motorisés.

Contexte :

Les véhicules motorisés génèrent des nuisances multiples : pollution atmosphérique, pollution sonore, occupation de l'espace public, perte de temps (congestion), accidentologie, etc.

Le report modal permet de réduire ces nuisances. D'autres mesures peuvent également les limiter.

Objectifs :

- promouvoir les systèmes moins polluants, notamment électriques,
- limiter les nuisances liées aux véhicules motorisés,
- améliorer la qualité des espaces publics et le partage de la voirie.

Déclinaisons :

- sécuriser les déplacements :
 - développer l'observatoire de l'accidentologie, notamment des modes actifs et deux roues motorisés,
 - traiter les points noirs et réaménager les carrefours et axes les plus accidentogènes,
 - modérer les vitesses pour améliorer la cohabitation entre les modes.
- encourager le développement des énergies « propres » :
 - transformer progressivement la flotte publique en flotte « moins polluante » : Renouveler le réseau de transport urbain avec des véhicules électriques. Renouveler les véhicules de service de la métropole et de la ville d'Orléans en véhicules faiblement émissifs,
 - élaborer un schéma directeur d'électromobilité en lien avec la mise en oeuvre du plan d'action du PCAET,
 - poursuivre le développement d'un réseau de bornes de recharge pour véhicules électriques,
 - faciliter l'accès au centre-ville pour les livraisons en véhicule propre,
- réduire les nuisances liées au trafic routier :
 - réaliser une étude urbaine et paysagère sur la tangentielle et ses abords,
 - prendre des mesures pour réduire les points noirs bruit identifiés dans le PPBE,
 - mieux informer sur les données qualité de l'air notamment lors des pics de pollution.

Pilotage : ORLEANS-METROPOLE - ETAT - DEPARTEMENT - Lig'Air - Préfecture avec comme partenaires : la Direction Départementale des Territoires, les polices nationale et municipale, les pompiers, les délégués et exploitants des services de mobilité, les communes, les gestionnaires de voiries.

Financement : porté par ORLEANS-METROPOLE.

Indicateur de suivi principal :

- nombre et gravité des accidents,
- part du parc public électrique ou faiblement émissif à l'horizon PDU.

Impact environnemental principal :

- amélioration de la qualité de l'air et de la santé,
- baisse des nuisances liées au trafic.
- baisse des consommations énergétiques et des émissions de GES dans une moindre mesure.

Axe 4 - Articuler développement urbain et transport.

Fiche action N° 4.1 : favoriser un urbanisme moins dépendant de la voiture.

Contexte :

Mieux le territoire est desservi par les transports collectifs et plus les distances à parcourir sont courtes, plus l'usager est incité à utiliser un mode de déplacement alternatif à l'automobile. Et plus le territoire est dense, plus il est en capacité d'offrir des services à proximité et d'être desservi par une offre de transport.

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

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

Objectifs :

- favoriser un développement urbain moins dépendant de l'automobile en s'appuyant sur la ville des proximités,
- rendre accessible le territoire pour tous.

Déclinaisons :

- conforter l'urbanisation et intensifier la ville et la métropole des proximités en mettant en oeuvre le SCoT et le PLH en urbanisant prioritairement les secteurs desservis par le réseau de transports collectifs structurants et/ou à proximité des équipements et services existants (ville des proximités),

- développer des outils pour mettre en oeuvre un urbanisme favorisant les alternatives à l'automobile : systématiser les études mobilité en amont des projets urbains et appliquer le référentiel de la ville durable en lien avec le PCAET.

Pilotage : ORLEANS-METROPOLE avec comme partenaires : Communes, Communautés de Communes, Pays de l'aire urbaine ou de l'InterSCoT, Agence d'Urbanisme,

Financement : non défini.

Indicateur de suivi principal : localisations des permis de construire

Impact environnemental principal :

- amélioration de la qualité de l'air et de la santé,
- baisse des nuisances liées au trafic.
- dans une moindre mesure :
 - baisse des consommations énergétiques et des émissions de GES,
 - préservation de l'espace, des milieux naturels et la biodiversité.

Fiche action N° 4.2 : faire des quartiers de gares les vitrines de la métropole.

Contexte :

En plus d'être des lieux concentrant les fonctions et services liés au transport, les gares sont les portes d'entrée de la Métropole ; les quartiers de gare en sont donc la vitrine.

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

Objectifs :

- favoriser un développement urbain moins dépendant de l'automobile en s'appuyant sur la ville des proximités,
- encourager l'intermodalité,
- améliorer la qualité des espaces publics et le partage de la voirie.

Déclinaisons :

- améliorer le fonctionnement du pôle d'échanges de la gare d'Orléans : réalisation d'un travail sur la place d'Arc, premier lieu de correspondance du réseau. Les objectifs sont multiples :

- améliorer la lisibilité, le confort et l'accessibilité du pôle d'échange,
- limiter les coûts d'exploitation du réseau dus à la configuration du site,
- intégrer les différents réseaux de transport en un pôle compact pour améliorer l'intermodalité, etc.

La requalification du secteur dépasse cependant le projet de transport, pour être un projet d'espace public, et renforcer l'attractivité du secteur, s'inscrivant dans le projet de requalification des Mails.

- créer une centralité autour de la gare des Aubrais et du quartier Interives. Ce projet Interives va générer 10'000 et 15'000 déplacements quotidiens déplacements dans le secteur à l'horizon du PDU.

Il convient d'accompagner le développement d'Interives par une desserte alternative à la voiture ambitieuse, pour limiter au maximum le recours à l'automobile :

- un parking sous la place Danton pour limiter l'occupation de l'espace public par le stationnement,
- un partage de la voirie propice aux modes actifs par l'aménagement de la rue Victor Hugo, des différentes voiries du quartier, et le Parc linéaire, et préserver des emprises pour une future ligne de transport collectif structurante et performante,
- connexion entre le nouveau quartier au réseau ferré et également au réseau de transports collectifs urbains (tram A) par la mise en place, à court terme, d'un téléphérique reliant la place Danton à la gare des Aubrais,
- la mise en place d'une navette, potentiellement autonome, à moyen terme, permettra d'offrir au quartier une desserte complémentaire, pouvant être remplacée par une ligne de transport structurante et performante circulant sur l'axe central (le Parc linéaire),

- à plus long terme, mener une réflexion sur l'opportunité et les impacts d'une gare unique sur la métropole regroupant les gares d'Orléans Centre et des Aubrais.

- améliorer l'accessibilité et l'offre des haltes ferroviaires du territoire.

Pilotage : ORLEANS-METROPOLE avec comme partenaires : les délégataires et exploitants des services de mobilité, le gestionnaire de centre commercial, la SNCF, les communes d'Orléans et de Fleury-les-Aubrais.

Financement : porté par ORLEANS-METROPOLE.

Indicateur de suivi principal :

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

Impact environnemental principal : préservation et mise en valeur des paysages et patrimoines.

Fiche action N° 4.3 : adapter les réseaux de transport au développement du territoire.

Contexte :

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

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

Objectifs :

- optimiser la demande automobile et l'usage des infrastructures existantes aux périodes de pointe,
- rendre plus efficient et attractif le réseau de transports collectifs.

Déclinaisons :

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

- réaliser des infrastructures permettant d'améliorer l'accessibilité des zones d'activités économiques en développement :
 - échangeur de Gidy et élargissement de l'A10 pour la desserte routière du pôle 45,
 - requalification de la RD2271 pour améliorer la desserte Sud de la métropole, la Z.A. de la Saussaye,
- réaliser les infrastructures routières pour assurer la desserte des projets de développement urbain :
 - réaménager la tête nord du Pont de l'Europe en cohérence avec le développement urbain,
 - aménager la voie Victor Hugo, le parc urbain central support du futur transport en commun en site propre et réaliser le parking Danton à Interives,
 - aménager la voie des Groues en accompagnement de la ZAC, et ce jusqu'à la tangentielle, en préservant des emprises pour un futur transport en commun en site propre le long de l'axe.
- renforcer la desserte alternative dans les pôles en développement :
 - créer deux nouvelles stations tramway pour la desserte du Sud de la Métropole (Le Larry et CO'Met),
 - mettre en place une ligne de transports collectifs structurante et performante en lien avec le Nord-Est de la Métropole pour renforcer la desserte des quartiers Jean Zay / Droits de l'Homme,
 - développer une nouvelle ligne de transports collectifs structurante et performante pour desservir le quartier Interives et le nord de la métropole, dès la mise en oeuvre de la programmation du quartier,

- mettre en place un téléphérique entre la gare des Aubrais et Interives,
 - développer la desserte ferroviaire dans les secteurs les plus pertinents du territoire : réouverture des lignes ORLEANS- CHATEAUNEUF SUR LOIRE et ORLEANS - CHARTRES aux voyageurs.
- préserver les espaces permettant la réalisation éventuelle des infrastructures nouvelles nécessaires à long terme :
- les emprises pour la liaison Adelis-Terres Blanches, en accompagnement de ces projets urbains,
 - les emprises pour le contournement de la Chapelle-Saint-Mesmin, pour réduire le trafic au coeur de la commune en limitant les nuisances, et faciliterait le prolongement de la ligne B du tramway en cas de densification le long de l'axe,
 - les emprises pour la création de la voie Ormes-Libération, support possible d'un futur transport en commun en site propre, dans le prolongement de la voie des Groues, en accompagnement de la densification,
 - les emprises pour ne pas obérer la réalisation d'un franchissement de Loire à l'Est de la Métropole à très long terme,
 - intégrer les projets de transports collectifs structurants à long terme, en veillant à ne pas impacter leurs tracés possibles ni les fonctionnalités envisagées.

Pilotage : ORLEANS-METROPOLE - COFIROUTE - DEPARTEMENT avec comme partenaires : les communes

Financement : porté par ORLEANS-METROPOLE.

Indicateur de suivi principal : mise en service des infrastructures.

Impact environnemental principal :

- amélioration de la qualité de l'air et de la santé,
- baisse des nuisances sonores liées au trafic.

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

Fiche action N° 5.1 : favoriser les coopérations à l'échelle de l'aire urbaine.

Contexte :

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

L'accessibilité au coeur métropolitain doit être pensée en lien avec les territoires voisins, et les solutions de promotion de la mobilité durable doivent être étendues au-delà des frontières dans une optique de sobriété budgétaire et de mutualisation des moyens.

Objectifs :

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

Déclinaisons :

- intégrer la mobilité aux débats dans les conférences territoriales de l'Orléanais : un travail de coordination en «InterSCoT» a été mené. Il est proposé de poursuivre cette concertation regroupant les élus des communautés de communes de l'aire urbaine et les élus de la Métropole,

- mettre en place des outils communs à l'échelle du bassin de vie : observatoires des mobilités, schéma directeur de l'intermodalité et du covoiturage, conseil en mobilité,

- poursuivre la concertation et le travail partenarial avec les AOM du territoire et avec la Région Centre Val de Loire pour faciliter l'interopérabilité des systèmes d'information et de billettique (Jvmalin). La métropole participera notamment à la conférence des AOM et aux différentes instances de concertation pilotée par la Région.

Pilotage : ORLEANS-METROPOLE - PTER - Région Centre Val de Loire avec comme

partenaires : les agences d'urbanisme, les communautés de communes de l'aire urbaine, autres AOM de la Région.

Financement : non défini.

Indicateur de suivi principal : périmètre des observatoires et de la collecte de données.

Fiche action N° 5.2 : penser l'accessibilité à grande échelle.

Contexte :

En interaction avec les territoires limitrophes et en développement des connexions avec l'extérieur, la métropole est favorable aux grands projets d'infrastructures permettant d'améliorer l'accessibilité du cœur métropolitain en lien avec les territoires voisins, tout en portant une attention forte sur la limitation de leurs impacts sur l'environnement.

Objectifs :

- rendre plus efficient et plus attractif le réseau de transports collectifs,
- optimiser la demande automobile et l'usage des infrastructures existantes aux périodes de pointe.

Déclinaisons :

- promouvoir une connexion ferrée avec le Grand Paris et les aéroports parisiens : mener des réflexions partenariales sur l'opportunité de connecter Orléans à l'arrêt « Bibliothèque François Mitterrand », ou à une des gares du sud du Grand Paris et/ou aux aéroports nationaux,
- moderniser et renforcer l'attractivité de la liaison ferroviaire Paris-Orléans-Limoges-Toulouse : le renouvellement de la ligne afin d'augmenter la vitesse et rapprocher ainsi Orléans de Paris, de Limoges et Toulouse,
- promouvoir à long terme une desserte en ligne à Grande Vitesse de la métropole (Paris, Orléans, Clermont-Ferrand-Lyon),
- réaliser le contournement de Jargeau, pour désengorger le cœur de Saint-Denis-de-l'Hôtel et Jargeau :

- porté par le Département,
- crée un nouveau franchissement de Loire à proximité de la Métropole,
- améliore ainsi l'accessibilité entre les communes Est et Sud de la Métropole,
- élargir l'A10 et créer un nouvel échangeur à Gidy :
 - pour mieux absorber les pics de trafic, notamment l'été, à l'intersection des deux autoroutes A10 et A71.
 - pour améliorer l'accessibilité à la zone d'activités du Pôle 45, dont le développement est conditionné par une amélioration des conditions de circulation à proximité,
 - pour améliorer l'accessibilité intermodale de l'autoroute, par la création d'une aire de covoiturage au niveau de l'échangeur Orléans Nord et d'un pôle multimodal avec halte routière pour les cars librement organisés au niveau de l'échangeur Orléans Nord,

- développer la desserte ferroviaire dans les secteurs les plus pertinents du territoire : réouverture des lignes Orléans - Châteauneuf Sur Loire et Orléans - Chartres aux voyageurs.

Pilotage : ORLEANS-METROPOLE - Etat - Département du Loiret - SNCF - Cofiroute.

Financement : porté par les maîtres d'ouvrage (Etat - Département).

Indicateur de suivi principal :

- réalisation des infrastructures ou poursuite des études,
- évolution du trafic routier et du trafic Poids-Lourds le long des axes.

Impact environnemental principal :

- amélioration de la qualité de l'air et de la santé,
- baisse des nuisances liées au trafic.
- baisse des consommations énergétiques et des émissions de GES,
- préservation de l'espace, des milieux naturels et la biodiversité.

Fiche action N° 5.3 : valoriser le transport ferroviaire sur le territoire.Contexte :

La métropole d'Orléans est au coeur d'une étoile ferroviaire constituée. Les infrastructures ferroviaires, permettant une mobilité peu polluante et confortable de longue distance, constituent une alternative compétitive à l'automobile.

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

Objectifs :

- rendre plus efficient et attractif le réseau de transports collectifs,
- encourager l'intermodalité.

Déclinaisons :

- développer la desserte ferroviaire dans les secteurs les plus pertinents du territoire,
 - rouvrir la ligne Orléans - Châteauneuf sur Loire aux voyageurs : projet phare permet à la fois une meilleure connexion entre les deux villes, mais également une desserte interurbaine au sein de la métropole, avec quatre nouvelles haltes : Orléans Ambert, St Jean de Braye, Chécy et Mardié. La bonne intégration de cette ligne passe par la réalisation d'aménagements limitant l'impact de la réouverture de la ligne sur le tissu urbain et son environnement, et par des aménagements qualitatifs et intermodaux au niveau des futures haltes?
 - anticiper la réouverture de la ligne Orléans Chartres aux voyageurs : déjà été engagée avec la réouverture du tronçon Chartres – Voves. La réouverture jusqu'à Orléans est pour l'instant au stade des études devant être approfondies. Cette ligne permettrait de renforcer les liens entre les deux métropoles, de compléter la desserte interurbaine le long de l'axe (une halte est prévue sur la métropole en limite des communes d'Ingré et Ormes) et de développer le fret céréalier,
 - dans l'attente de la réalisation de ces projets d'infrastructures, renforcer l'offre de transport régionale routière sur ces axes. En cas d'abandon des projets, étudier la mise en oeuvre de nouvelles solutions de mobilité pour desservir ces axes en lien avec la Région.
- rendre le mode ferré plus attractif :
 - renforcer la performance et la fiabilité du réseau ferré existant,
 - améliorer l'accompagnement des voyageurs en situation perturbée,
 - faire des quartiers de gares les vitrines de la métropole,
 - améliorer l'offre en desserte de la gare de Saint Cyr en Val pour augmenter l'usage des déplacements quotidiens entre Saint Cyr/la Source, Orléans Centre et Les Aubrais.
 - améliorer l'accessibilité des deux haltes existantes.

Pilotage : Région Centre Val de Loire avec comme partenaires : ORLEANS-METROPOLE, SNCF, les communes.

Financement : porté par la Région Centre Val de Loire.

Indicateur de suivi principal :

- fréquentation annuelle des gares et haltes ferroviaires internes à la Métropole,
- niveau de régularité des lignes régionales et nationales en desserte du territoire.

Impact environnemental principal :

- amélioration de la qualité de l'air et de la santé,
- baisse des nuisances liées au trafic.
- baisse des consommations énergétiques et des émissions de GES,
- préservation de l'espace, des milieux naturels et la biodiversité.

Fiche action N° 5.4 : optimiser le transport de marchandises sur le territoire.

Contexte :

Située à un carrefour autoroutier, la métropole orléanaise est une zone de logistique importante. Il convient de faciliter l'accès en limitant l'impact des déplacements liés aux marchandises dans les coeurs urbains de la métropole et les nuisances.

Objectifs :

- limiter les nuisances liées aux véhicules motorisés,
- optimiser le fonctionnement des livraisons en centre urbain.

Déclinaisons :

- faire évoluer et harmoniser la réglementation des livraisons et du transport de marchandises à l'échelle métropolitaine,
- organiser une instance de concertation avec les acteurs du transport de marchandises et de logistique, en lien avec la Région Centre Val de Loire pour :
 - mieux coordonner les acteurs du transport,
 - de faire connaître et appliquer la réglementation des livraisons et du transport de marchandises,
- améliorer les conditions d'accueil du transport de marchandises sur le territoire,
- travailler sur l'optimisation de la circulation des poids-lourds, y compris dans les zones d'activités,
- maintenir les lignes de fret capillaires en recherchant de nouveaux modèles économiques pour ce mode de transport. La Région souhaite réorienter les transports de marchandises vers des modes plus vertueux, en développant notamment le fret ferroviaire. Pour cela, elle souhaite mettre en oeuvre une gouvernance partenariale à l'échelle régionale afin de sauvegarder les lignes de fret capillaire. Elle prévoit également de se doter d'une stratégie régionale, déclinant les objectifs de France Logistique 2025, et visant à développer une logistique plus durable.

Pilotage : Etat - Région - Orléans-Métropole - Département du Loiret - SNCF Réseau avec comme partenaires : les acteurs économiques, les transporteurs, la CCI du Loiret, les communes, les entreprises desservies par une ligne de fret.

Financement : porté par Etat - Région Centre Val de Loire, Département du Loiret.

Indicateur de suivi principal : évolution du trafic Poids-Lourds sur la métropole.

Impact environnemental principal :

- amélioration de la qualité de l'air et de la santé,
- baisse des nuisances liées au trafic.
- baisse des consommations énergétiques et des émissions de GES,
- limitation des risques liés au transport de matières dangereuses.

CHAPITRE 5 - MISE EN OEUVRE, SUIVI ET EVALUATION

1 - Financement, programmation et partenariat.

On retrouve ces éléments dans les fiches d'actions faisant l'objet du **CHAPITRE 4 - PLANS D'ACTIONS 2019 - 2028.**

2 - Suivi et évaluation.

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

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

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

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

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

2.2 - L'observatoire des déplacements et du PDU.

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

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

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

2.3 - Tableau des indicateurs.

AXES	PRINCIPAUX INDICATEURS DE SUIVI	PRODUCTEUR DE LA DONNEE	FREQUENCE DE SUIVI
1. Développer un partage de la voirie plus équitable, favorisant les alternatifs	Linéaire d'aménagements dédiés aux bus	Orléans Métropole	Annuelle
	Linéaire d'aménagements cyclables et de zones 30	Orléans Métropole	Annuelle
	Nombre de places de stationnement réglementées dans la métropole	Communes	Annuelle
2. Renforcer l'attractivité des transports collectifs et des services de mobilité	Nombre de voyages par KM sur le réseau de transport urbain	Exploitant	Annuelle
	Vitesse commerciale des lignes de bus structurantes	Exploitant	Annuelle
	Nombre d'usagers bénéficiant du post-paiement ou utilisant l'open-paiement	Exploitant	Annuelle
	Nombre d'abonnés aux services vélos	Exploitant	Annuelle
	Part des arrêts et véhicules accessibles du réseau de transports urbains	Orléans Métropole	Annuelle
	Part des arrêts et véhicules accessibles des réseaux interurbains et ferroviaires	Région	Annuelle
3. Accompagner les usagers et territoires vers une mobilité plus durable et innovante	Publication des « Chiffres clés de la mobilité »	Orléans Métropole / Agence d'Urbanisme	Annuelle
	Mise en oeuvre de la centrale de mobilité et nombre d'actions portées	Orléans Métropole	
	Part des véhicules peu émissifs du parc privé et public	Préfecture (privé) et Orléans Métropole (public)	Annuelle
4. Articuler développement urbain et transport	Localisation des permis de construire par rapport à l'armature urbaine	Orléans Métropole/Agence d'Urbanisme	5 ans
	Mise en service des infrastructures	Orléans Métropole -	
5. Etendre les solutions de mobilité au-delà de la Métropole	Réalisation des infrastructures	Orléans-Métropole / Département / Région / Etat	
	Fréquentation annuelle des gares et haltes ferroviaires internes à la Métropole	SNCF/Région	Annuelle
Evaluation environnementale	Gaz à Effet de Serre émis annuellement (en kg tonnes équivalent CO ₂) par le secteur	Lig'Air	4 ans

des transports		
Pollution de l'air : Nombre de dépassements de la valeur limite réglementaire en NO2 et PM2.5	Lig'Air	Annuelle
Bruit : Part de la population exposée à la valeur limite réglementaire de 68 dB(A)	Orléans Métropole	5 ans dans le cadre de la révision du PPBE
Consommation énergétique annuelle du territoire par le secteur du transport	OREGES CVL	5 ans
Évolution de l'artificialisation des sols (extension en ha)	Orléans Métropole/Agence d'Urbanisme	5 ans

II-3 CONCERTATION PREALABLE

Trois réunions publiques ont eu lieu pour présenter le diagnostic territorial aux habitants. :

- 08 juin 2016 à 19h à la salle Yvremont à Olivet.
- 15 juin 2016 à 19h à la salle de la Bicharderie à Fleury-les-Aubrais.
- 06 juillet 2016 à 18h30 à l'auditorium du musée des Beaux-arts à Orléans.

Ces réunions ont permis de toucher 115 personnes. Elles ont duré entre 2 heures et 2 heures 30 et ont commencé par une présentation du territoire en 30 à 45 minutes. Le temps restant a été consacré aux échanges avec la salle.

Deux réunions ont permis de présenter les grandes orientations du Projet d'Aménagement et de Développement Durables :

- 6 février 2017 à 19h salle Montission à Saint-Jean-le-Blanc.
- 27 février 2017 à 19h à l'auditorium de la Médiathèque d'Orléans.

Ces réunions ont permis de toucher 60 personnes. Elles ont duré entre 2 heures et 2 heures 30 et ont commencé par une présentation du projet en 1 heure. Le temps restant a été consacré aux échanges avec la salle.

Deux réunions publiques ont également eu lieu pour présenter le Document d'Orientations et d'Objectifs avant l'arrêt de projet :

- 9 avril 2018 19h salon Bleu à la Mairie d'Olivet.
- 19 avril 2018 19h30 amphithéâtre du musée des Beaux-Arts.

Ces réunions ont permis de toucher 50 personnes. Elles ont duré entre 2 heures et 2 heures 30 et ont commencé par une présentation du projet en 45 minutes. Le temps restant a été consacré aux échanges avec la salle.

Réunion publique – salle Montission – SJ le Blanc

Réunion publique – Médiathèque - Orléans

Les remarques formulées lors de ces réunions ont été très variées. Afin de traduire au mieux leur diversité, elles sont listées dans la partie « synthèse des remarques » de ce document contrairement aux remarques issues des autres formes de concertation qui ont été présentées et analysées dans le présent document.

Les remarques sur le registre au siège de la métropole et sur la boîte mails « SCoT »

Dès le lendemain de la délibération mettant le SCoT en révision, un registre a été ouvert à l'accueil du siège de la Métropole, accompagné d'un dossier complété jusqu'à l'arrêt de projet, permettant au public de s'informer du déroulement de la procédure et de prendre connaissance des orientations étudiées et des documents produits.

Il est resté accessible à tous, à l'accueil de la Métropole, pendant toute la durée de la procédure aux heures d'ouverture de la structure. A la date d'arrêt du SCoT, le dossier comprend :

- La délibération de mise en révision du SCoT, définissant les modalités de concertation et les objectifs poursuivis – du 8 juillet 2014.
- Le bilan du SCOT de 2008.
- La présentation faite lors de la réunion de lancement de la démarche.
- Le porté à connaissance et la note d'enjeux de l'Etat.
- La synthèse des ateliers de concertation sur le diagnostic.

- La synthèse du diagnostic – Vers le projet de territoire.
- Le projet de PADD - tel que débattu en conseil métropolitain du 23 mars 2017.

Parallèlement, une adresse mail a été spécifiquement créée afin de recueillir les remarques des citoyens et les questions tout à long de la procédure (SCoT@agglo-orleans.fr puis SCoT@orleans-metropole.fr).

L'existence de ces deux modes de concertation a été mentionnée à chaque communication faite sur le SCoT (articles de presse, flyers...). Ils ont permis, au cours des 4 années de procédures, de recueillir des remarques très variées.

- Le registre a recueilli 12 remarques à la date de l'arrêt.
- L'adresse mail a permis de recevoir environ 50 mails dont 10 commentaires en lien avec le projet de SCoT. Les autres remarques portaient principalement sur l'envoi de documents liés aux présentations en réunions publiques ou sur les lieux, horaires et dates de ces mêmes réunions. Certaines n'avaient aucun lien avec la procédure de SCoT.

Les remarques d'ordre générales : Les citoyens ont fait part de leurs attentes vis-à-vis du projet de SCoT sur ces deux modes d'expressions.

Les remarques portent notamment sur :

- La limitation de la consommation foncière,
- Le soutien au commerce du centre-ville orléanais,
- L'amélioration des transports en commun,
- La limitation l'imperméabilisation des sols notamment pour prévenir le risque inondation,
- La préservation de la biodiversité,
- La préservation du label UNESCO,
- La valorisation de l'activité agricole,
- La reconversion des friches commerciales.

Ces remarques ont souvent été formulées en amont de la procédure, suite à la présentation du diagnostic et le projet de SCoT a cherché à intégrer au mieux ces attentes dans la construction de son projet.

Les attentes plus spécifiques :

- Les remarques formulées ont été l'occasion d'interroger la Métropole sur des projets spécifiques ou des cas particuliers. Ces remarques n'allant pas toujours dans le sens de d'intérêt général, elles ont été étudiées, mais pas toujours intégrées au projet.
- La réactivation des lignes Orléans-Châteauneuf et Orléans-Voves,
- La question de la zone de la Guignardièrre à Chécy,
- L'abandon du projet commercial à Saint-Jean-de-Braye,
- L'abandon du projet de terrain BMX à la Chapelle-Saint-Mesmin.

II-4 Avis de la Mission Régionale d'Autorité environnementale (Synthèse des recommandations)

SCOT

- D'expliciter la méthode utilisée pour produire les données relatives à la consommation d'espaces, ainsi que celle utilisée pour déterminer les enveloppes urbaines.
- D'expliciter le potentiel de densification des zones économiques existantes et de détailler la méthode utilisée.
- De compléter l'état initial sur la répartition des surfaces agricoles, l'évolution de ces surfaces et ses effets sur l'activité agricole.
- D'expliciter la méthodologie d'élaboration de la trame verte et bleue locale.
- De réaliser des cartes de restitution à une échelle plus fine.
- De démontrer la prise en compte des continuités écologiques identifiées par le SRCE.
- De compléter l'analyse prospective sur les besoins en eau potable d'ici 2035 afin de tenu-compte de l'absence d'une interconnexion totale du territoire à l'heure actuelle.
- De mettre à jour l'état initial sur l'eau potable (liste des services d'eau, liste des captages prioritaires et carte des captages) et de corriger la partie sur la qualité de l'eau distribuée en cohérence avec le contrôle sanitaire réalisé sur les communes de la Chapelle-Saint-Mesmin et Ormes.
- De compléter l'état initial du risque inondation par débordement de cours d'eau en présentant une cartographie détaillée du PPRI, en explicitant la notion d'intensité de crue et en présentant les digues du val d'Orléans et leurs effets positifs et négatifs.
- D'améliorer la lisibilité et la précision de la carte des aléas inondation, afin de distinguer clairement le risque de remontée de nappes, l'aléa Inondation par débordement de cours d'eau et les digues de protection de la Loire.
- De détailler davantage le risque de ruissellement, à la lumière notamment du retour d'expérience consécutif aux inondations de mai-Juin 2016.
- De justifier davantage et de manière détaillée les besoins en logements.
- De mettre en cohérence la répartition des logements avec les objectifs du SCOT, notamment avec la notion de ville des proximités.
- De justifier davantage l'ouverture à l'urbanisation à destination de l'habitat par rapport au potentiel de densification (dents creuses et renouvellement urbain).

- De justifier davantage les surfaces des extensions et l'organisation géographique des trois pôles métropolitains, en particulier du parc technologique d'Orléans-Charbonnière.
- Recommande de compléter les prescriptions relatives à l'agriculture afin de faciliter leur application et de reconsidérer, au sein de l'évaluation environnementale, l'impact du SCoT sur l'activité agricole, eu égard à l'ensemble des services écosystémiques qu'elle rend
- D'intégrer les zones humides au projet de SCoT et de démontrer sa compatibilité avec la disposition 8A-1 du SAGE Loire-Bretagne 2016-2021.
- De justifier et de modifier la carte présentant la trame verte et bleue du DOO au regard des éléments présentés dans le rapport de présentation et d'affiner son échelle pour permettre une bonne déclinaison dans les documents d'urbanisme.
- d'étudier les possibilités d'évitement des secteurs sensibles pour la biodiversité, ou à défaut de définir les mesures de réduction et de compensation des impacts sur elle en ce qui concerne les zones d'extension à destination de l'habitat localisées, les zones d'extension économiques ainsi que les différents projets d'infrastructure prévus par le SCoT.
- L'autorité environnementale recommande de compléter la liste des indicateurs de suivi sur le risque inondation, en y intégrant des indicateurs pour prévenir le risque et gérer la crise si elle survient.
- De modifier le tableau de l'analyse environnementale des scénarios présenté dans l'évaluation environnementale afin qu'il reflète les effets du SCoT sur l'environnement
- De modifier le résumé non technique en ajoutant une description du territoire et des cartographies et/ou des schémas.
- D'intégrer les zones humides et de démontrer la compatibilité avec la disposition 8A-1 du SDAGE Loire-Bretagne 2016-2021 qui prévoit leur préservation
- De compléter l'état initial sur l'activité agricole (répartition et évolution des surfaces,...), sur l'eau potable et sur le risque inondation (débordement de cours d'eau et risque de ruissellement).
- D'explicitier la méthode utilisée pour produire les données relatives à la consommation d'espaces, en particulier celle utilisée pour déterminer les enveloppes urbaines.
- D'explicitier le potentiel de densification des zones économiques existantes, de détailler la méthode utilisée et de justifier davantage les surfaces des extensions des trois pôles métropolitains et leur organisation géographique, en particulier pour le parc technologique d'Orléans Charbonnière.
- De justifier davantage les besoins en logements, leur répartition et l'ouverture à l'urbanisation qui en découle par rapport au potentiel de densification (dents creuses et renouvellement urbain).

- d'expliciter la méthodologie d'élaboration de la trame verte et bleue locale, de réaliser des cartes de restitution à une échelle plus fine, de retranscrire ces continuités dans le DOO, en justifiant, et d'affiner l'échelle de la carte de cette trame présentée dans le DOO pour permettre une bonne déclinaison dans les documents d'urbanisme.
- De justifier et de modifier la carte de la trame verte et bleue du DOO au regard des éléments figurant dans le rapport de présentation et d'affiner son échelle pour permettre une bonne déclinaison dans les documents d'urbanisme.

II-5 Synthèses ou extraits des avis, émis par des Personnes Publiques Associées

Eventuellement se reporter au dossier d'enquête pour plus de précisions

SCoT

Ce chapitre présente l'ensemble des avis obligatoires émis préalablement à l'enquête, à savoir dans le cadre du projet.

Préfecture du Loiret

Avis favorable, avec remarques et propositions :

- En terme de développement économique, justifier l'emplacement retenu pour l'extension du parc technologique Orléans Charbonnière, à l'entrée Est de la métropole et intégrer des orientations/prescriptions d'aménagement qualitatives eu égard à l'enjeu d'entrée de la métropole identifié dans le DOO (aménagement paysagers le long de RD 2060 avec retrait des constructions, traitement de la lisière Est selon le concept « Littoral », en particulier). Un développement moins étiré le long de la RD 2060 permettrait également de limiter l'impact de cette zone sur le plan paysager ;
- Au titre de la compatibilité avec les schémas directeurs d'aménagement et de gestion de l'eau (SDAGE) et d'aménagement des eaux (SAGE), intégrer de façon plus précise l'objectif de protection des zones humides ;
- En matière de gestion des eaux pluviales, prescrire des objectifs de mesures d'imperméabilisation des sols et des rejets dans le milieu naturel ;
- En matière de mixité des logements, tenir compte dans la cartographie relative aux localisations préférentielles d'implantation de logements sociaux, des dernières orientations retenues par l'Agence Nationale pour la Rénovation Urbaine (rééquilibrage sur les communes en déficit ou en carence par rapport aux obligations légales notamment).

Avis de l'Etat :

Un avis favorable est formulé sur ce projet de SCoT, sous réserve d'apporter des compléments sur les points suivants :

- En terme de développement économique, justifier l'emplacement retenu pour l'extension du parc technologique Orléans Charbonnière, à l'entrée Est de la métropole et intégrer des orientations/prescriptions d'aménagement qualitatives eu égard à l'enjeu d'entrée de la métropole identifié dans le DOO (aménagement paysagers le long de RD 2060 avec retrait des constructions, traitement de la lisière Est selon le concept « Littoral », en particulier). Un développement moins étiré le long de la RD 2060 permettrait également de limiter l'impact de cette zone sur le plan paysager.

- Au titre de la compatibilité avec les schémas directeurs d'aménagement et de gestion de l'eau (SDAGE) et d'aménagement des eaux, d'intégrer de façon plus précise l'objectif de protection des zones humides ;
- En matière de gestion des eaux pluviales, de prescrire des mesures d'imperméabilisation des sols et des rejets dans le milieu naturel ;
- En matière de mixité des logements, de tenir compte dans la cartographie relative aux localisations préférentielles d'implantation de logements sociaux, des dernières orientations retenues par l'Agence Nationale pour la Rénovation Urbaine (rééquilibrage sur les communes en déficit ou en carence par rapport aux obligations légales en particulier).

Commission Départementale de la Préservation des Espaces Naturels, Agricoles et Forestiers du Loiret

Avis favorable sur le projet de révision du SCoT d'Orléans Métropole.

Le projet de SCoT d'Orléans métropole se décline en grandes orientations :

- révéler le capital nature et valoriser les identités,
- dynamiser les centres-bourgs et le centre ville,
- anticiper l'évolution des modes de déplacement,
- rechercher l'équilibre entre grands équipements et vie quotidienne,
- faire de la métropole un territoire résolument durable,
- jouer la carte de l'innovation.

S'agissant de la consommation des espaces, le SCoT prévoit d'optimiser les espaces urbanisés et de maîtriser la consommation foncière en privilégiant le renouvellement.

La consommation du foncier des dix dernières années s'élève à 59 ha/an pour l'habitat et à 16 ha/an pour les activités économiques, la révision du SCoT limite la consommation de foncier à 32 ha/an pour l'habitat et à 14 ha/an pour les activités économiques.

Les orientations de développement possible sur les superficies dédiées à l'activité économique ont été cartographiées ce qui permet à contrario de protéger les espaces non destinés à recevoir ces développements.

- considérant que le projet de SCoT constitue un document qui assure un équilibre entre les besoins de développement et la nécessité de préserver les espaces agricoles, naturels et forestiers.
- considérant qu'il servira de cadre lors de l'élaboration du plan local d'urbanisme intercommunal métropolitain avec une réelle volonté d'éviter l'étalement urbain.

Avis favorable.

Région Centre-Val de Loire

Les prescriptions du DOO devraient encourager la concertation entre PLU ou PLUI limitrophes des territoires voisins, notamment en matière de trame verte et bleue et de paysages.

Votre projet a pour ambition d'inscrire le territoire dans les quinze métropoles qui comptent à l'échelle nationale, et se décline en 3 axes :

S'affirmer en tant que Métropole capitale
Se révéler en tant que Métropole paysage -
Se réinventer en tant que Métropole des proximités.

Ces 3 axes sont en cohérence avec les priorités de développement co-construites avec les acteurs locaux dans le cadre de la démarche Ambitions 2020 pour le Bassin de Vie d'Orléans.

Concernant l'axe Métropole capitale, la Région approuve l'ambition de contribuer à l'attractivité du territoire régional, et de développement des échanges et interconnexions avec les territoires à toutes les échelles.

Je me réjouis par ailleurs du volontarisme de la Métropole qui place le paysage parmi les principaux leviers du développement territorial en dédiant un axe spécifique à cette thématique, appuyée en particulier sur le Val de Loire patrimoine mondial, et mettant, en avant les armatures paysagères : urbaine, forestière et agricole. En particulier, je note votre volonté de prise en compte des points de vue et co-visibilités structurantes du grand paysage.

Au titre de la Métropole des proximités, vous traitez notamment la maîtrise de la consommation foncière et le confortement des centralités existantes, supports d'offres de services et de mobilités plus durables, rejoignant fortement les préoccupations régionales.

Je souhaite souligner la clarté des documents et en particulier du DOO qui traduit les objectifs du PADD en prescriptions sous la forme de 7 fiches, qui néanmoins sont souvent insuffisamment précises ou opérationnelles.

Le territoire se fixe l'objectif d'accueillir 18 000 habitants supplémentaires pour porter la population de la Métropole à 300 000 habitants à l'horizon 2035, soit un gain d'environ 1 000 habitants chaque année.

De ce scénario, on peut estimer que découlerait un besoin d'environ 450 logements supplémentaires par an, soit près de 8 000 logements d'ici 2035. Vous vous fixez comme objectif la production effective de 18 000 logements neufs d'ici 2035 (soit la programmation de 20 à 24 000 pour assurer votre objectif). L'écart de 10 000 logements neufs mériterait d'être explicité au regard des besoins des populations actuelles, des perspectives de démolition, mais également en précisant le cas échéant les objectifs en matière de réhabilitation de logements vacants, l'intégralité des besoins n'ayant pas vocation à être traitée par des programmes neufs.

Je note avec intérêt la prise en compte du besoin de logements différenciés dans les documents de planification (pour public jeune, jeunes actifs, personnes âgées), mais regrette le manque de précision de la prescription correspondante qui s'apparente davantage à une recommandation.

Vous avez par ailleurs spatialisé la localisation de l'offre nouvelle par territoire correspondant aux grandes entités paysagères : Petite Beauce, Forêt d'Orléans, Cœur métropolitain, le Grand Val, la lisière de Sologne.

Vous envisagez le recensement des logements et copropriétés dégradées et la mise en place de dispositifs pour rénover la totalité du parc le plus énergivore, je m'en réjouis et vous rappelle l'intervention régionale en faveur de la rénovation thermique du parc social et privé.

La Métropole souhaite freiner la tendance en matière de consommation d'espaces (70,5 hectares artificialisés par an entre 1995 et 2016), en baissant le rythme de consommation à 845 hectares, soit environ 50 hectares par an.

Cet objectif, qui ne stoppe pas l'érosion du foncier agricole, mériterait d'être accompagné de prescriptions liées à la préservation des terres agricoles, avec davantage de mesures de protection via par exemple l'introduction d'un objectif quantifié de surfaces bénéficiant d'une ZAP ou PAEN.

Les objectifs chiffrés de consommation d'espaces sont cartographiés pour chacune des 5 grandes entités de paysage sus-citées, soit 600 ha pour le résidentiel et 245 ha pour l'activité économique répartis exclusivement sur les 3 pôles économiques métropolitains (Pôle 45 au nord, le parc technologique Orléans-Charbonnière à l'est et le parc de la Saussaye au sud).

"S'agissant du foncier à vocation résidentielle, vous avez défini 5 niveaux de densité minimale selon l'armature urbaine : de 35 logements/ha pour les zones les plus urbaines (Orléans, St Jean-de-la-Ruelle, sud de Fleury-les-Aubrais et St-Jean-de-Braye...), à 15 logements/ha pour les zones les moins urbaines (Forêt d'Orléans, Sud Sologne...). Si les minimums attendus de 30 et 35 logements témoignent d'un volontarisme à souligner, l'objectif de 15 logements est peu ambitieux au regard de l'enjeu de baisse de consommation foncière.

S'agissant des perspectives de développement économique du territoire du SCoT, la Métropole souhaite développer une stratégie économique soutenable en matière de consommation foncière en valorisant les espaces déjà aménagés et en mettant en valeur le potentiel de recyclage urbain et de reconstruction de la ville sur elle-même.

La Région partage cette ambition très volontariste qui, compte-tenu des disponibilités foncières et des rythmes de commercialisation constatés, mériterait un chiffrage des superficies à réintroduire sur le marché du foncier économique, par densification des zones existantes ou reconquête des friches existantes ou à venir.

La Région soutient votre volonté de traitement exemplaire des cinq pôles économiques métropolitains qui rejoignent les conditionnalités régionales en matière de foncier économique.

En matière de tourisme, le territoire veut s'affirmer comme destination touristique, en tant que ville de congrès et porte d'entrée du Val de Loire et des Châteaux et souhaite participer au rayonnement de la région, par son positionnement culturel et touristique dans le réseau des cités ligériennes porté par l'inscription du Val de Loire Patrimoine Mondial de l'UNESCO.

Le PADD du SCoT de la Métropole Orléanaise est en cohérence avec la Stratégie régionale du Tourisme et des Loisirs, mais vous pourriez renforcer encore l'ambition de la Métropole Orléanaise qui devrait s'affirmer comme le lien privilégié entre le Val de Loire et la région Ile de France qui concentre l'essentiel des flux touristiques internationaux.

La Métropole doit davantage s'affirmer comme une étape attrayante et privilégiée pour ces clientèles à fort pouvoir d'achat.

Sans renier le succès touristique de « La Loire à Vélo », son parcours au bord du fleuve, tangente le centre-ville et pourrait profiter davantage encore à la découverte des quartiers anciens et à l'économie locale.

A l'instar d'autres territoires, la Métropole orléanaise aurait tout intérêt à développer les conditions d'accueil des cyclotouristes pour mieux exploiter la notoriété et les flux touristiques de la « Loire à Vélo ».

Concernant les orientations en termes de mobilité, la Région se félicite des orientations affichées en vue de favoriser le report modal vers des solutions alternatives à la voiture particulière (modes doux ou collectifs).

Toutefois, sur le volet ferroviaire, je vous rappelle que le projet Orléans -Châteauneuf est aujourd'hui reporté, les conditions n'étant pas réunies pour mener à bien cette opération.

De même, la réouverture complète d'Orléans - Voves - Chartres n'est pas envisageable à court terme.

Si la Métropole souhaite explorer la possibilité d'une nouvelle gare unique de la Métropole d'Orléans pour une évolution à terme de sa connexion au réseau ferroviaire, la Région souhaite être associée aux réflexions.

Un éventuel nouveau franchissement de la Loire à l'est est évoqué. La Région rappelle sa priorité donnée aux objectifs de report modal de la voiture vers les mobilités alternatives, susceptibles de réduire les ambitions en matière d'extensions ou de créations d'infrastructures routières.

Vous avez intégré la Trame verte et bleue dans des prescriptions, avec notamment l'interdiction de toute construction au cœur des réservoirs de biodiversité, et le souhait de prise en compte de la biodiversité par la création de franges multifonctionnelles autour des opérations d'aménagement situées aux abords des corridors.

Concernant les aspects environnementaux, il conviendrait d'ajouter au rapport de présentation chaque fois que nécessaire, la mention du Plan Régional de Prévention et de Gestion des Déchets comprenant le Plan Régional d'Action en faveur de l'Economie circulaire.

Par ailleurs, il serait souhaitable de prendre en compte les projets en cours (centre de tri UTOM, déchetterie nouvelle génération...) et d'ajouter un enjeu relatif aux Déchets d'Equipements Electriques et Electroniques (DEEE) qui sont en forte augmentation ou encore le développement de l'économie circulaire.

De façon transversale, le SCoT pourrait décliner certaines données relatives aux déchets dans chacune des thématiques, par exemple :

Développement urbain : utilisation de matériaux recyclés dans les infrastructures / constructions... avec par exemple l'ajout d'une prescription relative au réemploi et recyclage des déchets du BTP, au recyclage des granulats...

Economie : participation à la création d'emplois / à l'attractivité du territoire avec le développement de l'économie circulaire via les ressourceries.

La notion d'Ecologie Industrielle et Territoriale (EIT) devrait être mise en avant dans le SCoT, notamment au sein de la prescription 1.2 où l'EIT pourrait être ajoutée comme moyen d'amélioration de la performance des zones d'activités. Je vous informe à ce titre qu'une expérimentation régionale en la matière est en cours sur la zone d'activités du Pôle 45.

Département du Loiret

Pas d'observation

CCI du Loiret

Avis favorable, sous réserve de la prise en compte des remarques et observations développées dans la note ci-jointe.

En conclusion :

Il semblerait que l'agglomération orléanaise ait pris conscience de sa densité commerciale et de sa relative saturation face au développement des pôles concurrents du reste du département.

Interdire la création de nouveaux pôles commerciaux, freiner le développement des galeries commerciales, favoriser la reprise des friches commerciales sont des actions qui permettraient une pause dans le développement commercial, sachant que les effets du dernier développement de CAP Saran n'ont pas encore été estimés.

Aujourd'hui, il ne s'agit plus de créer des mètres carrés commerciaux mais plutôt de qualifier l'offre en attirant de nouveaux concepts sur les friches commerciales qui commencent à apparaître dans l'agglomération orléanaise.

Le développement de l'attractivité commerciale et par conséquent de l'activité commerciale d'une centralité n'est pas la seule résultante du développement de mètres carrés.

D'autres facteurs entrent en jeu. La dynamique commerciale d'un pôle est également liée :

- à la présence de clients de proximité (faire revenir des habitants dans les centralités en réhabilitant des appartements au-dessus des commerces ou en créant des logements),
- au maintien, au retour des services publics, des médecins, des écoles dans les centralités, ces activités étant créatrices de flux,
- à l'accessibilité pour tous les modes de transports (stationnements, parkings vélos, transports en commun), à la signalétique,
- à la valorisation du patrimoine, au caractère touristique de certaines centralités.

Pour l'activité purement commerce, nous recommandons :

- de travailler le remembrement commercial surtout dans les centralités urbaines ou de quartier pour lutter contre l'émiettement commercial,
- pour le centre-ville d'Orléans, de travailler avec les propriétaires pour regrouper des surfaces afin d'obtenir des tailles de magasins recherchées par les enseignes nationales,
- Dans les centres bourgs, d'inscrire dans les PLUI l'interdiction de changement de destination sur certains emplacements pour préserver la diversité commerciale ou définir un périmètre de préemption.

Ce sont tous ces éléments qui contribueront à renforcer l'attractivité commerciale des centres-villes et centres-bourgs.

Chambre des Métiers et de l'Artisanat

Avis favorable, sous réserve de la prise en compte des remarques et observations développées dans la note ci-jointe.

En conclusion :

A l'horizon 2035, vous prévoyez une métropole de 300.000 habitants qui s'affirme (dynamisme, ouverture et attractivité nationale et régionale), se révèle (structuration du territoire par les paysages naturels et urbains) et se réinvente (adaptation et renouvellement pour un territoire solidaire et facile à vivre). A travers les trois axes stratégiques (métropole capitale, métropole paysages et métropole des proximités), vous entendez poursuivre la croissance démographique de notre territoire, son rayonnement et son développement économique, tout en préservant notre environnement et en renforçant les proximités pour faire une métropole à échelle humaine.

Je ne puis qu'abonder à ces principes directeurs. Vous souhaitez notamment conforter les centralités. Les artisans de proximité, qui exercent habituellement dans les centres-villes et centres-bourgs, apportent des services quotidiens à la population et animent nos territoires, méritent, effectivement, de voir leur rôle social affirmé. Vous entendez également renforcer les pôles économiques de proximité. Les artisans du secteur de la production et certains du secteur des services ont souvent besoin de locaux d'une superficie comprise entre 150 et 300 m². Le renforcement des pôles économiques de proximité, qui sont en mesure d'accueillir ces artisans pour qu'ils poursuivent leur développement, ne peut qu'être bénéfique.

J'ai également noté l'ambition métropolitaine de logements de qualité, performants et innovants. Les artisans du secteur du bâtiment sont les acteurs de la construction et de la rénovation. Nous devons les associer à cet enjeu. Si ma Compagnie a déjà travaillé pour promouvoir l'éco-construction, il est nécessaire de réfléchir ensemble à un grand plan de formation des hommes de l'art pour faire de notre territoire une métropole à énergie positive.

Par ailleurs, vous évoquez les enjeux de mobilité avec le nécessaire renforcement des transports collectifs ou les mobilités douces. Si ces enjeux sont importants, je me permets toutefois d'attirer votre attention sur la nécessité, pour nombre d'artisans, d'utiliser leur véhicule professionnel pour se rendre chez les clients, à l'instar du plombier qui se déplace à votre domicile pour une réparation. La problématique des livraisons est aussi importante, d'autant si nous renforçons les commerces de proximité : ces locaux, de taille modeste, ne permettent pas de stocker de façon conséquente.

Enfin, en qualité d'institution organisatrice des examens d'accès à la profession de taxi et de l'immatriculation de ces professionnels, je me tiens à votre disposition pour étudier conjointement l'apport de ces professionnels aux enjeux de mobilité, surtout avec le développement du tourisme de loisir et d'affaire.

Chambre d'Agriculture

Avis favorable au projet arrêté avec la demande d'intégrer les points figurants dans le courrier d'accompagnement.

A l'exception de la zone de Chécy qui n'apparaissait pas dans le projet présenté avant l'arrêt et dont nous n'identifions pas la justification, le dossier arrêté est ambitieux pour la Métropole tout en prenant fortement en considération les enjeux agricoles. Au regard des documents existants et des tendances actuelles, sa mise en œuvre devrait permettre de modérer considérablement la consommation foncière, en développant une métropole des proximités.

Boigny sur Bionne

Avis favorable

Fleury-les-Aubrais

Avis favorable aux deux projets avec les observations ci-dessous :

- Concernant le PDU, le projet répond aux objectifs de la commune de réduire la place de la voiture dans la ville en améliorant le réseau de transports et en donnant une place importante aux déplacements alternatifs.
- Concernant le SCoT, les objectifs traduits dans le PLU communal récemment approuvé sont bien en adéquation avec le projet, plus particulièrement le développement urbain maîtrisé, la préservation et restauration de la trame verte dans la Métropole.
- Par ailleurs, dans le volet commercial du SCoT, les objectifs inscrits correspondent aux besoins commerciaux, et à la revitalisation du centre ville de Fleury.

Marigny les Usages

Avis favorable

Olivet

Avis favorable, trois axes stratégiques :

1. la métropole capitale : affirmer l'ouverture et le dynamisme de la métropole pour un territoire attractif et rayonnant ;
2. la métropole des paysages : respecter les grands équilibres et assurer les transitions entre ville, nature et agriculture pour un cadre de vie qualitatif ;
3. la métropole des proximités : conforter la ville des proximités entre habitat, services, mobilités et innovation numérique.

Le document d'orientations et d'objectifs qui répond aux objectifs du projet d'aménagement et de développement durables autour de sept thématiques :

1. dessiner la Métropole des paysages ;
2. préserver et valoriser les richesses naturelles pour un territoire de qualité ;

3. un développement urbain maîtrisé ;
4. un parc de logements de qualité, performant et innovant pour 300 000 habitants ;
5. organiser l'accueil des fonctions économiques et stratégiques de la métropole ;
6. conformer l'armature commerciale ;
7. vers une mobilité durable dans la métropole.

Orléans

Avis favorable

Saint Jean de Braye

Avis favorable.

Considérant que la commune a déjà engagé deux projets urbains importants (écoquartier du Hameau et ECLO) qui devraient s'achever à l'horizon 2020-2022, Souhaitant que le nombre de logements programmés soit réévalué à hauteur d'une fourchette de 1900 à 2100 d'ici l'année 2035.

Saint Jean de la Ruelle

Avis favorable

Saint Jean le Blanc

Apporte les éléments de réponse suivants.

Les projets du Schéma de Cohérence Territoriale (SCOT) et de Plan de Déplacement Urbain (PDU) n'appellent pas de remarque majeure.

Il est cependant à noter que le prévisionnel de 400 à 500 logements prévus à Saint Jean le Blanc pour une période de 17 ans dans le SCOT semble faible et risque d'être dépassé. Il convient de prendre en considération :

- le fort taux de croissance du parc de logements de Saint Jean le Blanc (16,7 % entre 2006 et 2014, rapport de présentation du SCOT) est certainement accentué depuis au regard des autorisations d'urbanisme instruites,
- la volonté d'optimiser les espaces urbanisés et de maîtriser la consommation foncière portée par le PADD correspond au mode d'urbanisation en évolution sur notre commune : la densification urbaine s'accroît, accompagnée par l'urbanisation des dents creuses,
- le DOO place la commune de Saint Jean le Blanc sur une densité attendue de 25 à 30 logements à l'hectare,
- la densification urbaine en plein essor (démolition de constructions au profit de constructions plus importantes, extension des bâtiments existants ou ajout d'une habitation supplémentaire sur une parcelle bâtie) viendra remplir les objectifs sans consommation des nouvelles superficies d'urbanisation attribuées pour le secteur centre sud « le grand val » de 64 hectares.

Le guide d'entretien du PLUM transmis à vos services reprend ces éléments. U est probable que le prévisionnel de 500 logements supplémentaires soit atteint en 10 ans et poursuit ensuite avec le renouvellement urbain.

Saint Pryvé Saint Mesmin

Avis favorable

Saran

Avis défavorable au projet de SCOT, demande l'intégration des remarques évoquées
Le développement de la métropole à travers le SCoT s'appuie sur le « Cardo Nov'O », axe Nord-Sud de la Métropole correspondant au tracé de R.D.2020. Cet axe de communication routier structurant sera porteur des principales fonctions métropolitaines. Il croise un axe Est-Ouest majeur, le « Decumanus », correspondant au tracé de la Loire, support naturel qui structure l'offre économique, culturelle, touristique et de loisirs associés aux espaces de nature.

Si ce schéma structurant à la romaine paraît intellectuellement séduisant, il est cependant primordial qu'il s'adapte aux spécificités des territoires traversés et en reflète la diversité fonctionnelle.

Une déclinaison de cet axe Nord-Sud en séquences reflétant la diversité des fonctions du territoire irrigué semblerait plus judicieuse, de sorte que la RD2020 ne se limite pas à un axe routier tranchant, porteur de fonctions métropolitaines déconnectées de l'environnement traversé, voire dévastateur. Il faut l'imaginer comme un axe participant à la composition des territoires communaux dans lesquels son intégration et sa perméabilité doit être un atout permettant la complémentarité du développement à l'échelle locale et métropolitaine.

L'entrée métropolitaine nord (page 30) est présentée comme un linéaire polymorphe intégrant à la fois une entrée autoroutière par RD 2701 (ex bretelle autoroutière), et routière par RD2020 via faubourg Bannier jusqu'aux boulevards ceinturant la ville d'Orléans.

Si la notion d'« entrée » peut se concevoir en terme de porte prolongée d'un couloir, elle perd toute sa pertinence lorsque ce couloir s'étend sur 5 kms et traverse une diversité d'espace offrant de nombreuses sorties potentielles voir d'arrêt.

Le concept d'entrée urbaine doit donc être revu à l'échelle non plus de la centralité orléanaise, mais de la centralité métropolitaine. Une entrée métropolitaine jusqu'à la voie de contournement nord (Motte Pétrée, Langevin, Tuilerie) paraît être la distance pertinente de sorte que les communes qui jouxtent celle d'Orléans ne soient pas son antichambre, mais bien une partie intégrante à part entière du territoire métropolitain et non un espace de transition entre la campagne et la métropole. Il est vrai que le diagnostic n'a pas intégré l'existence de cet axe de contournement nord qui serait devenu alors un axe majeur d'entrée de ville et de nouvelle répartition et reports de trafic; il s'agit entre autres d'un exemple des effets pervers de l'obsolescence du diagnostic.

La nomenclature choisit pour catégoriser les secteurs décentralisés posent également question. En effet, les « centres urbains » sont Orléans, Fleury-les-Aubrais, Olivet et Orléans la Source ; les autres centralités sont les centres-bourgs. Or, d'un simple point de vue de leur poids démographique, les centralités de Saran, Saint-Jean-de-la-Ruelle, La Chapelle St Mesmin ou encore Saint-Jean-de-braye, à minima, ne peuvent être regardées comme les centres-bourgs de Bou ou Chanteau ; ils tiennent bien plus des 4 centres urbains identifiés.

Il y a donc lieu de revoir ou de diversifier les catégories de centralité

Le D.A.A.C détermine les conditions d'implantation des équipements commerciaux qui, du fait de leur importance, sont susceptibles d'avoir un impact significatif sur l'aménagement du territoire et le développement durable. Le D.A.A.C définit ainsi des localisations préférentielles pour l'implantation des nouveaux équipements commerciaux. La cartographie présentée a oublié le pôle « Meliès » sur Saran pourtant pôle structurant de fait.

En effet, comme indiqué dans le D.0.0 (page 108), les pôles d'envergure visent à maintenir l'activité commerciale et à en permettre sa modernisation sans expansion de ces pôles. Le pôle Meliès regroupe des commerces au rayonnement intercommunal et intercantonal (cinémas, salle IMAX), de fréquentation hebdomadaire à occasionnelle qui ne pourraient pas s'installer sur Orléans. Il répond donc aux critères d'un pôle structurant d'envergure.

Concernant le pôle structurant de rayonnement des Cent Arpents, son périmètre est erroné puisqu'il englobe la totalité du site de la Chatonnerie qui ne lui est pas contigu et qui n'a jamais eu de vocation exclusivement commercial. De fait les autorisations d'urbanisme en cours ne prévoient que 25% pour ce développement commercial, le reste étant dédié au développement de l'habitat et notamment au renforcement de la densité urbaine du centre urbain de Saran qu'il n'y a plus lieu de considérer comme un centre bourg.

Il faut donc revoir la cartographie du D.A.A.C

Il semble enfin que le diagnostic ait un peu vieilli (exemple le diagnostic de 3 forages sur la commune alors qu'il n'en existe plus qu'un depuis 2017), et peut générer parfois des prescriptions du D.0.0 obsolètes, soit que les opérations d'aménagement soient déjà réalisées ou en cours, soit que de nouveaux axes structurants pour le territoire métropolitain aient été réalisés, mais pas pris en compte pour élaborer les prescriptions. Une mise à jour en ce sens serait la bienvenue et éviterait d'en déduire des prescriptions incohérentes.

Enfin, il est notable que la métropole des services publics soit la grande absente de ce projet. L'aménagement du territoire ne peut être envisagé sans présence et organisation des services publics qui maillent le terrain et sont au service de tous les acteurs de notre territoire.

Semoy

Avis favorable sur le projet de révision du SCOT.

S'inscrire dans les orientations fortes en termes de Métropole capitale, Métropole paysages et développement durable. Pour autant la ville souhaite que soit modifiée la prescription 4.4 du DOO conformément à l'avis rendu par la délibération n°72/18 du conseil municipal sur le projet de révision du PDU.

Conseil de développement d'Orléans Métropole

Les données démographiques sur l'aire urbaine communiquées par l'INSEE permettent de qualifier l'objectif de population retenu pour Orléans Métropole,

Un travail en InterSCoT a été amorcé. Il bénéficie de l'expertise de l'Agence d'Urbanisme de l'Agglomération, qui a préparé notre SCOT, et peut donc contribuer à la cohérence d'ensemble. Certes le développement des échanges entre la métropole et son aire urbaine sont importants pour l'avenir, et les ambitions exprimées dans les trois autres SCOT de l'aire urbaine ne peuvent que contribuer à notre attractivité, notamment par les liaisons qu'ils voudront développer avec leurs territoires frontaliers.

Mais l'attractivité d'Orléans Métropole, dont doit bénéficier toute l'aire urbaine, doit être principalement construite - en consolidant les flux d'habitants et d'emplois venant du Grand Paris, - en développant les flux et les réseaux avec les autres grandes agglomérations de la Région Centre Val de Loire, avec les métropoles nationales, - et avec une grande ouverture à l'international.

Pour l'avenir le CDM souhaite collaborer avec les instances responsables des trois EPCI, et qu'il soit prochainement possible de travailler à un SCOT commun. A minima, le CDM voudra travailler à un document de synthèse des quatre SCOT lorsqu'ils seront tous élaborés.

Avis général du CDM sur le DOO.

Le DOO est composé d'un ensemble de 87 Prescriptions associées à 7 grands objectifs :

1. Dessiner la métropole paysage,
2. Préserver et valoriser les richesses naturelles pour un territoire de qualité
3. Un développement urbain maîtrisé,
4. Un parc de logements de qualité, performant et innovant, pour 300 000 habitants,
5. Organiser l'accueil des fonctions économiques stratégiques de la métropole,
6. Conforter l'armature commerciale et artisanale,
7. Une mobilité durable dans la métropole.

Le CDM apprécie très positivement :

- De voir le DOO inscrire dans l'espace une métropole plus durable, une capitale régionale que le paysage rend plus agréable et plus attractive. Le thème de l'acceptabilité se traduit par la notion de réseau de villes des proximités, qui remplace le développement radioconcentrique antérieur.
- Que le DOO prenne en compte et exploite la proximité de Paris, qui est pour la métropole un atout spécifique dans la Région.
- Le renforcement de la cohésion et de la qualité des centres urbains déjà constitués, la restauration d'un dynamisme économique de la ville centre et son rajeunissement, et la notion de maillage entre ces centres d'une part, et entre les sites remarquables d'autre part. Ils devraient renouveler en profondeur le mode développement d'Orléans Métropole.
- L'objectif d'atteindre 300 000 habitants dans une quinzaine d'années. Ce chiffre traduit une ambition raisonnable d'attractivité : inverser le solde migratoire précédemment négatif en captant des habitants du bassin parisien, et rééquilibrer la croissance de l'aire urbaine sur son cœur. Le solde migratoire de la métropole n'est positif que pour les étudiants et les cadres, mais l'INSEE note que ce solde migratoire des jeunes est 3 à 4 fois inférieur à celui des territoires de référence. Ceci impose d'augmenter très fortement les entrées de l'Ile de France vers la métropole et donc de développer la place nationale et internationale d'Orléans
- De travailler l'emploi en parallèle de l'habitat, signe d'un projet d'aménagement du territoire plutôt que de simple urbanisme. Ainsi figurent dans le DOO des marqueurs de fonctions supérieures (tertiaire, R&D, mais malheureusement peu industrielles) autant que des ambitions qualitatives pour la production de logements.

D'autre part le CDM, expression d'une société civile diverse dans ses activités et dans ses sensibilités, est attaché à la réussite du Projet Métropolitain, car il a été construit avec une gouvernance respectueuse de cette diversité et bienveillante pour les communes voisines. Le DOO paraît dans son ensemble tout à fait cohérent avec les ambitions du Projet Métropolitain, en particulier dans les dimensions de Capitale catalyseur du Val de Loire, de métropole internationalisée, et de métropole multipolaire.

Seule paraît manquer dans le SCOT, parmi les prescriptions pouvant concourir au Projet Métropolitain, une véritable ambition numérique. Le DOO n'intègre que fort peu dans ses prescriptions de contribuer au développement d'une « smart city », tandis que cette dimension du développement urbain a quitté ailleurs le stade du laboratoire.

Faute de temps, et au-delà de l'accord général énoncé ci-dessus, le CDM s'est concentré sur les domaines où il paraissait le plus attendu : c'est sans doute sur les facteurs qui peuvent le mieux contribuer à l'attractivité économique et sociale du territoire, et qu'expriment les quatre derniers objectifs énoncés dans le DOO.

Cependant un développement est consacré à la vulnérabilité du Val au risque d'une crue majeure de la Loire : le CDM considère qu'il faut aller plus loin que ne le prévoit le DOO dans son deuxième objectif.

Un parc de logements de qualité, performant et innovant, pour 300 000 habitants.

Cette ambition est déclinée en objectif de construction de 18 000 logements d'ici 2035, et en objectif de programmation de 20 600 à 24 000 logements. Ceci peut questionner sur le développement économique attendu, sauf à considérer qu'une part non négligeable des constructions accompagnant ce développement s'opéreront en dehors de la métropole (Cf. le cas d'Ardon ou de Gidy). Un objectif de 24 000 logements construits semblerait plus volontariste tout en restant réaliste. De fait ce ne serait que la continuité du Plan Local de l'Habitat 2016-2021, où figure déjà l'objectif de construire 1 500 logements par an.

Les Métropoles sont généralement confrontées à la « gentrification » de leur centre-ville. Hors cas du logement social, il devient accessible pour la population la plus aisée, et relègue la classe moyenne dans des territoires périphériques, quelquefois éloignés. Orléans Métropole n'échappe pas à cette tendance. Afin de limiter l'étalement urbain, de maintenir une mixité de population et de proposer un parcours résidentiel dans Orléans Métropole, le CDM préconise d'aider l'implantation des primo-accédants, et plus généralement des classes moyennes, en favorisant des dispositifs intermédiaires entre le marché libre et le logement social. Exemples : - opérations en "accession sociale à la propriété" (dispositif avec encadrement des prix de vente et des ressources des accédants, avec garanties de rachat et de relogement), - opérations en "Loyers Locatifs Intermédiaires", - dispositif d'aide de la Collectivité pour les primo-accédants avec l'appui des partenaires financiers et des promoteurs.

Les projections démographiques indiquent un vieillissement des habitants de la Métropole. Si la Loi ELAN confirme la réduction de 100% à 10% de logements accessibles dans une opération neuve, il peut être opportun de viser dans certains quartiers ciblés (proximité des services et surreprésentation des personnes âgées), des objectifs d'adaptabilité spécifique pour les seniors (volets électriques, douches à l'italienne, ...).

Les deux-tiers du marché immobilier de la métropole appartiennent au secteur privé, qu'il soit lié à l'accession à la propriété ou au marché investisseur de biens locatifs. Malgré les grands travaux de rénovation de la ville d'Orléans, le marché y affiche une

dynamique moins marquée que dans les autres métropoles françaises, l'augmentation récente, mais rapide du taux de chômage ayant pu impacter la croissance du marché.

Toutefois la métropole est attractive en termes d'accessibilité immobilière, avec des prix largement inférieurs à ceux des villes proches (Tours est à +10%, Rouen +15%, Rennes +20%, Nantes +30%, ...). Ces prix de marché faibles ne facilitent pas l'investissement des professionnels, mais insister dans le SCOT sur un marché orléanais qui serait trop élevé en prix et en valeur locative n'est pas cohérent avec la dynamique que nous voulons imprimer. Il serait plus judicieux de profiter de la réalité de ces prix relatifs pour relancer la venue d'entreprises et le marché de l'emploi dans une ville à pouvoir d'achat immobilier exceptionnellement favorable.

Comme noté ci-dessus, le rythme de construction neuve dans la métropole orléanaise reste modéré par rapport à d'autres territoires en tension (Nantes, Bordeaux, Rennes, etc...). Or la construction répond à des besoins quantitatifs, mais transforme également qualitativement l'habitat en introduisant des logements à basse consommation énergétique, accessibles PMR, et de qualité sur le plan sanitaire (plomb, amiante), avec une typologie adaptée à la demande actuelle (petits logements). Dans ce contexte, la capacité du territoire à maintenir son attractivité dépend aussi du traitement de son parc ancien. Si l'habitat social s'inscrit naturellement dans une continuité d'amélioration au sein des dispositifs habituels (ANRU), un habitat privé moins structuré et plus complexe à appréhender nécessite également de s'inscrire dans la dynamique de requalification. Sont notamment concernés :

- les logements énergivores,
- les logements insalubres ou déqualifiés des vieux quartiers,
- les copropriétés dégradées ou en voie de le devenir,
- le traitement individuel du risque inondation.

A cet égard le Val inondable cumule les handicaps dans le cas des constructions neuves (foncier plus important du fait des bassins de rétention, fondations renforcées, résilience des réseaux) comme dans le cas de la rénovation de l'habitat ancien (la requalification des copropriétés est estimée à 60 k€ par logement). Le plan "Action cœur de ville" de l'État a démarré récemment, mais il est réservé aux secteurs hors Métropole. Face à un risque de dégénérescence du Val où les logements existants seraient devenus invendables, un programme de requalification d'ensemble pourrait être entrepris avec une valeur exemplaire au plan national. Cette approche n'apparaît malheureusement pas dans le DOO. La notion de « quartier résilient dans le Val » est attendue.

Dans une optique de maîtrise des coûts du foncier dans les centres-villes, hors cas des ZAC, le DOO renforce à juste titre un objectif de densification. Cela peut conduire à accepter des constructions R+4 en modifiant le règlement actuel et ainsi densifier la population dans les territoires centraux où le foncier disponible est très limité.

Une auberge de jeunesse de grande capacité et qualité devrait être implantée au centre de la métropole, outil d'attraction facilitant l'accès des jeunes aux événements et aux équipements.

Organiser l'accueil des fonctions économiques stratégiques de la métropole.

Si l'emploi ne relève pas formellement du SCOT, l'organisation de l'espace pour soutenir et favoriser le développement des activités sources d'emplois en est une composante essentielle. Et les orientations politiques de la Métropole concernant

l'éducation, la sécurité, la mobilité, la culture et l'accès aux soins sont et seront les déterminants du choix des futurs cadres et salariés des entreprises de s'y implanter.

Le développement des services et du commerce est bien identifié, mais, en dehors des filières d'excellence (pharmacie, cosmétique, aéronautique, agro-industrie, ...), celui de l'industrie en général ne nous paraît pas suffisamment évoqué. C'est pourtant une spécificité de la métropole, et le développement des filières d'excellence n'a pas compensé la baisse très importante de l'emploi industriel enregistrée entre 2009 et 2014.

L'attractivité d'Orléans Métropole passera donc aussi par la valorisation de son identité Industrielle, signature pratiquement unique en Région Centre. Orléans Métropole regroupe au sein de l'empreinte urbaine un ensemble d'acteurs de grands groupes industriels et de PME/TPE qui génèrent des exportations et tirent le tertiaire, et sont source de cohésion sociale et sociétale. Sa force réside dans son caractère différencié. En effet les activités industrielles cosmétiques, pharmaceutiques, agroalimentaires, les plateformes de distribution industrielle, les activités de motorisation et d'électromécanique, de défense, d'aéronautique, sont complétées par un réseau de sous-traitants de biens ou de services et de PME et TPE expertes qui assurent par leur taille et leur diversité une belle capacité d'absorption et de résistance à l'érosion face aux aléas économiques. Ces 750 entreprises et les 26000 emplois directs liés à ces activités génèrent environ trois fois plus d'emplois indirectement liés à leur cœur de métier, soit un effet sur 90000 emplois. Il est important de mettre en valeur nos filières d'excellence. Il convient de poursuivre et renforcer les synergies entre elles (ainsi entre la cosmétique et le végétal). Simultanément, beaucoup d'autres entreprises industrielles sont très compétitives. Ainsi la promotion de la dimension industrielle d'Orléans Métropole et l'organisation des parcs d'activité pour la consolider et la développer devraient-ils apparaître clairement dans le DOO du SCOT.

Suffit-il de concentrer le développement industriel sur les trois Pôles Métropolitains nord, ouest et sud, alors que l'un d'entre eux au moins approche de la saturation? Ces trois pôles ne sont pas les seuls à devoir bénéficier, tel que prévu dans le DOO, d'un traitement de voirie, d'architecture, et de couvert végétal privilégié. D'autant plus que tous les pôles métropolitains ne sont pas éloignés de la saturation. Il convient d'inscrire dans le DOO les parcs d'activité « secondaires » et de ne pas les laisser se déqualifier. Ils abritent généralement quelques entreprises industrielles remarquables par leur renom (exemple Duralex à la Chapelle-St Mesmin) ou par leur place significative sur le marché international (exemple Nidec-Leroy Somer sur le Parc Archimède).

Un travail d'optimisation de l'implantation des entreprises dans les différents parcs peut également être organisé. La Métropole, qui a une compétence économique, doit veiller à la mise en réseau des compétences des entreprises au sein des parcs d'activité et entre ceux-ci (cf. la démarche ACTIF initiée par la CCI).

Le DOO mentionne à juste titre que doit être prise en compte l'incidence sur le développement de l'habitat et des transports des implantations d'entreprises importantes à la périphérie de la métropole, dans les EPCI voisins.

Le DOO comporte des prescriptions intéressantes visant l'identification et la valorisation des friches, afin de requalifier le foncier d'activités et d'accueillir de nouvelles entreprises.

Une attention particulière pourrait être portée aux grandes zones commerciales. Il est probable qu'elles devront se reconverter du fait des mutations des habitudes des consommateurs, qui les portent vers les achats par internet ou dans de plus petits centres commerciaux.

InterRives et quelques autres ZAC offriront un excellent cadre d'accueil des fonctions tertiaires. Les entreprises y trouveront une réponse à la demande contemporaine de services, de support numérique et de qualité énergétique. Bon nombre de celles qui occupent aujourd'hui des bureaux traditionnels dans l'agglomération vont vouloir les quitter pour rejoindre les nouveaux parcs. Même offerts à des prix faibles ces bureaux resteront vacants.

Aussi suggérons-nous de monter une forme d'observatoire de ces déménagements et vacances, et d'intégrer au DOO un objectif de mutation de ces immeubles traditionnels de bureaux vers d'autres usages, tels que l'habitat, qui serait ensuite développé dans le PLU métropolitain.

Enfin, concernant les parcs d'activités situés en zone inondable, des territoires de remplacement pourraient être identifiés si les réseaux techniques ne peuvent être rendus par avance parfaitement résilients après inondation, sans attendre la matérialisation du risque et ses conséquences pour l'emploi.

Conforter l'armature commerciale et artisanale

Le DOO prévoit un développement commercial qui prend en considération les nouvelles pratiques d'achats et l'évolution de l'offre des territoires voisins, avec leurs conséquences sur l'apparition de friches commerciales et la fermeture d'enseignes. Il pointe le bon maillage commercial, mais aussi l'affaiblissement des petits commerces et l'absence de toute implantation commerciale nouvelle de plus de 1 000 m² dans les centres. Il relève des signaux faibles de fragilisation de l'activité commerciale, avec des performances négatives dans le centre-ville d'Orléans (malgré un chiffre d'affaires total qui reste dans la moyenne des villes comparables), des taux de vacance en hausse, et des baisses de rendement des hypermarchés dans certains ensembles commerciaux, marque d'une perte d'attractivité et d'un excès de duplication des magasins de chaînes ou succursales.

A juste titre le DOO pointe que le cœur de ville d'Orléans doit se renouveler pour enrayer la hausse du taux de vacance et rester moteur de la métropole, et que chaque centre urbain doit avoir une dynamique commerciale pour entrer dans l'objectif général de métropole des proximités. Il identifie et contient les pôles commerciaux de périphérie en leur donnant la possibilité de se moderniser et de progresser en qualité, il localise de préférence les implantations commerciales nouvelles dans les friches économiques et commerciales, toujours en ménageant les centres-villes. Enfin il suggère l'implantation de concepts commerciaux différenciants, innovants et originaux.

Le CDM voudrait insister sur le fait que le développement commercial est une résultante plutôt qu'une condition du développement des centres-villes. Quand le centre-ville est un lieu de bien-être qui répond aux besoins fondamentaux de la population (écoles, santé, services publics, crèches, offre de loisirs, offre pour les enfants et les seniors, ...) le commerce redevient vivant et dynamique. L'attractivité commerciale repose sur un rapport au temps, à la distance et à l'attractivité patrimoniale du centre-ville. La pérennité du commerce de proximité demande confort, sécurité, et services à la population. Ainsi le centre-ville commercial doit-il être fonctionnel comme les meilleurs centres commerciaux, qui sont faciles d'accès, lisibles, innovants, avec des zones ludiques et des zones de repos.

Le CDM relève ci-après les éléments qui concourront au développement du commerce dans les centres-villes, et tout particulièrement dans celui d'Orléans. Ceux qui devraient figurer dans le DOO ou le DAAC sont soulignés.

Structure générale du commerce dans le centre d'Orléans.

La proposition commerciale se situe sur un axe étiré du nord au sud et les secteurs commerciaux sont séparés par la Place du Martroi. Pour l'ensemble du chaland, cette géographie la rend peu lisible. Il faut renforcer l'attractivité des rues transverses, et développer l'axe commercial rue des Carmes / rue Jeanne d'Arc, et renforcer le bel axe Place du Martroi-Place de Loire pour étoffer la proposition, décroiser les quartiers, et développer des circuits courts et transversaux.

Le manager commercial de la Ville d'Orléans animera et fera le lien avec les commerçants et le marketing de la ville afin de renforcer l'offre commerciale avec des rues commerçantes équilibrées. Il faudra veiller au développement d'offres commerciales spécifiques pour les étudiants dans le centre, pour accompagner l'offre nouvelle d'enseignement supérieur.

Accès et politique de transport.

Amélioration des déplacements pour accéder au centre-ville - Vélos, trottinettes, scooters et autres moyens doux à venir, véhicules électriques en location... - Développement des voies cyclables - Traversées de la Loire avec passerelle en encorbellement sur le Pont Royal (travail collaboratif avec l'Architecte des Bâtiments de France, concours d'architectes) et une autre passerelle - Plan de circulation fluide dans chaque secteur de l'intra-muros - Plan directionnel des parkings relais et des parkings en centre-ville pour laisser les voitures en périphérie de la ville - Élargir les circuits marchands (ex : Marquage au sol d'un cheminement naturel et ludique) - Panneaux directionnels des différents quartiers et monuments - Relier les communes limitrophes d'Orléans par des transports rapides

Stationnement.

Augmentation des parkings vélos et scooters et autres, sécurisés... - Offres de stationnement gratuit un jour de la semaine et jours d'animations commerciales. Nous notons que la ville de Chartres a offert 25000h de stationnement pour des animations commerciales.

Augmentation des poches de parkings-relais proches des centres-villes.

Services et innovation

Outils innovants et attractifs (faire appel à Nekoe) - Plateforme de livraison (groupage) et réception des futurs drones, système de conciergerie commerciale - Services non marchands

Impact de l'Habitat sur le commerce

Densifier et diversifier la population - Proposer un habitat adapté aux nouveaux parcours résidentiels - Ramener des primo-accédants, des familles et des jeunes (attention au vieillissement des habitants) - Revaloriser le bâti de la reconstruction - Aménager l'arrière des nombreux immeubles « après-guerre », devenus zones de stationnement anarchique et qui pourraient être requalifiées (ex : jardins potagers). - Faciliter l'urbanisme pour étoffer la proposition de biens neufs. - Récupérer des immeubles de bureaux vacants pour changer leur destination en habitation. - Rénovation de l'habitat ancien ; Les quartiers piétons sont embellis, mais l'habitat reste vétuste parfois insalubre. - Attractivité des espaces publics - Aires de jeux et salles de jeux couvertes (ex : Kindercity à Zurich : la science par les jeux).

Le CDM propose de créer un Observatoire de veille commerciale afin de se comparer aux villes de même poids et de connaître à tout moment nos faiblesses et nos forces : - Taux de vacance et friches commerciales - Turn-over - Besoin en enseignes - Besoin en emplois - Taux de fréquentation par rue - Superficies commerciales/habitant -

Chiffre d'affaires des différents pôles commerciaux - Outils de diagnostic prospectif commerciaux - Outils de pilotage - Poids et équilibre des différents pôles commerciaux.

Vers une mobilité durable dans la métropole

Le CDM approuve de façon générale les objectifs affichés dans le DOO et salue tout particulièrement l'accent mis sur la promotion des modes durables de déplacement, sur l'articulation des réseaux entre eux dans une approche multimodale, et sur la connexion de la métropole avec Grand Paris Express et les aéroports parisiens.

Le CDM, qui travaille en parallèle sur le Plan de Déplacements Urbains, a porté une attention au traitement par le DOO des transports ferroviaires. Néanmoins, dans la mesure où ceux-ci devraient être l'objet d'une auto saisine particulière, le CDM se contente de résumer quelques points essentiels qui seront ultérieurement développés et argumentés.

Le DOO mentionne de tenir compte de la perspective de la ligne très grande vitesse POCL conçue pour soulager la ligne actuelle Paris-Lyon et contribuer à l'aménagement du territoire de la région Centre Val de Loire et de l'Auvergne. Ce projet à très long terme devrait être considéré sous l'angle des nécessaires réserves foncières à prévoir, sachant qu'une traversée d'Orléans par le centre-ville serait beaucoup trop bruyante, et que la métropole doit se positionner pour demander la ligne au risque que celle-ci passe beaucoup plus à l'Est du département et prive Orléans d'un accès futur au réseau européen de TGV.

La métropole peut par contre saluer la perspective d'être un jour traversée par la ligne grande vitesse POLT, et ainsi reliée au sud du pays.

Le CDM recommande de se donner pour priorité d'obtenir de SNCF Mobilités et Réseaux une desserte fiable et de grande amplitude de Paris Austerlitz, synchronisée pour bien s'insérer dans le trafic du RER parisien, avec arrêt sur une station du réseau Grand Paris Express. La liaison avec les aéroports pourrait être doublée par un système également cadencé de bus.

Le CDM insiste fortement pour que soient lancées dès maintenant les études conduisant à une gare unique au sud du faisceau ferroviaire de la gare des Aubrais, bien conscient de l'ampleur financière d'un tel projet, que celui-ci aura une incidence importante sur l'urbanisme et les plans de déplacement dans le secteur, et que ces études nécessiteront une forte mobilisation conjointe de la SNCF. Les réserves foncières adéquates devraient également être très vite identifiées.

Une gare unique, moderne et multimodale serait un élément essentiel de l'attractivité de la métropole, libérerait des emprises foncières considérables et de grande valeur, et serait une source de développements économiques et commerciaux rayonnant sur tout le centre de la métropole. C'est un complément indispensable au programme pluriannuel d'InterRives.

A court terme, pour attendre cette gare unique, le CDM considère qu'il faudrait obtenir :

Soit un retournement vers InterRives de la gare des Aubrais, assorti d'une capacité de parkings aussi importante qu'aujourd'hui, ce qui libérerait les terrains que la ville de Fleury-les-Aubrais voudrait lotir, Soit un gel de ce projet de lotissement pour préserver la capacité de stationnement actuelle, qui est déjà insuffisante à certaines heures, et la recherche sérieuse d'une alternative beaucoup plus capacitaire que le projet de téléphérique. Ce dernier projet perdrait du sens dans la perspective d'une gare unique, tandis qu'un franchissement en passerelle au-dessus des voies sera un

atout durable pour relier InterRives et les développements de Fleury-les-Aubrais (Cf l'exemple de passerelle réalisée par l'entreprise Beaudin-Chateauneuf à Orly).

Complément apporté (Composer avec les risques naturels, technologiques, et les nuisances) . Préserver et valoriser les richesses naturelles pour un territoire de qualité.

Au regard du nombre de biens déjà exposés au risque inondation, le CDM relève le choix politique fort qui doit être posé par Orléans Métropole entre Ne pas urbaniser les 64 ha encore inscrits dans le DOO et reporter cette urbanisation additionnelle hors de la zone inondable, □ Ou bien poursuivre l'urbanisation prévue, en en faisant une opération exemplaire d'adaptation au risque, notamment sous l'angle de la capacité à se relever très rapidement d'une inondation. Au vu d'avis divergents entre ses membres, et avant que des travaux spécifiques clarifient davantage le sujet, le CDM n'a pas encore tranché ce choix.

Cependant il nous a paru nécessaire de recommander :

De tirer les enseignements des inondations de 2016, où la Loire n'a pas débordé, et qui de ce fait n'étaient pas couvertes par le PPRI actuel.

De concevoir et rénover tous les réseaux en intégrant leur vulnérabilité à l'inondation et au ruissellement, ainsi que l'urgence de pouvoir les remettre très vite en état afin de participer à un rapide retour à la normale. Ceci devrait être intégré aux conventions entre la métropole et les exploitants de ces réseaux, à qui il sera demandé de les mettre à niveau en quelques années.

Qu'en zone inondable, toute restructuration ou réhabilitation de l'espace urbain et de ses composantes (logements, entreprises, réseaux) soit accompagnée d'un programme pour en réduire la vulnérabilité à l'inondation et pour faciliter le retour à la normale suite à une inondation.

D'anticiper les conséquences d'une interdiction de reconstruction dans les secteurs de plus fort aléa, en réfléchissant dès maintenant au devenir de ces secteurs au sein de la Métropole.

De profiter de toute opération urbaine pour localiser les entreprises hors de la zone inondable, en particulier dans les zones d'activités de St Nicolas et des Montées qui peuvent être source d'importantes pollutions.

De préparer dès maintenant un plan de reconstruction des secteurs soumis à l'inondation, afin d'orienter les besoins en matière d'urbanisme, d'organisation de l'espace et d'organisation de la reconstruction, et de disposer d'un projet quasi-opérationnel permettant d'éviter une reconstruction à un même niveau de vulnérabilité et de dommages.

Nota : le jumelage avec la Nouvelle-Orléans permettrait de développer cet axe, qui avait été anticipé à la Nouvelle-Orléans.

II-6 Avis de la Mission Régionale d'Autorité environnementale (Synthèse des recommandations)

PDU

L'autorité environnementale recommande qu'un bilan approfondi du précédent PDU soit présenté en lien avec les actions du projet révisé.

L'autorité environnementale recommande de compléter l'analyse de l'articulation du PDU avec le Plan de réduction des émissions de polluants atmosphériques et la Stratégie nationale bas carbone et d'intégrer la liste des communes classées en zone sensible à la qualité de l'air au titre du SRCAE.

L'autorité environnementale recommande :

- de regrouper dans une partie unique du rapport environnemental l'ensemble des informations se rapportant à l'état initial, avec un degré de précision adapté aux problématiques qui intéressent le PDU,
- d'élaborer une synthèse des enjeux environnementaux et sanitaires hiérarchisés sur le territoire.

L'autorité environnementale recommande de caractériser l'évolution des émissions de polluants atmosphériques dues aux transports à l'échelle territoriale.

L'autorité environnementale recommande d'inclure dans l'état initial une présentation de l'évolution annuelle des émissions de GES dues aux transports à l'échelle du territoire concerné.

L'autorité environnementale recommande :

- de détailler dans quelle mesure les actions du PDU sont susceptibles de provoquer chez les usagers un changement des comportements de mobilité,
- d'approfondir l'analyse des incidences des actions projetées afin de démontrer qu'elles permettront de répondre au niveau d'ambition visé par le PDU,
- de démontrer, de manière détaillée et la plus quantitative possible, les incidences positives du PDU sur la qualité de l'air et les nuisances sonores.

L'autorité environnementale recommande de compléter les indicateurs de suivi et de les regrouper dans un dispositif unique.

L'autorité environnementale recommande de modifier le résumé non technique :

- en incluant tous les éléments indispensables à la bonne compréhension par le public du projet de PDU et de ses effets sur l'environnement,
- en le présentant dans un document séparé afin d'améliorer son accessibilité.

L'autorité environnementale recommande d'approfondir l'étude de solutions de substitution raisonnables permettant de répondre aux objectifs du PDU.

L'autorité environnementale recommande de définir des objectifs chiffrés de réduction des émissions de polluants atmosphériques et GES dues aux transports à l'horizon 2028.

L'autorité environnementale recommande d'approfondir la réflexion concernant l'attractivité des itinéraires piétons et cyclables.

L'autorité environnementale recommande d'étudier des mesures en faveur du développement du covoiturage et de mieux démontrer l'impact qu'aura l'organisation des places de stationnement automobiles sur l'usage de la voiture, des transports en commun et des modes actifs.

L'autorité environnementale recommande d'examiner la faisabilité d'un système de bus à haut niveau de service qui améliore l'attractivité du mode de transport collectif.

L'autorité environnementale recommande de préciser les mesures visant à réduire l'exposition des habitants au bruit des transports et les secteurs à traiter en priorité, ou a minima d'indiquer que le PDU prévoit d'engager les études qui permettront de le faire.

L'autorité environnementale recommande, concernant les opérations de requalification, de mener une réflexion à plus grande échelle pour orienter le trafic de transit hors du périmètre urbain dense.

L'autorité environnementale recommande de rechercher l'utilisation du réseau ferré pour le transport des marchandises lors de la création ou de l'extension de plateformes logistiques dans le but de réduire le trafic des poids lourds sur les routes. Cette démarche veillera au raccordement de ces plateformes au réseau ferré existant dans de bonnes conditions pour en assurer la pérennité.

L'autorité environnementale recommande :

- de préciser davantage les mesures ERC des projets n'ayant pas fait l'objet d'étude d'impact,
- d'intégrer les mesures ERC dans le plan d'actions du PDU.

L'autorité environnementale recommande en particulier de :

- présenter un bilan détaillé du précédent PDU, en lien avec les actions du projet révisé,
- analyser les perspectives d'évolution de l'état de l'environnement sans la révision du PDU,
- définir des objectifs chiffrés de réduction des émissions de polluants atmosphériques et de gaz à effet de serre dues aux transports à l'horizon 2028,
- approfondir l'analyse des incidences positives du PDU sur la qualité de l'air, les gaz à effet de serre et les nuisances sonores,
- préciser davantage les mesures ERC des projets n'ayant pas fait l'objet d'une étude d'impact.

II-7 Synthèses ou extraits des avis, émis par des Personnes Publiques Associées

Eventuellement se reporter au dossier pour plus de précisions

PDU

Préfet du Loiret

Avis favorable, en annexe certaines remarques et propositions pour en améliorer la qualité.

Ces différents objectifs sont définis avec une échéance à 10 ans qui mériterait d'être présentée avec des priorités à mi-parcours en rapport avec le calendrier de suivi du prochain plan local d'urbanisme intercommunal (PLUi) métropolitain.

L'impact des émissions de polluants générées par le trafic des grands axes routiers les plus fréquentés de la métropole (A 10, A 71 notamment) et les difficultés de circulation dans le secteur du pôle 45 et sur les voies requalifiées devront être pris en compte en accompagnement de la création du diffuseur de Gidy. 11 en est de même de la requalification progressive de la RD 2020 dans sa traversée de l'agglomération tant au sud qu'au nord du cœur métropolitain qui vise un meilleur partage de la voirie, mais induit une augmentation sensible des zones et des périodes de congestion.

Une alternative pourrait consister au développement du covoiturage, surtout en territoires périurbains avec des axes offrant un niveau de service incitatif (arrêt prédéfini, tarif attractif, système d'abonnement...) pour faire de la voiture un véritable transport collectif complémentaire au réseau de bus urbain.

En matière d'aménagement de l'espace communautaire, la compétence obligatoire des métropoles relative aux parcs de stationnement a été élargie à celle des aires de stationnement. La décentralisation du stationnement payant applicable au 1er janvier 2018 donne ainsi l'opportunité d'harmoniser sur l'agglomération le stationnement proposé aux riverains, aux visiteurs et à la logistique urbaine (livraison du dernier kilomètre) pour orienter les usagers vers les autres modes et services publics :

- bornes de recharge pour lequel un objectif à 10 ans du nombre de places sur domaine public doit être fixé ;
- parkings-relais (P+R) en appui des lignes structurantes du réseau urbain

Par ailleurs, l'élaboration du schéma directeur de mobilité sera l'occasion de doter les neuf communes de la métropole qui n'en sont pas pourvues de leur plan de mise en accessibilité de la voirie et aménagements des espaces publics (PAVE, p.8) prévu par l'article 45 de la loi n°2005-102 du 11 février 2005 pour l'égalité des droits et des chances, la participation et la citoyenneté des personnes handicapées.

Annexe

Opérations d'aménagement :

- élargissement de l'A10 au nord d'Orléans mentionner l'arrêté préfectoral portant DUP pour les travaux du 9 juillet 2018;
- diffuseur autoroutier sur l'A10 (Gidy) préciser que le projet fait partie du plan d'investissement d'avenir approuvé en juillet 2018 par la commission européenne et qu'il a été inclus à l'avenant à la concession autoroutière par décret en Conseil d'État le 28 août 2018 ;
- réouverture au service voyageurs de la ligne Orléans Châteauneuf-sur-Loire mentionner que les conditions financières de réalisation de ce projet ne sont plus réunies et qu'elle ne sera pas déclarée d'utilité publique.

Risques naturels : Quelques corrections pourraient être apportées sur les points

suivants : §2.4 risques d'inondation (page 172) la cartographie présentée est à l'envers et peu lisible. Sommaire (page 205) supprimer le ? Après évitement.

§3. Analyse «micro» territoriale des secteurs susceptibles d'être impactés - §3.17 Contournement de Jargeau (page 315) supprimer la phrase « Ainsi, on pourra encore circuler sur le pont même en cas de crue d'une ampleur telle qu'elle n'arrive qu'une fois tous les 500 ans. »

(la sortie Sud du pont se fera en zone d'expansion de crue sur un profil rasant par rapport au terrain naturel non praticable en cas de crue / une période de retour centennale signifie que le risque de crue est possible avec une probabilité 1/500 par an et non que la crue arrive une fois tous les 500 ans)

Qualité de l'air :

Le PDU omet de mentionner que 15 communes sur les 22 que compte la métropole sont classées en zone sensible au titre du Schéma Régional Climat Air Énergie. Il devrait faire référence, au niveau national, aux documents suivants :

- le Plan de réduction des émissions de polluants atmosphériques (PREPA), dont l'arrêté et le décret du 10 mai 2017 fixent les actions prioritaires et les modalités opérationnelles pour atteindre les objectifs de réduction des émissions de polluant dans l'air ;
- la Stratégie Nationale Bas Carbone (SNBC), qui fixe un objectif fort de 70 % de réduction des émissions de gaz à effet de serre dans le secteur du transport à l'horizon 2050 ;
- le plan national pour le déploiement des véhicules électriques et hybrides rechargeables et le plan climat qui prévoient le développement des infrastructures charges et des véhicules électriques, ainsi que l'arrêt des véhicules moteur thermique (diesel et essence) d'ici 2040.

Et surtout, l'évaluation des effets du PDU à 10 ans sur la qualité de l'air dans la métropole n'est pas présentée.

Annexe rapport environnemental (Bruit) :

Elle devrait faire référence, au niveau départemental, aux documents suivants :

- une inexactitude dans les acteurs des plans de prévention du bruit dans l'environnement (PPBE) (p. 152 du Rapport Environnemental) : L'arrêté du 14 avril 2017 a rendu obligatoire l'élaboration des cartes de bruits stratégique et PPBE, dits de « grandes agglomérations », à l'échelle des périmètres de 45 établissements publics de coopération intercommunales, dont le périmètre d'Orléans Métropole. Dans ces périmètres, ce sont les collectivités qui disposent de la compétence « Lutte contre les nuisances sonores » qui doivent élaborer ces documents, donc OM - et non ses communes membres - dans le cas du présent PDU ;
- une évolution postérieure à la date d'arrêt du présent PDU concernant les cartes de bruit stratégiques (CBS), dits de « grandes infrastructures », (p. 153 du RE) : les arrêtés de 2012 et 2013 ont été annulés et remplacés durant l'été 2018 :
- arrêté portant publication des cartes de bruit stratégiques (3ème échéance) des autoroutes A 19, A 6 et A 77 dans le département du Loiret du 16 juillet 2018, publié au recueil des actes administratifs de la préfecture du Loiret du 1er août 2018 ;
- arrêté portant publication des cartes de bruit stratégiques (3ème échéance) du réseau routier communal du département du Loiret du 16 juillet 2018, publié au RAA de la préfecture du Loiret du 1er août 2018 ;
- arrêté portant publication des cartes de bruit stratégiques (3ème échéance) des voies du réseau ferroviaire dans le département du Loiret du 16 juillet 2018, publié au RAA de la préfecture du Loiret du 1er août 2018 ;
- arrêté portant publication des cartes de bruit stratégiques (3ème échéance) des autoroutes A 10 et A 71 dans le département du Loiret du 9 août 2018, publié au RAA de la préfecture du Loiret du 31 août 2018.

Annexe accessibilité :

Le PDU détaille les dispositions du Sd'AP de la métropole orléanaise. Il est rappelé que les délais prévus pour la mise en accessibilité des réseaux courent à compter de la date de validation du Sd'AP par les services instructeurs (article L.112-2-2 du Code des transports) par autorisation tacite du 5 mars 2017 et non à compter de février 2015 comme indiqué dans le document (p.56 du projet de PDU et p.7 de l'annexe). L'ensemble des points d'arrêt prioritaires du réseau de transports collectifs urbains pour lesquels la Métropole a été désignée chef de file (chapitre II de l'article L112-2-1 du Code des transports), devront être mis en accessibilité à l'issue du Sd'Ap de la Métropole, soit dans les 3 ans suivant sa validation. Un bilan des actions conduites pour la mise en accessibilité dudit réseau indiquant les actualisations qui ont été décidées en cours d'exécution est demandé en fin d'agenda.

Conseil Régional

Certaines actions relèvent de la compétence de la Région, ou sont à réaliser en partenariat avec celle-ci pour être menées à bien. J'ai le plaisir de vous indiquer que je suis, tout à fait favorable à amplifier la collaboration entre nos collectivités.

Il en va ainsi de la poursuite du travail commun sur les dessertes au sein de la Métropole par le réseau régional multimodal REMI, sur les conditions de l'intermodalité entre nos réseaux respectifs (qu'elles portent sur l'information des voyageurs, la billettique, la vente, la tarification, ou la qualité des espaces au sein des pôles d'échanges), et sur la prise en charge sur le réseau urbain des voyageurs interurbains. La poursuite et le renforcement de notre conventionnement en la matière en est le meilleur témoin.

L'outil JVMalin est un outil commun déjà en place, dont la Région souhaite également la poursuite du développement en tant que support billettique et plate-forme d'information multimodale, afin d'effacer les frontières entre les réseaux de transport public et les modes pour les voyageurs et simplifier ainsi les alternatives à l'autosolisme. Je compte ainsi sur votre engagement à nos côtés, et auprès des autres AOM de la région, pour en poursuivre l'élargissement des fonctionnalités, afin de le rendre encore plus performant et attractif.

Concernant le covoiturage, la Région souhaite travailler avec les collectivités pour favoriser son essor, par le regroupement des offres afin de leur donner plus de visibilité, et augmenter le vivier de covoitureurs. Le site JVMalin pourra justement constituer une porte d'entrée de l'information, dans une logique multimodale. Ce développement se fera donc dans le cadre du partenariat entre autorités organisatrices. Je compte là encore sur votre appui pour réaliser au plus vite un tel développement.

La Région, ainsi qu'elle a eu l'occasion de l'exposer durant les concertations pour l'élaboration du SRADDET, souhaite également poursuivre l'intégration tarifaire avec les autres autorités organisatrices, et simplifier ses tarifications. L'homogénéisation d'un certain nombre de critères de tarification entre les réseaux est également un objectif pour faciliter l'intermodalité effective des voyageurs. Nous pourrions donc rechercher ensemble des modalités communes, permettant de mieux articuler nos tarifications, en particulier les abonnements de nos réseaux respectifs.

Concernant les pôles d'échanges, la Région prévoit la réalisation d'un schéma directeur régional des pôles d'échanges et gares routières. Région et Métropole pourront donc utilement croiser leurs approches dans le cadre du schéma directeur des pôles d'échanges que vous souhaitez réaliser à l'échelle de l'aire urbaine, et la Région pourra y formuler ses points d'attention. Une attention particulière pourra notamment être portée au pôle central, afin de mieux articuler les modes autour de la gare d'Orléans. L'amélioration de la visibilité de l'accès aux autocars REMI, en parallèle de celle des bus urbains, pourrait utilement être recherchée, ainsi que celle de la capacité d'accueil d'autocars plus confortables (en levant la contrainte de la hauteur d'accès à la gare routière d'Orléans), ou l'amélioration de la sécurité des voyageurs et piétons dans ce même secteur.

Plus généralement, la Région a souhaité mettre l'accent dans son projet de SRADDET sur les coopérations indispensables entre les autorités organisatrices de mobilité et de transport. Ceci rejoint les engagements de la Métropole pour favoriser les coopérations à l'échelle de l'aire urbaine et du territoire régional.

A ce titre, une des modalités identifiées par la Région pour ce faire consiste en la création d'un syndicat mixte des transports à l'échelle régionale, visant à capitaliser les bonnes pratiques et à mutualiser des moyens, des outils et méthodes afin de mieux répondre aux voyageurs utilisant l'ensemble des réseaux de transport en commun sur nos territoires. J'aurai l'occasion de vous en présenter plus en détail les enjeux, et les objectifs, afin qu'aucune ambiguïté n'existe sur ce sujet. Je souhaite donc pouvoir compter sur votre appui en la matière, et reste à disposition pour lever toute éventuelle interrogation.

Le management de la mobilité est un axe d'intervention essentiel pour favoriser l'usage des alternatives à l'autosolisme. Je souhaite donc également que la Région et la Métropole puissent travailler ensemble à la mise en place d'une centrale de mobilité. Je considère justement qu'il s'agit là d'un sujet qui pourrait être efficacement porté de manière harmonisée à l'échelle régionale, et facilité par la création d'un syndicat mixte des transports à cette échelle. Bien sûr, cela n'est pas contradictoire avec des interlocuteurs locaux, au plus près de l'expérience des voyageurs. Votre adhésion à ce projet serait bien évidemment un atout.

Au titre du partage plus équitable de la voirie et du renforcement de l'attractivité des transports collectifs, vous envisagez de développer les sites propres bus sur votre territoire. Ces sites propres pourront le cas échéant utilement être également ouverts aux lignes Rémi, et je vous invite à partager avec la Région vos réflexions en la matière.

Depuis plusieurs années, la Région est active pour favoriser le développement du vélo, à la fois pour le tourisme et pour les déplacements du quotidien. La Loire à Vélo bénéficie ainsi de trains neufs spécialement aménagés pour le transport des vélos en grand nombre, sur les dessertes reliant Orléans à Nantes. La Région compte par ailleurs développer les lignes routières Rémi acceptant les vélos. Dans le Loiret, c'est déjà le cas des lignes 3, 8 et 9 vers Briare, Lailly-en-Val et Beaugency, et d'autres lignes sont en cours de réflexion. Par ailleurs, la Région a mis en place un cadre favorisant l'implantation de stationnement vélos dans la majorité de ses gares, et accompagne financièrement les collectivités qui souhaitent implanter des abris vélos sécurisés dans leurs pôles d'échanges.

Concernant les liaisons ferroviaires, je note que la Région et la Métropole ont une position commune sur l'intérêt de tirer parti de la réalisation du Grand Paris à proximité de notre territoire et que la qualité de la connexion en transports en commun aux aéroports parisiens constitue un enjeu important. Par ailleurs, la Région est dès à présent mobilisée pour l'amélioration de la ligne Paris - Orléans - Limoges - Toulouse et suit activement le schéma directeur élaboré par l'Etat sur cet axe. Je sais pouvoir compter également sur votre mobilisation dans ce cadre, et sur notre capacité à porter en commun les enjeux de notre territoire. Les perspectives de desserte des haltes ferroviaires situées au sein de la Métropole pourront également faire le moment venu l'objet d'un travail articulé, tenant compte des enjeux locaux autour de ces haltes, des besoins locaux et régionaux, des contraintes du système ferroviaire, et des autres réseaux de transport le cas échéant présents.

Parmi les projets à réaliser sous 10 ans, vous citez la réouverture aux voyageurs de la liaison ferroviaire Orléans - Châteauneuf. A un horizon plus éloigné, vous mentionnez la réouverture de la liaison ferroviaire Orléans - Voves - Chartres.

Comme vous le savez, le projet Orléans - Châteauneuf est aujourd'hui reporté. Les conditions institutionnelles, techniques et par voie de conséquence financières n'étant pas remplies.

Par ailleurs, face à la dégradation très rapide de lignes ferroviaires qui irriguent le territoire régional, la Région Centre-Val de Loire a dû se mobiliser, en proposant à l'Etat et à SNCF Réseau un plan d'urgence pour en assurer la sauvegarde. L'ampleur des montants en jeu a nécessité de faire des choix et de prioriser nos ambitions.

La réouverture complète de l'axe ferroviaire Orléans - Voves - Chartres est également aujourd'hui reportée.

En revanche, la Région travaille en parallèle à l'attractivité des lignes routières Rémi desservant ces territoires, en termes de niveau d'offre et d'attractivité tarifaire, pour assurer des liaisons d'échanges améliorées avec la Métropole, et mieux répondre aux besoins actuels dans l'attente de la réalisation de ces investissements très importants. Une approche coordonnée me paraîtrait à ce titre très pertinente.

A plus long terme, si la Métropole souhaite explorer la possibilité d'une nouvelle gare unique de la Métropole d'Orléans pour une évolution à terme de sa connexion au réseau ferroviaire, la Région être associée aux réflexions.

- Il convient par ailleurs de ne pas obérer la possibilité d'une ligne à grande vitesse Paris - Orléans - Clermont - Lyon sur notre territoire, à un horizon où la ligne TGV Paris - Lyon sera saturée.

La Métropole entend enfin optimiser le transport de marchandises sur son territoire et sollicite pour certaines actions la coopération de la Région, à la fois pour disposer d'une instance de concertation avec les acteurs du transport de marchandises et de la logistique pour assurer une meilleure coordination, mais également pour une action volontariste en faveur de la sauvegarde du fret capillaire, au travers d'une gouvernance partenariale. Ces propositions rejoignent complètement la position de la Région, exprimée durant la concertation pour l'élaboration du SRADDET. J'ai bien noté l'intention de la Métropole de participer à cette gouvernance et je vous en remercie.

Boigny sur Bionne

Avis favorable.

Fleury-les-Aubrais

Avis favorable

Marigny les Usages

Avis favorable

Orléans

Avis favorable

Saint Jean de Braye

Avis favorable

Saint Jean de la Ruelle

Avis favorable au dossier qui lui est soumis dans le cadre de la procédure de révision du PDU, tout en réaffirmant sa demande de voir pris en considération les enjeux propres à son territoire communal, qui figurent au Plan d'aménagement et de développement durable (PADD) et au rapport de présentation de son plan local d'urbanisme (PLU) approuvé en 2006, et qui font l'objet de procédures en cours (révision à modalités allégées pour le site Renault TRW) ou d'études particulières (opérations d'intérêt métropolitain Tête nord du pont de l'Europe, Groues et ANRU Les Chaises) :

- Pacification progressive de la tangentielle en boulevard urbain pour gagner en qualité d'espace de vie et l'intégrer au maillage des rues de la ville, la connecter aux secteurs voisins, permettant l'accès de la voie à des usages divers, conciliant trafic routier (notamment la présence de poids-lourds) et desserte urbaine, incluant pistes cyclables, larges trottoirs pour les piétons et traitement paysager adapté, avec en première priorité le tronçon allée du Mistigris/place Paul Bert ; un réaménagement urbain de cette dernière étant lui-même acte dans le cadre des projets Renault TRW et Tête nord du pont de l'Europe,
- Création d'un nouveau franchissement de la tangentielle (passerelle liaisons douces) pour relier le quartier des Chaises (inscrit en site prioritaire ANRU 2) aux nouvelles constructions de la ZAC Alleville nord,
- Création d'un nouvel échangeur de type urbain avec le futur axe desservant l'éco quartier des Groues (voie métropolitaine Libération/Pôle 45), et à terme un barreau ADELIS pour permettre aux poids lourds de rejoindre l'autoroute via le parc d'activités Ingré/Saint Jean de la Ruelle,
- Développement du transport collectif de passagers sur les sites en développement du nord-ouest, et en particulier la ZAC Alleville.

Saint Jean le Blanc

Les projets du Schéma de Cohérence Territoriale (SCOT) et de Plan de Déplacement Urbain (PDU) n'appellent pas de remarque majeure.

Il est cependant à noter que le prévisionnel de 400 à 500 logements prévus à Saint Jean le Blanc pour une période de 17 ans dans le SCOT semble faible et risque d'être dépassé. Il convient de prendre en considération :

- le fort taux de croissance du parc de logements de Saint Jean le Blanc (16,7 % entre 2006 et 2014, rapport de présentation du SCOT) est certainement accentué depuis au regard des autorisations d'urbanisme instruites,
- la volonté d'optimiser les espaces urbanisés et de maîtriser la consommation foncière portée par le PADD correspond au mode d'urbanisation en évolution sur notre commune : la densification urbaine s'accroît, accompagnée par l'urbanisation des dents creuses,
- le DOO place la commune de Saint Jean le Blanc sur une densité attendue de 25 à 30 logements à l'hectare,
- la densification urbaine en plein essor (démolition de constructions au profit de constructions plus importantes, extension des bâtiments existants ou ajout d'une habitation supplémentaire sur une parcelle bâtie) viendra remplir les objectifs sans consommation des nouvelles superficies d'urbanisation attribuées pour le secteur centre sud « le grand val » de 64 hectares.

Le guide d'entretien du PLUM transmis à vos services reprend ces éléments. Il est probable que le prévisionnel de 500 logements supplémentaires soit atteint en 10 ans et poursuivit ensuite avec le renouvellement urbain.

Saint Pryvé Saint Mesmin

Avis favorable

Saran

Avis défavorable demande une modification du projet selon les remarques ci-dessous.

Au-delà des principes invoqués, et des objectifs ambitieux, il convient d constater qu'un certain nombre d'interrogations restent sans réponses alors que d'autres laissent dubitatif.

Le périmètre

La particularité du Plan de Déplacement Urbain est d'être pensée sur un périmètre se limitant aux frontières de la Métropole. Pourtant il régulièrement fait allusion à des infrastructures existantes ou projetées; localisées hors de la Métropole. Ce PDU pourrait avoir plus de sens et d cohérence en étant pensé à l'échelle du bassin de vie de l'Orléanais.

Réseau de transport en commun

Ce réseau doit permettre à chaque habitant de la Métropole de se déplacer facilement, rapidement et à un coût attractif. C'est pourquoi ce réseau doit mailler l'ensemble du territoire sans se concentrer uniquement sur l'hyper centre ou en négligeant les communes éloignées. Si un habitant doit multiplier les modes de transport pour effectuer un trajet simple d'un point A à un point B, il est fort à parier qu'il choisira de privilégier déplacement en voiture.

Par ailleurs, une politique ambitieuse nécessite d'étudier avec sérieux la faisabilité de la gratuité des transports en commun.

La tangentielle

Cette infrastructure apparaît comme un corridor de protection de l'hypercentre. Cela est fort réducteur puisque la Métropole s'étend bien au-delà de la tangentielle. A titre d'exemple, l'entrée nord de l'agglomération, ne se situe pas en-deçà de la tangentielle ni même à interrives. Il faut aussi noter l'absence de réflexion sur l'utilisation de cet axe devenu au fil du temps un itinéraire alternatif pour les véhicules, en particulier les poids lourds en transit se refusant à emprunter l'autoroute A19. Ce surplus de circulation est à l'origine de nuisances nombreuses pour les riverains de cette route : bruit, pollution.

Nouvelles infrastructures existantes

Le projet de PDU en discussion repose sur des données qui ne prennent pas en compte l'existence de nouvelles infrastructures.

Ainsi l'axe nord constitué par les rues de la Motte Pétrée, Paul Langevin et rue de la Tuilerie n'est pas intégré. Ce nouvel axe entièrement ouvert à la circulation en 2017 constitue pourtant le 3ème niveau de contournement de l'agglomération. Il pourrait être considéré comme un axe structurant du fait de son influence grandissante sur les flux de circulation.

La RD2020

Malgré l'affirmation de « donner plus d'espace aux modes alternatifs sur le réseau viaire », il s'avère que le réaménagement progressif de la RD2020, en particulier dans sa partie la plus septentrionale, au-delà de la tangentielle, n'est pas à la hauteur de l'ambition affichée. Ainsi, cet axe restera, dans ces conditions, un déversoir de la circulation ne permettant aucun aménagement digne d'une entrée d'agglomération, à moins qu'il soit acte que l'entrée de la Métropole sera au sud de la tangentielle.

Déplacements alternatifs

Le document annonce 359 km d'aménagements cyclables. Reste à savoir si ces équipements seront des espaces dédiés au déplacement à vélos et non des « espaces partagés » peu sécurisant tant pour les cyclistes que pour les piétons.

Autoroutes A10/A71

Il est tout à fait regrettable que le contournement de l'agglomération via le réseau autoroutier existant (A10/A71) ne fasse pas l'objet d'un projet de gratuité qui aurait le mérite de décongestionner la métropole. Nous resterons donc la seule métropole à ne pas avoir de contournement gratuit. Une pratique qui est même courante dans des villes autrement moins peuplées comme à Courtenay par exemple.

Contournement sud/est

La création d'un contournement au sud et à l'est de l'agglomération est absente de ce PDU. C'est pourtant un équipement indispensable qui pourra influencer durablement les flux de circulation sur l'ensemble du territoire métropolitain évitant aux véhicules en transit de traverser l'agglomération.

Conclusion

Malgré des objectifs ambitieux, le projet de PDU fait apparaître des manques qui donnent le sentiment de sacrifier les espaces qui n'appartiennent pas à la centralité (en clair au-delà de la Tangentielle) et renforce la sensation d'un PDU autocentré sur Orléans.

Semoy

Avis favorable au projet de DPU en souhaitant vivement que les deux points énoncés ci-dessous soient intégrés dans le document final.

La Tangentielle :

La prise en compte de l'impact de la Tangentielle n'est pas suffisante pour l'Est de la Métropole. Cet axe est le plus fréquenté de la Métropole avec plus de 50 000 véhicules jours.

La ville de Semoy souhaite donc que des mesures spécifiques figurent au PDU sur les moyens mis en œuvre pour réduire les parts modales de la voiture et des transports routiers.

A ce titre, la ville propose que soit lancée le plus en amont possible une étude spécifique sur le traitement de l'intégralité de cet axe routier et qu'elle ne se limite pas comme l'indique la fiche-action 3.5 à «réaliser une étude urbaine et paysagère ».

Il conviendra donc que l'Est, comme il l'est prévu pour les séquences Nord et Ouest, fasse l'objet d'un traitement urbain dans une logique de « couture urbaine et paysagère » et que soient développés d'autres modes de transport collectif sur l'Est de la métropole. Il conviendra également que des aires de covoiturage à proximité de la RD2060 soient installées.

Développement et maillage des transports collectifs :

La ville de Semoy s'inscrit dans le projet de renforcement et développement des lignes structurantes de transports collectifs, mais souhaite qu'il soit complété par la création de navettes de transport électrique permettant le rabattement de zones pavillonnaires, ou des communes périurbaines vers les sites de transports en commun comme par exemple les arrêts de tramway ou principaux arrêts de bus.

A ce titre, dans le cadre du projet de création du quartier du Champ Prieur qui créera une continuité urbaine avec la ville d'Orléans, nous serions favorables à la création d'un tel dispositif qui permettrait ainsi d'être raccordé par l'avenue des droits de l'Homme au tramway ou à un TCSP.

CCI du Loiret

Avis favorable, sous réserve de la prise en compte des remarques et observations développées dans la note ci-jointe.

- d'augmenter de 20% la part des déplacements en TC, de 10,5% aujourd'hui,
- et d'augmenter la part des déplacements en véhicules dits propres à 5%, inférieurs à 1% aujourd'hui.

Objectif 1er : Réduction de la part des déplacements automobiles à 49%,

Sachant que les déplacements domicile-travail représentent 25% et que 70% des déplacements sont réalisés en voiture, il est primordial de relier ou d'améliorer la desserte des principaux pôles d'emploi par des mobilités durables.

Afin de réduire les déplacements automobiles et de favoriser les modes plus vertueux, il est important de maintenir et renforcer l'offre commerciale et de services dans les centrantes et de permettre également l'implantation de certaines activités économiques dans le tissu urbain.

Par ailleurs, le périmètre du PDU calé sur celui du SCOT d'Orléans Métropole (22 communes) est trop restreint surtout en matière de déplacement.

En effet, les habitants de l'aire urbaine (hors Métropole) effectuent en moyenne 1 déplacement sur 3 en échange avec la métropole ou sur cette dernière, notamment pour se rendre au travail. C'est un élément essentiel à prendre en compte dans la mise en œuvre de la réduction des déplacements automobiles qui nécessite une collaboration active entre les différentes Autorités Organisatrice de la Mobilité sur le territoire de l'aire urbaine (Région Centre Val de Loire, PETR et collectivités...).

D'autant plus, que depuis quelques années, les secteurs en périphérie de la métropole voient leur population croître plus rapidement que dans les secteurs les plus denses du territoire.

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

La marche à pied est le mode de déplacement le plus utilisé, après la voiture, par les habitants de la métropole (26,5%), plus particulièrement pour les courtes distances et dans les secteurs de centralité.

Cependant, la sécurité et le confort des piétons sont inégalement assurés sur le territoire. Pour ce faire, un travail fondamental d'aménagement des espaces publics doit être réalisé afin d'améliorer la circulation piétonne qui permettrait également d'améliorer l'accessibilité aux PMR. A plus forte raison, que selon les prévisions de l'INSEE, la part de la population de plus de 65 ans va représenter plus de 25 % (contre 16% en 2013) pour le bassin démographique d'Orléans. Quant à la part des plus de 75 ans, celle-ci devrait doubler. Il s'agit d'anticiper ce phénomène et de construire la ville pour les personnes à mobilité réduite.

De plus, les flux piétons sont souvent en conflit avec les vélos qui circulent sur les trottoirs, particulièrement dans le centre-ville d'Orléans, alors que des mesures ont été prises en faveur de la circulation des cyclistes sur la voirie.

Il est constaté également dans le centre-ville d'Orléans, des problèmes d'usage, mais surtout de sécurité entre les circulations cyclistes et automobiles, liés pour partie, à la possibilité donnée aux cyclistes d'emprunter les voies à sens unique à contre-sens.

Il serait souhaitable d'informer davantage les usagers et peut-être de réaliser un livret d'information sur les bonnes pratiques et la bonne conduite à tenir.

Parallèlement, il est nécessaire de clarifier et d'identifier le partage de la voirie (renforcement de la signalétique), notamment des itinéraires cyclables et de prévoir plus de

stationnements vélos, à des endroits stratégiques et sécurisés, favorisant l'intermodalité (multiplier les parkings relais vélos).

La réorganisation progressive du partage de la voirie ne doit pas être synonyme d'« au coup par coup ». Elle doit s'accompagner d'un programme et d'un phasage de réalisation.

La réalisation de passerelles sur la Loire est envisageable. L'une doublant le Pont Georges permettrait un flux sécurisé des piétons et cycles sur cet axe. L'autre passerelle reliant les quais à l'île Charlemagne permettraient de disposer depuis le centre d'Orléans, d'une connexion directe par les modes doux aux équipements sportifs, de loisirs et culturels du Parc de Loire et contribuerait à renforcer le statut de Métropole.

Concernant la livraison des marchandises, il est tout à fait souhaitable d'harmoniser et de simplifier la réglementation dans les centrantes et de promouvoir des systèmes moins polluants. Mais, il doit être également prévu des places de stationnement/livraison en nombre suffisant, notamment dans les nouveaux quartiers (Interives, les Groues...).

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

Afin de réduire les déplacements automobiles, notamment des habitants de l'aire urbaine (ou plus : Région Centre Val de Loire, Paris...), il est essentiel de maintenir et renforcer les lignes ferroviaires ou routières existantes (et la performance du cadencement), de rendre possible la réouverture des lignes Orléans-Châteauneuf et Orléans-Chartres et la création de la ligne POCL.

Faire des quartiers gare une vitrine de la Métropole :

Il est indispensable, en effet, d'assurer des connexions efficaces notamment en termes de réseau ferré, mais également par la réalisation du téléphérique entre la Gare de Fleury-les Aubrais et le futur quartier Interives qui permettrait de réduire la coupure des voies ferrées, favoriser l'intermodalité et contribuer à valorisation l'image de la Métropole. L'affirmation d'une centrante autour de la gare de Fleury-les Aubrais permettrait également d'augmenter l'attractivité et la rentabilité du réseau.

Un travail doit être mené pour améliorer le fonctionnement et la lisibilité de l'intermodalité de la gare d'Orléans en lien avec l'aménagement urbain du quartier gare et de ses abords.

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

Prévoir des points de covoiturage à proximité des secteurs d'échanges et favoriser l'intermodalité : arrêt Ouibus, bus Rémi, TC, station/parking vélos, etc....

Axe 4 : Articuler développement urbain et transport

Il s'agit de relier ou de mieux desservir par des mobilités durables, les nouveaux quartiers d'habitat et les principaux pôles d'emploi, ainsi que l'extension des 3 pôles d'activité métropolitains.

Aussi, il est nécessaire d'anticiper et de prévoir la desserte en TC ou TCSP des quartiers afin de délester les infrastructures existantes à l'instar du quartier Interives par la mise en place d'une navette potentiellement autonome sur l'emprise du parc linéaire permettant également de connecter des équipements publics ; l'aire événementielle de La vallée, Oréliance ou la prison de Saran.

A ce titre, il est important de ne pas obérer l'avenir et de préserver certaines emprises nécessaires à la réalisation d'infrastructures à long termes (franchissement Est de La Loire).

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

Concernant le transport de marchandises et de la logistique (3ème plateforme logistique à l'échelle nationale), le périmètre du PDU, soit de l'agglomération d'Orléans, n'est pas adapté pour traiter complètement ce sujet.

Le territoire bénéficie de la proximité de Paris et d'un bon niveau d'infrastructures routières et autoroutières qui ont favorisé le développement des établissements de transport routier. Aussi, pour plusieurs facteurs, le transport de marchandise par route est plus concurrentiel que le fret ferroviaire. Force est de constater que les parcs d'activité bénéficiant d'un embranchement ferré sont sous-utilisés.

Par ailleurs, le réseau capillaire fret ferroviaire, notamment utilisé sur notre territoire par le secteur céréalier et agro-alimentaire, est également confronté à des difficultés de financement de rénovation des voies.

Les travaux d'élargissement de l'A10 et le futur échangeur de Gidy devraient permettre d'améliorer les conditions de déplacement et d'accès du Pôle 45.

Se pose également le problème de stationnement sauvage des poids lourds, ainsi que la question du centre routier. Un travail spécifique sur ce point devra être réalisé avec le Département et la Région.

Les nuisances liées au trafic poids lourds sont également présentes dans d'autres secteurs de la Métropole notamment à l'Est du territoire (RD 2060 et RD 21152).

Page 14

Graphique : Evolution des parts modales des habitants de l'agglomération : Précisez les dates.

Conseil de développement d'Orléans Métropole

Le Conseil approuve l'objectif global du PDU d'une baisse significative de la voiture dans les déplacements intra-Métropole. 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 Conseil préconise que la Métropole prenne le leadership et engage dès maintenant les études avec tous les partenaires concernés. Le Conseil suggère enfin qu'une évaluation de l'avancement de ces sujets puisse être faite régulièrement, et au moins tous les 3 ans.

Le Conseil salue l'objectif du PDU d'une baisse de 8 points en 10 ans de la part modale automobile pour les conducteurs auto-solistes.

Le Conseil préconise que des priorités fortes soient marquées en faveur de la marche à pied, du vélo, de l'efficacité du réseau de transport, et des connexions avec la région parisienne. Ces 4 axes sont considérés comme prioritaires pour le rayonnement de la Métropole, comme pour la qualité de vie de ses habitants.

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

LE PLAN VELO ET MODES DOUX « ROULANTS »

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

Cet objectif est très ambitieux. Le Conseil 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 :

Ce plan doit intégrer le vélo, mais aussi les nouveaux modes doux roulants, tels que trottinette, Seegway, et autres modes acceptés par la nouvelle législation. 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. 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 Conseil 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 créations et aménagements d'itinéraires cyclables, fortement augmenté par rapport au projet du PDU, exprimé en millions d'euros (hors réfection de voirie) et non plus en centaines de milliers ; ceci pour atteindre l'objectif du PDU en étendant le réseau cyclable d'une part, et en sécurisant les voies cyclables d'autre part.

La mise aux normes de sécurité de plusieurs voies cyclables non conformes et rendues dangereuses pour les cyclistes

Un développement du réseau Vélo+ et de parkings vélo plus largement dans la Métropole, notamment pour desservir les sites universitaires (La Source et Madeleine, demande forte des étudiants), et également les arrêts de bus et tram en sortie des faubourgs, ainsi que l'avenue des Droits de l'Homme. Développement adossé à une contribution des collectivités comme pour le réseau bus. A La Source, créer des stations de vélo aux arrêts du tramway, à Parc Floral, Université Château et l'Indien.

Créer également une station Vélo+ à l'Ile Charlemagne, et dans les communes de la périphérie de la Métropole.

Des franchissements de Loire sécurisés pour les cycles et les modes cyclables.

Pour ce faire, le Conseil considère que l'ensemble des franchissements actuels de la Loire doit être adapté à la circulation en vélo ; l'un de ces franchissements pourrait être réalisé avec une passerelle en encorbellement sur le tablier du Pont Royal. (Des études de faisabilité ont été faites en ce sens ; la ville de La Charité sur Loire a de son côté réalisé une passerelle très esthétique qui pourrait être réalisée à Orléans). Pour emporter l'adhésion de l'ABF, un principe de réversibilité pourrait être proposé, avec retour possible à la situation d'origine si l'ABF le demandait ultérieurement. En cas de refus de l'ABF, une passerelle dédiée dans l'axe de la rue de Recouvrance ou en face des Halles serait une solution de repli. L'amélioration du franchissement du pont Joffre est également nécessaire. La réalisation de ces franchissements de Loire est indispensable et prioritaire pour assurer la crédibilité d'un plan Vélo dans la Métropole.

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. (Demande forte des étudiants de l'association ÔCampus).

Ces « autoroutes cyclables » doivent :

Permettre d'accueillir tous les modes doux « roulants », des vélos aux trottinettes électriques et aux Seegway • Etre totalement séparés de la circulation des piétons et des voitures • Etre de vraies pistes cyclables, goudronnées, continues, sécurisées, pratiques • Pour réaliser l'axe Est-Ouest, ne pas utiliser le tracé des berges de Loire en l'état (non goudronnées, non séparées des piétons) • Pour l'axe Nord-Sud, franchir la Loire par une passerelle sur ou proche du pont George V.

LES ELEMENTS FAVORISANT LA MARCHÉ A PIED (MAP) :

L'objectif du PDU concernant la MAP est le plus ambitieux de tous les modes de déplacement : + 46.000 déplacements pour les porter à 305.000 déplacements/jour ; soit 29% du total des déplacements, revenant ainsi au niveau des années 1980.

Le Conseil approuve cet objectif ambitieux, tout en questionnant sur les moyens déployés pour atteindre cet objectif. Les principes fondateurs de ce plan de reconquête pourraient se décliner ainsi :

Le plan piéton doit pouvoir faire l'objet d'une évaluation et révision tous les 3 ans • la sécurité des cheminements doit être assurée, notamment sur les points durs. Le traitement des chaussées glissantes doit être effectué. • la sûreté des cheminements également, de jour comme de nuit • le confort des piétons doit être traité : bancs, espaces verts, éclairages, propreté • l'accessibilité aux PMR doit être assurée, certains points durs ou actions prioritaires pourraient être menées rapidement : • les cheminements au Campus (boue, trottoirs en gravillon, manque d'éclairage...) • les trottoirs le long de la RN 20, au Nord comme au Sud (après Véloland). • le marquage au sol de certains itinéraires ; accompagné d'un traitement antidérapant.

Face à l'objectif ambitieux de 305.000 déplacements à pied par jour, le Conseil n'a pas trouvé le montant du budget affecté au développement de la marche à pied et s'en inquiète.

LA POLITIQUE DU STATIONNEMENT et des PARKINGS

Le Conseil suggère de mettre en place un observatoire du stationnement, afin de mesurer les effets des mesures prises en matière tarifaire. Ces mesures et capteurs de flux permettraient d'objectiver le débat (mesure des flux piétons, de la rotation des voitures en stationnement, etc.) • le renforcement des dessertes des P+R par les TC, en périphérie de la Métropole, renforcerait l'attractivité des P+R, et permettrait de diminuer la circulation en ville. • Simultanément l'observatoire du stationnement devrait aider à prendre les mesures nécessaires pour favoriser la vitalité des commerces du centre-ville. • Concernant spécifiquement le parking de surface de la gare des Aubrais, le Conseil s'oppose à sa suppression, du fait de la perte de temps générée par un parking situé à l'ouest du faisceau de voies. Le maintien des capacités de parking à l'est est indispensable, en complément de la réalisation des parkings d'Interives. Le parking en ouvrage pourrait peut-être être rehaussé afin de participer au maintien nécessaire des capacités à l'est. • Le Conseil affirme que la réalisation à court terme d'un téléphérique ou d'une passerelle ne doit pas être un obstacle à la réalisation future de la gare unique.

AMELIORER 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. • 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. • le développement du transport à la demande dynamique en périphérie, rendu souple et pratique avec les appli sur smartphone • le renfort de la desserte des parcs d'activité, ainsi que des zones de loisirs (Ile Charlemagne)

D'autre part le Conseil propose une coopération avec le réseau régional sur : • l'amélioration de la gare routière d'Orléans, bien placée, mais peu sécurisée • le rabattement de lignes interurbaines sur les lignes de tramway : o à Saint Jean de Braye Léon Blum (lignes 3 et 6) o à La Chapelle 3 Fontaines o à La Source ou au Zenith • l'établissement d'un accord Région-Métropole autorisant la montée de clients dans les cars Rémi à l'intérieur du PTU (à l'image de l'accord existant pour les lignes 8 et 16).

LES DEVELOPPEMENTS FUTURS de LIGNES 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).

LES CONNEXIONS à l'IDF/ AEROPORTS/ GRAND PARIS

La connexion aux aéroports et au réseau ferroviaire national :

Le Conseil 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)

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 Conseil suggère que la Métropole saisisse SNCF et SGP (Société du Grand Paris) sur le sujet, et finance 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 Conseil alerte : 1. 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.

UNE GARE UNIQUE POUR ORLEANS

A moyen terme, l'opportunité d'une gare unique à Orléans se pose. Une telle gare est indispensable à la Métropole, regroupant tous les trains en passage et les trains en terminus à Orléans, répondant ainsi à l'ambition de la Métropole de rejoindre le groupe des métropoles françaises les plus attractives. Le Conseil considère qu'une volonté politique forte doit être exprimée en ce sens, et que la Métropole doit en faire une priorité vis-à-vis de SNCF Réseau dans les nombreuses études que cette dernière doit réaliser.

Les études et les décisions définitives pour ce type de projet sont longues.

Toutefois il apparaît indispensable d'engager dès maintenant :

Les études de faisabilité d'un tel projet sur le site envisagé, au sud de la gare des Aubrais. La mise en place d'un comité de pilotage politique fort, dédié exclusivement à ce sujet et distinct des instances existantes à ce jour, piloté par le président de la Métropole, intégrant la Région, la Métropole, SNCF Réseau, SNCF Mobilités, et Gares et Connexions. Le financement par la Métropole d'une étude initiale à confier à SNCF Réseau dès début 2019 (coût de l'ordre de 500K€), afin de lancer le processus et montrer la détermination de la capitale régionale sur ce projet. Les réservations foncières nécessaires, afin de ne pas obérer les choix futurs.

Il est essentiel de faire connaître dès maintenant à SNCF le choix de la Métropole d'aller à terme vers cette solution de gare unique : • En effet le regroupement des postes d'aiguillage de la gare des Aubrais est prévu pour 2024. Il s'agit d'une opération lourde ; le schéma général des aiguillages doit être construit très en amont, et est fortement impacté par l'existence ou non d'une gare unique. D'où la nécessité de lancer les études rapidement. D'autre part, des études d'exploitation seront à mener pour intégrer la gestion des TER et la gestion des grandes lignes dans une gare unique. Celle-ci sera un véritable atout pour le développement et le rayonnement d'Orléans et de sa Métropole.

En attendant la réalisation de la gare unique, le Conseil insiste sur la nécessité de maintenir le parking de surface des Aubrais; en effet le Conseil 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

LA LIAISON FERROVIAIRE ORLEANS-CHATEAUNEUF

Ce projet est aujourd'hui reporté par la Région, « les conditions institutionnelles, techniques et par voie de conséquence financières n'étant pas remplies » (avis à la Région du 25/10/2018)

Au vu de l'analyse socio-économique, des coûts importants du projet (240M€2015), et du faible nombre de déplacements projetés ne disposant pas de la ligne B du tramway dans le périmètre considéré, le Conseil prend acte de ce report, et souhaite toutefois l'accompagner de deux demandes :

Que la liaison par car existante soit améliorée, avec notamment : un renforcement des fréquences en pointe,

Une mise en place de la circulation sur la bande d'arrêt d'urgence sur la tangentielle dans le sens entrant vers Orléans (comme à Grenoble par exemple), une étude du gain de temps obtenu en rabattant les cars sur le terminus de la ligne B au Clos du Hameau ou à Léon Blum à Saint Jean de Braye. • enfin un traitement global de la ligne en « BHNS, ligne à haut niveau de service 2. Que les autres demandes de la Métropole en matière d'études sur le ferroviaire soient prioritaires dans le cahier des charges de SNCF (études sur la connexion avec le Grand Paris, et sur la gare unique)

INCITER ENTREPRISES et ADMINISTRATIONS à PRENDRE des MESURES en faveur du DEVELOPPEMENT DURABLE :

Le Conseil insiste pour que les administrations et collectivités donnent l'exemple en établissant des PDA : Métropole, Département, Région, Hôpital, ...

La Métropole, misant à raison sur le développement durable, doit poursuivre la promotion de ces plans de déplacements, en s'appuyant notamment sur :

La réalisation d'un document de base, transposable, comme aide à l'élaboration d'un PDE ; document qui pourrait reprendre les « bonnes pratiques » à destination des employeurs.

La création d'un guichet unique pour instruire ces plans • le fait de confier cette mission à l'exploitant transport, ou à une agence de la mobilité.

Un plan de déplacements pourrait être mis en place pour chaque parc d'activités, pour régler les problèmes de congestion à l'heure de pointe.

L'écèlement de l'heure de pointe : la Métropole doit pouvoir parler aux Universités, lycées, collèges, afin d'écèlement l'heure de pointe en décalant les horaires de rentrée. (Le cas de Rennes est remarquable : le décalage de l'heure de rentrée de 15 minutes dans une université a permis de décongestionner la ligne de métro à l'heure de pointe , et de ne pas acheter de rames supplémentaires)

II-8 REUNION PUBLIQUE PENDANT L'ENQUETE

Le 17 janvier 2019 à l'Auditorium du Musée des Beaux-Arts d'Orléans avec la participation de :

- Bruno Malinverno, Vice-Président Transports et Déplacements, Orléans Métropole.
- Nicolas Bonneau, Vice-Président Politique cyclable, Orléans Métropole.
- Benjamin Paillaud, Directeur, Direction de la Mobilité, Orléans Métropole.
- Hélène Guerlais, Chargée de mission, Direction de la Mobilité, Orléans Métropole.
- Pauline Zylberblat, Chef de projet, Transitec.
- Lou Vignaud, Chargée d'études, Transitec.

Participation de 53 personnes.

En caractères italiques la réponse des représentants de la Métropole.

Regrette le manque de communication/publicité faite sur cette réunion publique :

- *L'enquête publique a fait l'objet d'un affichage réglementaire en mairie, de publication dans le journal métropolitain et les journaux communaux et d'affichages publicitaires. - La réunion publique a également été annoncée par affichage dans les bus, et via un mailing auprès des principales entreprises et associations du territoire.*

Regrette de ne pas avoir vu de plans dans les documents mis à disposition lors de l'enquête publique (notamment sur les aménagements vélos

- *toutes les actions prévues par le PDU ne sont pas au même stade d'avancement de réflexion : certaines actions sont déjà définies, d'autres restent à étudier. Les aménagements cyclables doivent faire l'objet d'une étude (le plan vélo) afin de déterminer les liaisons à aménager.*

L'achat de 160 bus électriques va permettre de diminuer les émissions Gaz à Effet Serre, mais générera un coût environnemental non négligeable (métaux rares dans les batteries). Comment expliquer ce choix ?

- *Le choix des élus de la Métropole est d'aller vers la décarbonation et d'être précurseur en la matière. Dans le cadre du PCAET, le territoire a formulé l'ambition d'être un territoire à énergie positive : diviser par deux les émissions de gaz à effet de serre et passer à 50% d'énergies renouvelables. Pour atteindre cet objectif, la Métropole a décidé de transformer tout son parc bus en électrique. - Le renouvellement du parc bus doit se faire en 6 ans, ce qui laisse la possibilité de réorienter le budget vers d'autres technologies, si un choix de motorisation plus pertinente se présentait. - De plus, l'évolution des technologies pourrait laisser imaginer des modifications de la production des batteries, pour qu'elles soient moins impactantes à terme.*

Regrette les problèmes de régularité du réseau TAO, notamment de la ligne A du tramway depuis septembre 2018, ainsi que l'absence de réponse de la TAO. Il se demande comment rendre le réseau attractif dans ces conditions ?

- *La ligne de tram A a déjà 20 ans : les coupures estivales sont nécessaires pour effectuer des travaux d'entretien sur la ligne. Ces coupures ont lieu en été pour limiter au maximum l'impact sur les usagers. - La métropole est consciente des difficultés rencontrées par les usagers sur le réseau TAO. L'exploitant du réseau prend toutes les mesures possibles afin de restaurer la qualité du service. Ces dégradations ont deux causes principales : - Suite aux incendies concomitants de deux bus sur le secteur de La Chapelle-SaintMesmin, un contrôle d'une partie des véhicules du réseau TAO a été nécessaire fin 2018, ce qui a nécessité une diminution ponctuelle de l'offre. Ce contrôle est maintenant terminé.*
- *L'exploitant du réseau TAO rencontre des difficultés récurrentes de recrutement de ses conducteurs. Le nombre actuel de conducteurs ne permet pas de pallier les éventuelles absences, ce qui nuit aussi à la qualité du service.*

Regrette que le PDU ne favorise pas les déplacements alternatifs dans l'Est de l'Orléanais, notamment suite à l'arrêt du projet de réouverture de la ligne TER Orléans-Châteauneuf.

- *Le projet de réouverture aux voyageurs de la ligne ferroviaire Orléans-Châteauneuf est reporté, mais pas annulé par la Région. Ce projet est toujours inscrit dans les documents de planification de la Région. - La Métropole et la Région travaillent actuellement à la recherche de solutions de mobilité alternatives sur l'Est Orléanais pour une mise en service à court et moyen terme.*

Demande ce que le PDU prévoit pour améliorer les liaisons en transport entre quartiers périphériques, pour éviter de passer systématiquement par le centre d'Orléans ?

- *Des adaptations du réseau TAO sont envisagées en 2021, la question des dessertes interquartiers sera soulevée. NB (hors réunion) Une grande partie des flux sur la métropole s'effectue en échange avec le centre d'Orléans, c'est pourquoi le réseau TAO est concentrique. Les lignes de bus sont implantées là où la demande est la plus importante. Il existe néanmoins des lignes de desserte locales permettant ces liaisons interquartiers et la Métropole souhaite développer des services de mobilité innovants dans les territoires les moins denses (extension du transport à la demande à réservation en temps réel) – action 2.1 du PDU*

Demande s'il est prévu une augmentation de la fréquence des lignes de bus actuellement surchargées aux heures de pointe (ligne 70 par exemple) et si la capacité des bus électriques sera identique à celle des bus actuels

- *Les bus électriques auront une capacité similaire aux bus actuels. NB (hors réunion) : Le PDU prévoit de mener un travail partenarial avec les grands employeurs et les universités pour adapter les rythmes de travail et d'études afin de réduire le « poids » des heures de pointe sur le réseau de transport. Le PDU prévoit également une augmentation de l'offre sur les lignes ou tronçons les plus chargés du réseau TAO.*

Trouve que les ambitions du PDU en terme d'évolutions des parts modales « vélos » sont très faibles et précise que les principales problématiques rencontrées par les

cyclistes pour se déplacer sont les nombreuses discontinuités entre les aménagements cyclables. Le besoin d'itinéraires cyclables continus et sécurisés est prioritaire par rapport à la facilitation d'achat ou de location de vélos électriques.

- *Les élus ont fait le choix d'afficher des objectifs d'évolution des parts modales ambitieux, mais néanmoins réalistes. Le souhait est d'être pragmatique. - Les aménagements cyclables sur la métropole sont nombreux, mais présentent de fréquentes discontinuités. La politique cyclable était portée auparavant par les communes et l'agglomération, ce qui a pu générer un manque de cohérence. Le passage en métropole et le projet de Plan Vélo devraient permettre d'améliorer la continuité des aménagements cyclables. - Le vélo électrique est en fort développement. La Métropole propose d'augmenter la flotte de vélos à assistance électrique (VAE) en location, pour répondre aux nombreuses demandes, et poursuivre l'aide à l'achat de VAE.*

Participant précise que le PDU précédent prévoyait un doublement de la part modale vélo de 3,3% à 6,6% et regrette la faible ambition du nouveau PDU. Le participant souhaite qu'une réelle amélioration des aménagements cyclables soit proposée et mise en œuvre. Il regrette que le budget affiché dans le PDU (500 000€/an) ne soit pas suffisant pour y parvenir.

- *Le budget de 500 000€/an est un budget dédié à la réalisation d'aménagements cyclables, mais il s'agit d'une partie seulement de l'enveloppe consacrée à la politique cyclable. - La réfection et la création des voiries est l'occasion de créer et rénover des aménagements cyclables. Une partie des budgets voirie/espaces publics est donc dédiée à la politique cyclable. NB (hors réunion) : Des budgets spécifiques sont également identifiés pour les projets de passerelles pour les cyclistes et pour les différents services vélos (cf. actions inscrites au PDU).*

Considère que la priorité doit être donnée à la sécurisation des points durs cyclables (secteur infranchissables ou dangereux. Ex : la RD2020 réaménagée récemment à Candolle, dont le franchissement à vélo reste difficile). Le participant précise que le comportement des automobilistes pose aussi problème

- *Le traitement des points durs cyclables est effectivement important. L'identification de ces secteurs est en cours dans le cadre du Plan Vélo (action du PDU), afin de pouvoir programmer leurs aménagements ces prochaines années. NB (hors réunion) : Le PDU identifie déjà quelques points durs et propose leur sécurisation : franchissements de Loire, Pont Cotelle, tangentielle entre le quartier des Chaises et la ZAC Alleville.*

Regrette que les coûts d'entretien ne soient pas précisés dans le PDU. Le budget dédié aux aménagements cyclables lui paraît faible par rapport au budget voirie / infrastructures automobiles.

- *Le PDU précise les budgets d'investissement ou de fonctionnement selon les thématiques abordées. - Le budget d'investissement voirie/espaces publics permet la création de voiries nouvelles, mais également l'entretien lourd des voiries.*

Regrette que les aménagements pour les piétons et les cyclistes soient peu sécurisés.
- De plus, il juge l'investissement prévu pour l'échangeur de Gidy très important, par rapport au budget dédié aux aménagements cyclables.

- *La Métropole a engagé une démarche BYPAD qui vise à évaluer la politique cyclable de la métropole, cette démarche associe élus, techniciens et représentants associatifs. - Le projet d'échangeur de Gidy est un projet porté par l'Etat. NB (hors réunion) : La Métropole participe au projet à hauteur de 22%.*

Regrette que des trottoirs partagés piétons/cycles soient régulièrement aménagés sur la métropole, alors que ces aménagements ne sont pas adaptés aux cyclistes quotidiens, plutôt adaptés aux enfants

- *Dans le cadre de la révision du Plan vélo, une sensibilisation est actuellement menée auprès des élus et techniciens, afin d'expliquer les atouts et contraintes des différents aménagements pour les cyclistes. - En milieu urbain, les bandes cyclables, ou autres aménagements sécurisant les cyclistes sur la chaussée, sont préconisés. La création de pistes cyclables est pertinente le long d'axes à fort trafic ou dans les environnements plus ruraux.*

Dans le cadre du Plan Vélo national, Elisabeth Borne a mis à disposition des collectivités 350M€ sur 10 ans pour la réalisation d'aménagements cyclables. Le participant demande si la Métropole a candidaté à l'appel à projet lancé en décembre.

- *La réponse de la Métropole à cet appel à projet est en cours de réflexion et nécessite d'identifier quels projets actuellement portés par la Métropole peuvent s'intégrer. Le dossier est à déposer fin juin au plus tard. Le montant à disposition cette année est 50 M€ à l'échelle nationale.*

Juge que les aménagements cyclables sont peu qualitatifs et que le traitement sur le Pont George V devrait être prioritaire

- *D'une manière générale, la Loire est une coupure forte pour les cyclistes, le Pont George V est bien identifié comme peu confortable et peu sécuritaire. - Différentes solutions d'aménagements ont été analysées. La solution actuellement à l'étude et souhaitée par le Président-Maire est la création d'une passerelle réservée aux piétons et cyclistes en parallèle du Pont.*

Regrette que le stationnement soit devenu gratuit après 18h et le samedi après-midi dans le centre d'Orléans, cela incite à utiliser sa voiture pour aller en ville, génère de la congestion automobile et brouille le message par rapport aux ambitions du PDU.

- *Le Maire d'Orléans a fait le choix de réduire certaines plages horaires du stationnement payant en centre-ville, après avoir mené une politique d'extension importante du périmètre du stationnement payant. - Il est nécessaire de tenir compte des besoins des commerçants : si l'attractivité des commerces du centre-ville est fortement limitée par rapport aux zones commerciales périphériques, où l'offre de stationnement est nombreuse et gratuite, c'est le dynamisme du centre-ville qui est menacé.*

Regrette que le franchissement de Loire prévu soit une passerelle partagée piétons-cycliste, ce qui est contraire à la préconisation de limiter les aménagements mixte

piétons-cycles (trottoir cyclable). Les besoins de franchissement des cyclistes se situent au niveau du Pont George V, la passerelle sera plus à destination des piétons.

- *Les besoins de sécurisation du franchissement de Loire sont identifiés à la fois pour les cyclistes et les piétons. - Il n'est pas souhaité une confrontation entre les différents modes de déplacements. L'objectif est de répondre aux besoins du plus grand nombre.*

Participant indique qu'une expérimentation de mise à sens unique du pont George V avec réservation d'une voie pour les cyclistes permettrait de vérifier la faisabilité de l'aménagement ; cette mesure est réversible et a un coût très faible comparé au coût d'une passerelle sur la Loire

- *La suppression d'un sens de circulation sur le Pont George V risque d'avoir un impact négatif sur l'attractivité du centre-ville, et notamment l'attractivité commerciale. Le nombre de franchissements de Loire est limité, le souhait n'est pas d'en réduire le nombre, mais plutôt de l'augmenter. - C'est pourquoi le Président-Maire a choisi d'étudier l'option de création d'une passerelle réservée aux cyclistes et piétons en parallèle du Pont.*

Trouve que l'offre de stationnement vélo est insuffisante. De plus, le stationnement automobile génère des nuisances fortes sur les quartiers situés à proximité de l'hyper centre (quartier Dunois par exemple).

- *La politique de stationnement a évolué ces dernières années : le périmètre du stationnement payant a été étendu à l'ensemble de l'IntraMails et sur les Mails. Il pourra y avoir, si nécessaire, d'autres évolutions ces prochaines années. - NB (hors réunion) : Le PDU prévoit d'augmenter l'offre de stationnement vélos sur l'espace public, réorganiser les stationnements vélos sécurisés, et définir des normes volontaristes pour le stationnement des vélos dans le futur PLUm.*

Participant s'inquiète des impacts des travaux de la RD2020 sur le trafic de shunt. Il se demande si des mesures (comptages) sont prévues pour quantifier ce trafic.

- *La requalification de la RD2020 est nécessaire pour rendre l'axe plus perméable et sécuritaire pour les piétons et cyclistes. Des comptages sont régulièrement menés dans l'agglomération et les effets induits d'un projet analysés. - Le PDU propose la mise à jour du schéma de hiérarchie du réseau viaire, qui d'identifier et donner un rôle à chaque voirie : axes supports du trafic de transit, voiries de desserte locale, etc... - La Métropole est également particulièrement attentive aux effets des calculateurs d'itinéraires de type « Waze », qui peuvent avoir des impacts négatifs sur le trafic dans les quartiers d'habitation.*

Participant s'interroge quant à la pertinence de la réalisation du téléphérique, à l'heure où les élus parlent de gare unique.

- *Les projets de gare unique et de téléphérique ont des temporalités différentes, et ne sont donc pas incompatibles. Il est nécessaire d'agir à court terme pour accompagner le développement du quartier Interives et ouvrir la gare des Aubrais à l'ouest.*

Regrette que l'Ouest orléanais soit délaissé, dans et en dehors de la Métropole. Il s'interroge sur l'intérêt du prolongement de la ligne de tramway et de la mise en place de P+R.

- *Il y a un réel enjeu de prendre en compte ces besoins, dans la mesure où 10% des déplacements de la Métropole sont effectués par des personnes n'habitant pas la Métropole. - Le projet d'extension du tramway sur la Chapelle Saint Mesmin est soutenu par les élus de la commune. Cependant, les études, qui ont été menées, montrent que la densité de population est à ce jour trop faible pour justifier l'extension de la ligne.*

II.9 DEROULEMENT des PERMANENCES

« Orléans Métropole » – Site de permanence et siège de l'enquête.

Lundi 7 janvier 2019 de 9h00 à 12h00.

Le dossier d'enquête complet et le registre des observations sont bien disponibles pendant la durée de la procédure aux heures d'ouverture des locaux.

La permanence a eu lieu dans un bureau situé au rez-de-chaussée et facilement accessible aux personnes à mobilité réduite.

Tablette de présentation à disposition du public.

Pas d'observation sur le registre.

Boigny-sur-Bionne - Hôtel de Ville 3 rue de Verdun.

Lundi 7 janvier 2019 de 14h00 à 17h00.

Le dossier d'enquête complet et le registre des observations sont bien disponibles pendant la durée de la procédure aux heures d'ouverture des locaux.

La permanence a eu lieu dans une salle située dans une grande salle annexe facilement accessible aux personnes à mobilité réduite.

Pas d'observation sur le registre.

La Chapelle-Saint-Mesmin - Hôtel de Ville 2 rue du Château.

Lundi 7 janvier 2019 de 14h00 à 17h00.

Personne rencontrée : Mme MARCHAND, responsable du service urbanisme de la ville de la Chapelle Saint Mesmin.

J'ai été accueilli par madame Marchand visiblement très investie dans le dossier et soucieuse du bon déroulement de l'enquête publique. Accueil chaleureux et attentionné.

Les dossiers et registre d'enquête sont mis à disposition du public dans une salle du rez-de-chaussée de la mairie accessible aux personnes à mobilité réduite grâce à une rampe. L'accès à la salle est très bien signalé depuis de la cour d'entrée de la mairie. L'ensemble des documents nécessaires à l'enquête sont présents.

Une seule visite durant la permanence.

Monsieur COUVERTURE, habitant de la commune, est venu consulter les dossiers. Plus particulièrement intéressé par le plan de déplacement urbain et préoccupé par le développement des transports collectifs et la possibilité de se déplacer à vélo, il reviendra en mairie déposer ses observations par écrit.

Il est convenu avec madame Marchand qu'elle me transmettra, au fur et à mesure, par messagerie, les observations parvenues en mairie ou consignées sur le registre d'enquête.

J'ai informé madame Marchand que le registre d'enquête sera récupéré par le service du courrier de la Métropole le mercredi ou le jeudi suivant la clôture de l'enquête.

Bou - Hôtel de Ville - 8 rue du Bourg.

Jeudi 10 janvier 2019 de 09h00 à 12h00

Personnes rencontrées : Mme LECOMTE, agent administratif de la mairie de BOU.

A 10H15, pour un entretien, nous avons reçu M. Jean-Michel GARIBAL 1er adjoint au maire. A 10H45, Mme Michèle BLANLUET, maire de la commune de BOU, nous a rejoint.

Affichage : l'affiche au format réglementaire est bien présente sur un panneau municipal à proximité de la mairie (affiches en 4 parties au format A2). En outre, un panneau réalisé par la Métropole invitant le public à participer à l'enquête publique est disposé à l'entrée de la mairie.

Lieu d'enquête : Les dossiers et registre d'enquête sont mis à disposition du public dans la salle du conseil municipal au rez-de-chaussée de la mairie accessible aux personnes à mobilité réduite. Aucune affiche ou banderole hostile ou favorable aux deux révisions n'a été apposé.

L'ensemble des documents nécessaires à l'enquête (dossiers et registre) sont présents.

4 visites, le registre d'enquête ne comporte aucune observation, aucun courrier ou document n'a été remis durant la permanence.

L'entretien avec Mme le maire et son adjoint a porté sur l'enquête publique et a pris fin à 12H00. Pour les deux autres personnes reçues (un couple), nous avons répondu à leurs questions, car elles pensaient que l'enquête publique avait une relation avec le PLU de la commune. Il n'y a eu aucune consultation de dossier.

Chécy - Hôtel de ville 11 place du Cloître.

Jeudi 10 janvier 2019 de 14h00 à 17h00

Personne en charge des dossiers d'enquête : aucune personne désignée nominativement.

Personnes rencontrées : personnel à l'accueil de la mairie de CHECY et M. Jean-Vincent VALLIES, maire de la commune de CHECY.

Affichage : l'affiche au format réglementaire est bien présente sur un bac à fleurs à proximité de l'entrée dans la salle des commissions de la mairie (affiches en 4 parties au format A2). En outre, un panneau réalisé par la Métropole invitant le public à participer à l'enquête publique est disposé à l'entrée de la mairie. Un document édité par ORLEANS METROPOLE rappelant l'enquête publique est à la disposition du public sur le comptoir d'accueil de la mairie, rappelant au verso les modalités d'informations et de possibilité de déposer une observation, les dates et lieux de permanence de la commission d'enquête. Dans un bureau près de l'accueil, un présentoir avec une tablette présentant le SCoT et le PDU, fourni par la Métropole, est accessible au public.

Les dossiers et registre d'enquête sont mis à la disposition du public dans un bureau près de l'accueil, accessible aux PMR, en dehors de la permanence des membres de la commission d'enquête. Durant la permanence, les dossiers et registre se trouvent dans la salle du conseil municipal au rez-de-chaussée de la mairie non accessible aux personnes à mobilité réduite. Il reste néanmoins la possibilité à ce que le commissaire-enquêteur se déplace vers le bureau désigné ci-dessus. Aucune affiche ou banderole hostile ou favorable aux deux révisions n'a été apposée.

L'ensemble des documents nécessaires à l'enquête (dossiers et registre) sont présents.

2 visites durant la permanence.

Le registre d'enquête comporte une observation. Mentionnant la présence dans le registre d'un document concernant l'extrait des délibérations du conseil municipal de CHECY en date du 23 octobre 2018 émettant un avis FAVORABLE au SCOT.

Aucun courrier ou document n'a été remis durant la permanence.

Remarque : L'entretien avec M. le maire a porté sur l'enquête publique et a duré de 16h35 à 17h00. Pour la personne reçue, elle nous a déclaré avoir déposé une observation sur les adresses mail prévues à cet effet. Cette observation avait pour

objet le stationnement de véhicule sur un espace vert dans la commune de CHECY. Elle a de nouveau déposé une observation sur le registre. Il n'y a eu aucune consultation de dossier.

Saint-Denis-en-Val - Hôtel de Ville 80 rue de Saint Denis.

Vendredi 11 janvier 2019 de 9h00 à 12h00.

Personnes rencontrées : Mmes Degodoy et Lablée du service urbanisme de la ville de Saint Denis en Val.

Accueil : J'ai été accueilli par madame Degodoy.

Affichage : J'ai pu constater que l'affiche au format réglementaire est bien présente sur le panneau d'affichage de la mairie. En outre, un panneau réalisé par la Métropole invitant le public à participer à l'enquête publique est disposé dans la mairie, ainsi qu'une tablette présentant les deux dossiers.

Lieu d'enquête : Les dossiers et registre d'enquête sont mis à disposition du public dans un bureau du rez-de-chaussée de la mairie accessible aux personnes à mobilité réduite.

Matériel d'enquête : L'ensemble des documents nécessaires à l'enquête (dossiers et registre) sont présents.

Nombre de visites : Une seule visite durant la permanence.

Observations formulées : le registre d'enquête comporte une observation de M GRES sur le PDU, dont j'ai récupéré une copie.

Durant la permanence, j'ai eu la visite de M Patrice SORNIQUE, qui reviendra déposer ses observations écrites. Ce dernier est très critique sur certains choix faits par la Métropole en terme d'investissements (bus électriques, vélos électriques, téléphérique...), très septique par rapport au développement et à l'efficacité des transports collectifs à St Denis en Val (lenteur des transports, capacités à faire face aux heures de pointe...) et pas d'accord avec le kilométrage de pistes cyclables affiché dans le dossier ou encore le tout électrique.

Remarque : Il est convenu avec madame Degodoy qu'elle me transmettra, au fur et à mesure, par messagerie, les observations parvenues en mairie ou consignées sur le registre d'enquête.

J'ai informé madame Degodoy que le registre d'enquête sera récupéré par le service du courrier de la Métropole le mercredi ou le jeudi suivant la clôture de l'enquête (à cette occasion, j'ai pu constater que la métropole avait donné des consignes écrites précises aux communes sous forme de memento).

Saint-Hilaire-Saint-Mesmin - Hôtel de Ville 494 route d'Orléans.

Vendredi 11 janvier 2019 de 14h00 à 17h00

Personne en charge des dossiers d'enquête : Madame RAULO, responsable de l'urbanisme à la mairie de Saint Hilaire Saint Mesmin.

Personne rencontrée : La secrétaire chargée de l'accueil à la mairie de St Hilaire, en l'absence ce jour de madame Raulo.

Affichage : J'ai pu constater que l'affiche au format réglementaire est bien présente sur les vitres d'entrée de la mairie (affiches en 4 parties au format A2). En outre, un panneau réalisé par la Métropole invitant le public à participer à l'enquête publique est disposé à l'entrée de la mairie, ainsi qu'un présentoir avec une tablette présentant le SCoT et le PDU.

Lieu d'enquête : Les dossiers et registre d'enquête sont mis à disposition du public dans la salle du conseil municipal au rez-de-chaussée de la mairie accessible aux personnes à mobilité réduite.

Matériel d'enquête : L'ensemble des documents nécessaires à l'enquête (dossiers et registre) sont présents.

Nombre de visites : Aucune visite durant la permanence.

Observations formulées : le registre d'enquête ne comporte aucune observation.

Remarque : J'ai fait passer le message à madame Raulo pour qu'elle me transmette, au fur et à mesure, par messagerie, les observations parvenues en mairie ou consignées sur le registre d'enquête.

J'ai précisé à la secrétaire d'accueil de la mairie que le registre d'enquête sera récupéré par le service du courrier de la Métropole le mercredi ou le jeudi suivant la clôture de l'enquête et que le registre d'enquête sera clos par le président de la commission d'enquête et non par le maire.

Une autre enquête publique débute ce 11 janvier sur la révision du PLU de St Hilaire St Mesmin.

La lettre d'information n° 30 de la métropole est disponible dans les mairies ; Elle est consacrée à la mobilité et aux transports et fait état de l'enquête publique en cours.

Marigny-les-Usages pour Marigny-les-Usages et Chanteau, Hôtel de Ville Place de l'église.

Mardi 15 janvier 2019 de 15h00 à 18h00

Aucune personne désignée nominativement.

Rencontré le secrétaire général et le personnel à l'accueil.

L'affiche au format réglementaire est bien présente à l'entrée de la mairie (affiches en 4 parties au format A2). En outre, un panneau réalisé par la Métropole invitant le public à participer à l'enquête publique est disposé au niveau de l'accueil de la mairie. Deux documents édités par ORLEANS METROPOLE rappelant l'enquête publique est à la disposition du public sur le comptoir d'accueil : un rappelant au verso les modalités d'informations et de possibilité de déposer une observation, les dates et lieux de permanence de la commission d'enquête, et un second sous forme de dépliant faisant état des dates de l'enquête publique, mais aussi ce qu'est un SCOT et un PDU. Sur ce dépliant, il est aussi indiqué les définitions du PCAET (Plan Climat Air Énergie Territorial), le PLUm (Plan Local d'Urbanisme Métropolitain) et le PLH (Plan Local de l'Habitat). Ce sont les mêmes documents que ceux déposés à la mairie d'ORLEANS.

Les dossiers et registre d'enquête sont mis à la disposition du public au niveau de l'accueil de la mairie, accessible aux PMR. Durant la permanence, Les dossiers et registre se trouvent dans la salle du conseil municipal au rez-de-chaussée de la mairie accessible aux personnes à mobilité réduite. Aucune affiche ou banderole hostile ou favorable aux deux révisions n'a été apposée.

Matériel d'enquête : l'ensemble des documents nécessaires à l'enquête (dossiers et registre) sont présents.

Nombre de visites : 2 visites : M. DELMAS et Mme ANDONOVA, tous deux demeurant MARIGNY LES USAGES.

Aucune observation ou mention d'une consultation des dossiers ne figure sur le registre d'enquête au début de la permanence. Aucune observation ou document n'a été remis durant la permanence.

La permanence tenue à la mairie de MARIGNY LES USAGES a été tenue aussi pour la commune de CHANTEAU, localité où aucune permanence n'est tenue en raison de difficultés au sein du conseil municipal. L'entretien avec M. DELMAS et Mme ANDONOVA a d'abord porté sur un dossier soumis à enquête publique

concernant l'exploitation d'une installation Biogaz sur le territoire de la commune de MARIGNY LES USAGES, hors sujet par rapport à la présente enquête. Ensuite M.DELMAS a demandé des explications sur le SCOT et le PDU, a consulté le dossier, a relevé quelques remarques. En ce qui concerne Mme ANDONOVA, après lui avoir signalé que l'exploitation d'une usine Biogaz ne faisant pas partie de la présente enquête, elle a invoqué le manque de concertation. A sa demande, il lui a été fourni des explications sur le SCOT et le PDU avant de revenir sur le sujet du Biogaz. Puis Mme ANDONOVA nous avise avoir reçu un message sur le réseau social Face-Book concernant une permanence le mardi 15 janvier 2019 à 15H00 pour la concertation du public. Sur ma demande, j'ai pu lire le message, mais ce dernier faisait état de l'ouverture du débat public mis en place à compter du 15 janvier 2019 suite à la manifestation des "Gilets jaunes". Mme ANDONOVA pensait que nous étions présents pour cette concertation. Elle souhaitait faire des remarques concernant l'installation Biogaz, mais il lui a été précisé que sa contribution sera dans le dossier, mais elle ne sera pas traitée, car hors sujet par rapport à la présente enquête publique. L'entretien avec ces deux personnes s'est déroulé dans une ambiance de bonne écoute et de façon courtoise. A M. DELMAS et Mme ANDONOVA, nous leur avons remis les deux documents édités par la métropole.

Orléans Hôtel de Ville Place de l'Etape.

Mardi 15 janvier 2019 de 9h00 à 12h00

Rencontré le personnel à l'accueil de la mairie de ORLEANS.

Affichage : l'affiche au format réglementaire est bien présente à l'entrée de la mairie (affiches en 4 parties au format A2). En outre, un panneau réalisé par la Métropole invitant le public à participer à l'enquête publique est disposé au niveau de l'accueil. Deux documents édités par ORLEANS METROPOLE rappelant l'enquête publique est à la disposition du public sur deux comptoirs à l'accueil : un de format 20,6cm x 14,4cm, rappelant au verso les modalités d'informations et de possibilité de déposer une observation, les dates et lieux de permanence de la commission d'enquête, et un second sous forme de dépliant faisant état des dates de l'enquête publique, mais aussi ce qu'est un SCOT et un PDU. Sur ce dépliant, il est aussi indiqué les définitions du PCAET (Plan Climat Air Énergie Territorial), le PLUm (Plan Local d'Urbanisme Métropolitain) et le PLH (Plan Local de l'Habitat). Près de l'accueil, un présentoir avec une tablette présentant le SCOT et le PDU, fourni par la Métropole, est accessible au public.

Les dossiers et registre d'enquête sont mis à la disposition du public au niveau de l'accueil de la mairie, accessible aux PMR. Durant la permanence, les dossiers et registre se trouvent dans la salle THINAT au rez-de-chaussée de la mairie accessible aux personnes à mobilité réduite. Aucune affiche ou banderole hostile ou favorable aux deux révisions n'a été apposée.

L'ensemble des documents nécessaires à l'enquête (dossiers et registre) sont présents.

Aucune observation des dossiers ne figure sur le registre d'enquête au début de la permanence. Aucune observation ou document n'a été remis durant la permanence.

Combleux - Hôtel de Ville Rue du Cas Rouge.

Vendredi 18 janvier 2019 de 09h00 à 12h00

Rencontré ; secrétaire de mairie puis le maire de la commune de COMBLEUX.

Affichage : l'affiche au format réglementaire est bien présente à l'entrée de la mairie (affiches en 4 parties au format A2), sur les vitres côté intérieur de la salle du conseil municipal visible de l'extérieur par le public. En outre, un panneau réalisé par la Métropole invitant le public à participer à l'enquête publique est disposé au niveau de l'accueil de la mairie. Deux documents édités par ORLEANS METROPOLE rappelant l'enquête publique est à la disposition du public sur le comptoir d'accueil : un rappelant au verso les modalités d'informations et de possibilité de déposer une observation, les dates et lieux de permanence de la commission d'enquête, et un second sous forme de dépliant faisant état des dates de l'enquête publique, mais aussi ce qu'est un SCOT et un PDU. Sur ce dépliant, il est aussi indiqué les définitions du PCAET (Plan Climat Air Énergie Territorial), le PLUm (Plan Local d'Urbanisme Métropolitain) et le PLH (Plan Local de l'Habitat). Ce sont les mêmes documents que ceux déposés dans d'autres mairies.

Les dossiers et registre d'enquête sont mis à la disposition du public au niveau de l'accueil de la mairie. Durant la permanence, les dossiers et registre se trouvent dans la salle du conseil municipal de la mairie. Les locaux sont accessibles aux personnes à mobilité réduite. Aucune affiche ou banderole hostile ou favorable aux deux révisions n'a été apposée. L'ensemble des documents nécessaires à l'enquête (dossiers et registre) sont présents.

Aucune observation ou mention d'une consultation des dossiers ne figure sur le registre d'enquête au début de la permanence.

Fleury-les-Aubrais Direction des services techniques, Clos de Longuève, - « Pôle Urban » 64 C rue des Fossés.

Vendredi 18 janvier de 13h30 à 16h30

Accueil dans le hall de la Mairie au 7 place de la République. Suite à la restructuration des services, le dossier a été transféré au « Pole Urban » situé à 0,7km La permanence s'est tenue sur ce dernier site.

L'affiche au format réglementaire est bien présente à l'entrée de la mairie principale (affiches en 4 parties au format A2), visible de l'extérieur par le public.

Les dossiers et registre d'enquête sont mis à la disposition du public au niveau de l'accueil du « Pole Urban ».

Tablette de présentation à disposition du public

Les locaux sont accessibles aux personnes à mobilité réduite. Aucune affiche ou banderole hostile ou favorable aux deux révisions n'a été apposée. L'ensemble des documents nécessaires à l'enquête (dossiers et registre) sont présents. Aucune observation ne figure sur le registre d'enquête.

Long entretien avec Monsieur Jean-Jacques Ratajski, Adjoint à l'urbanisme et à la démocratie participative qui expose clairement son avis sur le devenir de la Métropole.

Orléans Saint Marceau, Mairie de proximité 57 avenue de la Mouillière.

Mercredi 23 janvier de 9h00 à 12h00

Permanence dans la salle de réunion au 1^{er} étage, pour l'accueil de personne à mobilité réduite, un bureau était éventuellement disponible au rez de chaussée.

Il s'agit d'une Mairie de proximité.

Aucune affiche ou banderole hostile ou favorable aux deux révisions n'a été apposée. L'ensemble des documents nécessaires à l'enquête (dossiers et registre) sont présents. Deux personnes viennent déposer des observations sur le registre.

Orléans la Source, Mairie de proximité Place Choisel.

Mercredi 23 janvier de 14h00 à 17h00

Permanence dans la salle de réunion au rez de chaussée, accessible aux personnes à mobilité réduite.

Accueilli par Madame Laforge, Responsable adjoint de la Mairie de proximité.

Il s'agit d'une Mairie de proximité.

Aucune affiche ou banderole hostile ou favorable aux deux révisions n'a été apposée. L'ensemble des documents nécessaires à l'enquête (dossiers et registre) sont présents. Aucune observation ne figure sur le registre d'enquête.

Ormes, Hôtel de Ville 147 rue Nationale.

Jeudi 24 Janvier 2019 de 9h00/12h00

Personne en charge des dossiers d'enquête : M Bruno SOLON, directeur général des services de la ville d'Ormes, également en charge de l'urbanisme.

M Bruno SOLON, qui m'a accueilli, m'a installé dans la salle dédiée à la permanence du commissaire-enquêteur et présenté la commune d'Ormes. J'ai également croisé M Alain TOUCHARD, maire d'Ormes.

J'ai pu constater que l'affiche au format réglementaire est bien présente sur les vitres d'entrée de la mairie (affiches en 4 parties au format A2 sur fond jaune). En outre, un panneau réalisé par la Métropole invitant le public à participer à l'enquête publique est disposé dans le hall d'entrée de la mairie.

Les dossiers et registre d'enquête sont mis à disposition du public dans la salle des mariages située au rez-de-chaussée de la mairie et accessible aux personnes à mobilité réduite depuis une cour intérieure.

L'ensemble des documents nécessaires à l'enquête (dossiers et registre) sont présents.

Durant la permanence, une visite, Il fera parvenir ses observations ultérieurement par mel.

Le registre d'enquête ne comporte aucune observation.

Remarque : Le PLU de la commune d'Ormes est en cours de révision, mais l'enquête publique ne devrait pas intervenir avant le milieu de cette année.

Saint-Cyr-en-Val, 140 rue du 11 novembre.

Jeudi 24 Janvier 2019 de 14h00/17h00

Personne en charge des dossiers d'enquête : Mme DA COSTA Hélène, en charge du service de l'urbanisme (absente ce jour).

Personne rencontrée : la secrétaire d'accueil de la mairie, qui m'a accueilli et installé dans la salle dédiée à la permanence du commissaire-enquêteur.

J'ai pu constater que l'affiche au format réglementaire est bien présente sur les vitres d'entrée de la mairie (affiches en 4 parties au format A2 sur fond jaune). En outre, un panneau réalisé par la Métropole invitant le public à participer à l'enquête publique est disposé dans le hall d'entrée de la mairie.

Les dossiers et registre d'enquête sont mis à disposition du public à l'accueil de la mairie. Pour la permanence, le commissaire-enquêteur était installé dans la salle des commissions située au rez-de-chaussée de la mairie et accessible aux personnes à mobilité réduite.

L'ensemble des documents nécessaires à l'enquête (dossiers et registre) sont présents.

Deux visites durant la permanence.

Le registre d'enquête ne comporte aucune observation en début de permanence. Sur le registre, M Gilles GODIN a fait part de ses remarques (cf document scanné joint). L'autre visiteur, M Jean GAYON, fera ses observations ultérieurement par écrit. Ces deux personnes interviennent dans un contexte un peu particulier, puisqu'une enquête publique vient de se terminer le 18 décembre 2018 sur le projet de ZAC de la Croix des Vallées, qui fait débat dans la commune. Néanmoins, les discussions ont essentiellement porté sur les deux dossiers objets de la présente enquête, notamment sur les questions de mobilité.

Saran, Hôtel de ville, place de la Liberté

Lundi 28 Janvier 2019 9h00/12h00

Personne en charge des dossiers d'enquête : Service Aménagement de la commune.

Rencontre avec l'hôtesse d'accueil et une personne du service Aménagement.

Affichage : l'affiche au format réglementaire est bien présente à l'entrée de la mairie (affiches en 4 parties au format A2), dans le hall d'entrée de la mairie de SARAN. En ce même lieu, sur un présentoir, il y a le document édicté par ORLEANS METROPOLE, une tablette numérique sur pupitre ainsi qu'une affiche réalisée, tout cela mis en place par cette même collectivité.

Les dossiers et registre d'enquête sont mis à la disposition du public au niveau du service Aménagement de la mairie de SARAN au 1er étage du bâtiment public, mais accessible aux personnes à mobilité réduite par un ascenseur. Durant la permanence, les dossiers et registre se trouvent dans un bureau situé au rez-de-chaussée de la mairie, accessible aux PMR. Un panneau a été réalisé par la mairie de SARAN afin d'indiquer le bureau où se tient la permanence. Sur le comptoir de l'accueil, j'ai remarqué la présence de la lettre d'informations de ORLEANS METROPOLE n° 30 de DECEMBRE 2018 - JANVIER 2019. En page 4 de ce document, un encart faisant état de l'enquête publique du SCOT - PDU a été inséré. Cet encart indique l'objet, les dates de l'enquête publique et le site orleans-metropole.fr sur lequel des informations peuvent être obtenues. Aucune affiche ou banderole hostile ou favorable aux deux révisions n'a été apposée.

L'ensemble des documents nécessaires à l'enquête (dossiers et registre) sont présents.

Deux visites : deux. Une des personnes a consulté le dossier du PDU et la seconde voulait avoir des précisions sur l'objet de l'enquête, sur les moyens de consultation des dossiers et comment faire des remarques. Les informations lui ont été fournies.

Aucune observation ou mention d'une consultation des dossiers ne figure sur le registre d'enquête au début de la permanence. Une observation a été formulée et portée au registre par la personne ayant consulté le dossier. Cette dernière a précisé qu'elle serait sans doute amenée à faire d'autre contribution.

Aucun courrier ou document n'a été remis durant la permanence.

Mardié, Hôtel de ville, 105 rue Robillard

Lundi 28 Janvier 2019 14h00/17h00

Personne en charge des dossiers d'enquête, Mme HAUTIN, chargée de l'urbanisme à la commune de MARDIE.

Rencontré Mme HAUTIN et M. Christian THOMAS, maire de la commune de MARDIE.

L'affiche au format réglementaire est bien présente à l'entrée de la mairie (affiches en 4 parties au format A2), sur un panneau placé à l'extérieur au niveau du hall d'entrée de la mairie de MARDIE. Dans le hall, sur une petite table d'autres documentations, il y a les documents édictés par ORLEANS METROPOLE. Il n'y a pas de tablette numérique sur pupitre. On y trouve également un panneau réalisé par ORLEANS - METROPOLE.

Les dossiers et registre d'enquête sont mis à la disposition du public au niveau du service Urbanisme de la mairie de MARDIE, local accessible aux personnes à mobilité réduite. Durant la permanence, les dossiers et registre se trouvent au 1er étage du bâtiment public, mais accessible aux personnes à mobilité réduite par un ascenseur, dans une salle de réunion. Aucune affiche ou banderole hostile ou favorable aux deux révisions n'a été apposée.

L'ensemble des documents nécessaires à l'enquête (dossiers et registre) sont présents.

Deux visites, dont une a consulté le dossier du PDU. Ces deux personnes désiraient avoir des précisions sur l'objet de l'enquête, sur les moyens de consultation des dossiers et comment faire des remarques. Les informations leur ont été fournies.

Aucune observation ou mention d'une consultation des dossiers ne figure sur le registre d'enquête au début de la permanence. Aucune observation n'a été formulée sur le registre. Les personnes reçues lors de la permanence ont exprimé leur souhait de déposer une contribution par les moyens qui leur ont été indiqués.

Aucun courrier ou document n'a été remis durant la permanence.

Saint-Jean-de-Braye, Hôtel de Ville, 43 rue de la Mairie

Mardi 29 janvier 2019 9h00/12h00

Personne en charge des dossiers d'enquête : Madame Sylvaine CRAMPETTE, responsable de l'urbanisme à la mairie de Saint Jean de Braye.

Rencontre avec la secrétaire chargée de l'accueil à la mairie.

L'affiche au format réglementaire est bien présente sur le panneau d'affichage de la mairie dans la partie réservée à l'urbanisme et aux autorisations du droit des sols (affiches en 4 parties au format A2). En outre, un pupitre avec une tablette présentant le SCoT et le PDU fourni par Orléans Métropole est présent à proximité des dossiers d'enquête.

Les dossiers et registre d'enquête sont mis à disposition du public dans une salle située près de l'accueil au rez-de-chaussée de la mairie et accessible aux personnes à mobilité réduite.

L'ensemble des documents nécessaires à l'enquête (dossiers et registre) sont présents. Le registre d'enquête ne comporte aucune observation. Aucune visite n'est mentionnée depuis le début de l'enquête.

Précisé à la secrétaire d'accueil de la mairie que le registre d'enquête sera récupéré par le service du courrier de la Métropole le mercredi ou le jeudi suivant la clôture de l'enquête et que le registre d'enquête sera clos par le président de la commission d'enquête et non par le maire.

Saint Jean-de-la-Ruelle, Hôtel de Ville 71 rue C. Beauhaire.

Mardi 29 janvier 2019 de 14h00/17h00

Personne en charge des dossiers d'enquête : M Nicolas LONGEVILLE, responsable de l'urbanisme à la mairie de Saint-Jean-de-la-Ruelle.

Rencontre avec la secrétaire chargée de l'accueil à la mairie de Saint-Jean-de-la-Ruelle.

J'ai pu constater que l'affiche au format réglementaire est bien présente sur une des portes d'entrée de la mairie (affiches en 4 parties au format A2) à proximité du panneau d'affichage. En outre, un pupitre avec une tablette informatique présentant le SCoT et le PDU fourni par Orléans Métropole est accessible à l'accueil.

Les dossiers et registre d'enquête sont mis à disposition du public dans un bureau près de l'accueil de la mairie situé au rez-de-chaussée de la mairie et accessible aux personnes à mobilité réduite.

L'ensemble des documents nécessaires à l'enquête (dossiers et registre) sont présents.

Deux visites durant la permanence émanant d'habitants de la commune.

Le registre d'enquête ne comporte aucune observation à l'ouverture de la permanence.

Mme TEISSEIRE, demeurant à St Jean de la Ruelle, est préoccupée par la réalisation du projet d'intérêt communautaire dit de « la Tête Nord du pont de l'Europe » (page 265/397 du rapport environnemental) et souhaite savoir sous quel délai il sera réalisé (voir copie du registre jointe).

J'ai également eu la visite de Mme GORSE, qui s'interroge entre autres sur les solutions apportées aux déplacements des personnes âgées (action 3.3 du projet de PDU : accompagner les publics les plus sensibles).

Semoy, hôtel de Ville, 20 Place F. Mitterand.

Mercredi 30 janvier 2019 de 9h00/12h00.

Accueil par Mme Lanher rédacteur au service urbanisme et installation dans la salle dédiée à la permanence du commissaire-enquêteur, située au rez-de-chaussée de la mairie et accessible aux personnes à mobilité réduite.

J'ai pu constater que l'affiche au format réglementaire est bien présente sur les vitres d'entrée de la mairie (affiches en 4 parties au format A2 sur fond jaune). En outre, un panneau réalisé par la Métropole invitant le public à participer à l'enquête publique est disposé dans le hall d'entrée de la mairie.

Tablette de présentation à disposition du public

Les dossiers et registre d'enquête sont mis à disposition du public à l'accueil de la mairie. L'ensemble des documents nécessaires à l'enquête (dossiers et registre) sont présents.

Deux visites durant la permanence. Le Maire, Monsieur L. Baude et Madame Lipira Adjointe aménagement, urbanisme et développement durable.
Le registre d'enquête ne comporte aucune observation en début de permanence.

Monsieur le Maire fait part de plusieurs remarques :

- Demande la limitation de vitesse uniforme sur la rocade pour atténuer le bruit.
- Revêtements anti bruit pour protéger les riverains.
- Pas de merlons, mais des arbres pour lutter contre le bruit
- Faciliter la circulation des vélos pour aller à Orléans, sur les droits de l'homme, le passage des ronds points est dangereux.
- Les constructions ont dégradé les pistes sans être entretenue et il faut veiller à une remise en état lors des nouveaux travaux.

Une observation verbale et anonyme :

Il est plus sécurisant de circuler à contre sens sur les pistes cyclables séparées des voies et matérialisées cela permet d'anticiper les changements de direction et de voir les véhicules de face.

Orléans-Ouest, Mairie de proximité 99 rue du Faubourg Madeleine,

Mercredi 30 Janvier 2019 de 14h00/17h00

Installation dans la salle située au premier étage, en cas de personnes à mobilité réduite, il était possible de se déplacer dans un bureau accessible.

J'ai pu constater que l'affiche au format réglementaire est bien présente sur les vitres d'entrée de la mairie (affiches en 4 parties au format A2 sur fond jaune). En outre, un panneau réalisé par la Métropole invitant le public à participer à l'enquête publique est disposé dans le hall d'entrée de la mairie.

Les dossiers et registre d'enquête sont mis à disposition du public à l'accueil de la mairie. L'ensemble des documents nécessaires à l'enquête (dossiers et registre) sont présents.

Le registre d'enquête ne comporte aucune observation.

Saint-Jean-le-Blanc

Vendredi 1 février 2019 de 9h00 à 12h00

Personne en charge des dossiers d'enquête : Mme Fabienne HAMELIN responsable de l'urbanisme à la mairie de Saint-Jean-le-Blanc.

Personne rencontrée : La secrétaire chargée de l'accueil à la mairie de Saint-Jean-le-Blanc.

Affichage : J'ai pu constater que l'affiche au format réglementaire est bien présente sur la porte d'entrée de la mairie (affiches en 4 parties au format A2). Dans le hall d'entrée de la mairie est disposé un panneau fourni par Orléans Métropole présentant l'enquête publique en cours. En outre, un pupitre avec une tablette informatique présentant le SCoT et le PDU est accessible à l'accueil.

Les dossiers et registre d'enquête sont mis à disposition du public dans la salle des mariages de la mairie située au rez-de-chaussée et accessible aux personnes à mobilité réduite.

L'ensemble des documents nécessaires à l'enquête (dossiers et registre) sont présents.

J'ai reçu la visite de M Christian CORJON, maire de Saint-Jean-le-Blanc et de son adjoint aux travaux, M François GIRAUDET. Durant la permanence, M Michel GRES est venu compléter ses observations déjà consignées sur le registre et m'a remis copie d'une pétition datant de décembre 2017 en faveur d'une halte ferroviaire

au château de Saint-Jean-le-Blanc ayant recueilli environ 320 signatures (cette pétition est annexée au registre d'enquête).

Le registre d'enquête comporte les observations de M GRES déposées les 18 janvier et 23 janvier 2019. Lors de l'entretien, M GRES a insisté sur les difficultés rencontrées par les cyclistes au niveau de certains carrefours et ronds-points. Il reviendra en mairie pour préciser les différents points noirs, qu'il a identifiés.

Orléans - Mairie de proximité est, 1 Place Mozart, 45000 Orléans

Samedi 2 février 2019 de 9h00 à 12h00

Personne en charge des dossiers d'enquête : service accueil de la mairie de proximité ORLEANS-EST

L'affiche au format réglementaire est absente à l'entrée de la mairie (affiches en 4 parties au format A2). Dans le hall, un kakemono réalisé par ORLEANS-METROPOLE informe le public des objets de l'enquête publique. Au niveau des guichets et sur une petite table d'autres, il y a le document édicté par ORLEANS METROPOLE. Il n'y a pas de tablette numérique sur pupitre.

Les dossiers et registre d'enquête sont mis à la disposition du public au niveau de l'accueil de la mairie de proximité, accessible aux personnes à mobilité réduite. Durant la permanence, les dossiers et registre se trouvent dans une salle de réunion Mozart accessible aux personnes à mobilité réduite. Aucune affiche ou banderole hostile ou favorable aux deux révisions n'a été apposée.

L'ensemble des documents nécessaires à l'enquête (dossiers et registre) sont présents.

Trois personnes dont un couple. Il s'agit de Mme et M. POIRIER et de Mme EL BOUDALI. M. POIRIER a déposé une contribution sur le registre d'enquête. J'ai eu un entretien de près d'une heure avec Mme EL BOUDALI portant notamment sur les objets de l'enquête publique, les modalités de consultation des dossiers. Cette personne a fait également des remarques sur des sujets ne concernant pas l'enquête publique. Je l'ai invité à revenir sur l'objet de la présente enquête. Les informations nécessaires ont été fournies.

J'ai remarqué qu'il y avait une contribution sur le registre d'enquête émanant de Mme Juliette PLANCKAERT portant principalement sur le PDU.

Saint-Pryvé-Saint-Mesmin

Mardi 5 février 2019 de 9h00/12h00

Rencontré M. COUSIN, Maire de la commune. M. HENNEQUIN, 1er adjoint. M. NICOURT, adjoint chargé entre autres de l'Urbanisme et Mme BOUILLY Déborah du service Urbanisme.

L'affiche au format réglementaire est présente à l'extérieur du bâtiment Urbanisme (affiches en 4 parties au format A2). Dans le hall d'entrée de ce bâtiment, un kakemono réalisé par ORLEANS-METROPOLE informe le public des objets de l'enquête publique. On y trouve également les documents édictés par ORLEANS METROPOLE, tout comme au niveau de l'accueil de la mairie de SAINT-PRYVE-SAINTE-MESMIN. Il n'y a pas de tablette numérique sur pupitre.

Les dossiers et registre d'enquête sont mis à la disposition du public au niveau de l'accueil de la mairie, accessible aux personnes à mobilité réduite. Durant la permanence, les dossiers et registre se trouvent dans la salle des mariages, accessible aux personnes à mobilité réduite. Aucune affiche ou banderole hostile ou favorable aux deux révisions n'a été apposée.

L'ensemble des documents nécessaires à l'enquête (dossiers et registre) sont présents.

Deux visites, M. SORNIQUE Patrice de ST DENIS DEN VAL, ayant déjà eu un entretien avec le commissaire-enquêteur à la permanence de ST DENIS EN VAL. La seconde personne, ayant assisté à des ateliers et réunion publique sur le SCOT et le PDU, voulait connaître s'il y avait d'autre élément par rapport à ce qu'elle avait déjà eu connaissance.

Il a été remis un document de 6 pages dactylographiées avec jonction de 2 copies durant la permanence.

Mme BOUILLY s'étonne du manque d'intérêt que porte la population aux dossiers d'enquête. Même si la commune de SAINT-PRYVE-SAINT-MESMIN est bien desservie en réseau de transports collectifs, elle pensait que des personnes se seraient manifestées dans le cadre du PDU en raison du manque de piste cyclable. Pendant la permanence avec : M. le maire, M. HENNEQUIN et M. NICOURT. Il a été évoqué le manque de concertation de la part du public.

Orléans Mairie de proximité Nord, 11 Rue Charles le Chauve

Mardi 5 février 2019 de 14h00 à 17h00

Le service accueil est en charge du dossier.

Personne en charge des dossiers d'enquête : service accueil de la mairie de proximité.

L'affiche au format réglementaire (affiches en 4 parties au format A2) est absente. Dans le hall d'entrée de la mairie, un kakemono réalisé par ORLEANS-METROPOLE informe le public des objets de l'enquête publique. On y trouve également les documents édictés par ORLEANS METROPOLE. Il n'y a pas de tablette numérique sur pupitre.

Les dossiers et registre d'enquête sont mis à la disposition du public au niveau de l'accueil de la mairie, accessible aux personnes à mobilité réduite. Pour la permanence, les dossiers et registre sont dans un bureau près de l'accueil, accessible aux personnes à mobilité réduite. Aucune affiche ou banderole hostile ou favorable aux deux révisions n'a été apposée.

L'ensemble des documents nécessaires à l'enquête (dossiers et registre) sont présents.

Deux visites, M. BOUTIFLAT et M. TOURNE demeurant ORLEANS.

Remarque : j'ai eu un entretien de 14H00 et 15H45 avec les deux visiteurs. Les sujets abordés ont principalement portés sur l'objet de l'enquête publique, notamment sur la partie relative au PDU. D'autres problématiques ont été évoqués comme le PLU de la commune de ORLEANS, la future ZAC des Groues à ORLEANS. Ces deux personnes ont exprimé le souhait d'apporter leur contribution.

Ingré Mairie, 14 place de la Mairie

Vendredi 8 février 2019 9h00/12h00

Personne en charge des dossiers d'enquête : M Antoine VASSET, responsable de l'urbanisme à la mairie d'Ingré.

J'ai pu constater que l'affiche au format réglementaire est bien présente sur le panneau d'affichage de l'annexe de la mairie, située rue Coûtes (affiches en 4 parties au format A2). Dans le hall d'entrée se trouve un pupitre avec une tablette

informatique présentant le SCoT et le PDU, ainsi qu'un roll-up précisant l'objet de l'enquête publique fourni par Orléans Métropole.

Les dossiers et registre d'enquête sont mis à disposition du public dans la grande salle située au rez-de-chaussée de la mairie annexe et accessible aux personnes à mobilité réduite.

L'ensemble des documents nécessaires à l'enquête (dossiers et registre) sont présents.

J'ai reçu six visites durant la permanence, dont trois représentants du « collectif de sauvegarde de la grande pièce » de la Chapelle Saint Mesmin, qui regrettent de n'avoir pas eu connaissance de la permanence à la Chapelle St Mesmin.

A l'ouverture de la permanence, le registre ne contient aucune observation, ni mention de visites. Trois personnes ont déposé des observations lors de la permanence (cf copie du registre jointe). Les représentants du collectif de la Chapelle St Mesmin contestent le projet de terrain international de BMX sur un terrain classé au patrimoine mondial de l'UNESCO en bordure de Loire.

M Patrice BONNEAU regrette l'abandon de la liaison ferroviaire Orléans/Châteauneuf sur Loire. Mme Monique MOLVEAU expose un problème relevant du PLU d'Ingré et formulera ses observations par mel ultérieurement.

M FOUCHER Freddy (représenté par son père) conteste un projet de liaison douce sur des terrains, où il projette un lotissement. Cette liaison douce aurait été introduite, d'après lui, sans concertation, dans une AOP du PLU, dont l'enquête publique s'est achevée en octobre 2018. Je lui ai indiqué que cette observation ne relevait pas de l'enquête publique sur le SCoT. Il reviendra d'ici le 12 février pour formuler ses observations sur le registre d'enquête.

Olivet, 283 rue du Général de Gaulle.

Vendredi 8 février 2019 14h00/17h00

Personne en charge des dossiers d'enquête : Madame Laure POULIN, responsable de l'urbanisme à la mairie d'Olivet.

Personnes rencontrées : La secrétaire chargée de l'accueil à la mairie d'Olivet et M le maire d'Olivet.

J'ai pu constater que l'affiche au format réglementaire est bien présente sur la grille d'entrée de la mairie (affiches en 4 parties au format A2). Dans le hall d'entrée se trouve un pupitre avec une tablette informatique présentant le SCoT et le PDU, ainsi qu'un roll-up précisant l'objet de l'enquête publique fourni par Orléans Métropole.

Les dossiers et registre d'enquête sont mis à disposition du public dans une salle de lecture située au rez-de-chaussée de la mairie et accessible aux personnes à mobilité réduite.

L'ensemble des documents nécessaires à l'enquête (dossiers et registre) sont présents.

J'ai reçu quatre visites durant la permanence, dont deux membres du Collectif « Réflexion Biodiversité à Olivet » et deux représentants de l'association « Olivet en Transition » adhérente de la FUB (Fédération des Usagers de la Bicyclette), avec lesquels j'ai eu de longues conversations.

Observations formulées : A l'ouverture de la permanence, le registre contient cinq observations, dont deux émanant de M Régis REGUIGNE et une émanant de M François KERGALL dont nous avons déjà eu connaissance. Il y a également une observation de Mme Chantal BLOT sur le PDU et un plaidoyer de M Johann HERLIN en faveur du vélo. Durant la permanence, les représentantes du collectif « Réflexion Biodiversité à Olivet » ont développé leur argumentation et des

propositions très précises sur les projets de SCoT et de PDU. Elles reviendront déposer deux documents écrits qui seront annexés au registre avant la fin de l'enquête publique. Quant aux représentants de l'association « Olivet en Transition », ils m'ont remis chacun un document écrit comportant des remarques et propositions sur le PDU, que j'ai annexées au registre.

« Orléans Métropole » – Site de permanence et siège de l'enquête.

Mardi 12 février 2019 de 15h00 à 18h00.

Le dossier d'enquête complet et le registre des observations sont bien disponibles pendant la durée de la procédure aux heures d'ouverture des locaux.

La permanence a eu lieu dans un bureau situé au rez-de-chaussée et facilement accessible aux personnes à mobilité réduite.

Tablette de présentation à disposition du public

Dépôt de deux observations.

Clôture de l'enquête.

II.10 DEROULEMENT de l'ENQUETE

Dans le rapport et les conclusions, l'ensemble des observations déposées sur les registres a été scrupuleusement analysé et pris en compte. Le fait de ne pas être reporté dans la synthèse ne préjuge en rien de la prise en compte et n'est pas un critère, car le thème a déjà été évoqué. Éventuellement, pour plus de précisions, se reporter aux observations présentes dans les registres, les phrases ou les mots ont été repris le plus fidèlement possible, en évitant certaines corrections.

Pour le registre numérique, le rôle éventuel de modérateur n'a pas été nécessaire.

Pendant la durée de la procédure, les pièces du dossier d'enquête étaient consultables et téléchargeables sur le site internet suivant :

<http://www.orleans-metropole.fr/1445/schema-de-coherence-territoriale-SCoT.htm>

et

<http://www.orleans-metropole.fr/1415/politique-de-deplacement.htm>

Concernant les médias, écrits ou télévisuels, la commission ne communique pas, à l'extrême limite elle explique le déroulement d'une enquête publique, comme à tous visiteurs, pas de photos ni d'interview.

II.11 GESTION des OBSERVATIONS

L'enquête s'est déroulée conformément à l'arrêté d'ouverture de l'enquête, dans un climat calme. Tout élu ou particulier pouvait, s'il le souhaitait, s'entretenir avec un membre de la Commission d'enquête en un local isolé.

Riche de 1 313 pages, le dossier est conséquent, sa composition est conforme à la réglementation et il est globalement bien structuré.

Le contrôle des documents dans le dossier a permis d'en assurer la présence continue.

La page internet <http://www.orleans-metropole.fr/1445/schema-de-coherence-territoriale-SCoT.htm> a été consultée 549 fois

La page internet <http://www.orleans-metropole.fr/1415/politique-de-deplacements.htm> a été consultée 436 fois.

75 observations ont été déposées, l'ensemble des observations a été pris en compte. Une retranscription aussi fidèle que possible a été réalisée, surtout pour les manuscrites. Éventuellement, pour plus de précisions, se reporter aux observations présentes dans les registres.

OBSERVATIONS DU PUBLIC.

Pièce jointe N° 1

AVIS AU DEMANDEUR.

Pièce jointe N° 2

REPONSES DU DEMANDEUR.

Pièce jointe N° 3

SYNTHESE DES REPONSES DU DEMANDEUR.

Pièce jointe N° 4

Nombre d'observations portées dans les registres :

Boigny-sur-Bionne	0
Bou	0
Combleux	0
Mardié	0
Marigny-les-Usages	0
Orléans	0
Orléans - Nord	0
Orléans-Ouest	0
Saint-Hilaire-Saint-Mesmin	0
Saint-Jean-de-Braye	0
Orléans Métropole, siège de l'enquête	6
Chécy	3
Ingré	6
La Chapelle-Saint-Mesmin	3
Olivet	10
Orléans - La Source	1
Orléans - Saint Marceau	2
Orléans-Est	2
Ormes	1
Saint Jean-de-la-Ruelle	2
Saint-Cyr-en-Val	2
Saint-Denis-en-Val	6
Saint-Jean-le-Blanc	3
Saint-Pryvé-Saint-Mesmin	1
Saran	2
Semoy	1
Registre numérique PDU	17
Registre numérique SCOT	7
TOTAL :	75

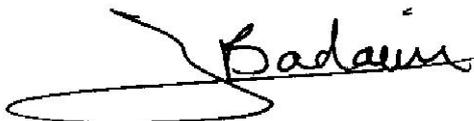
L'avis au demandeur a été remis le **jeudi 21 février 2019**. La réponse aux questions a été reçue le **jeudi 7 mars 2019**.

Au vu de l'analyse du dossier présenté, il a été rédigé dans deux documents séparés, les conclusions avec avis motivés concernant l'Enquête publique unique relative au projet de révision suivant :

- **Schéma de Cohérence Territoriale (SCoT).**
- **Plan de Déplacements Urbains (PDU).**

Remis au siège de la Métropole, à ORLEANS, le mercredi 20 mars 2019.

Le Président de la Commission



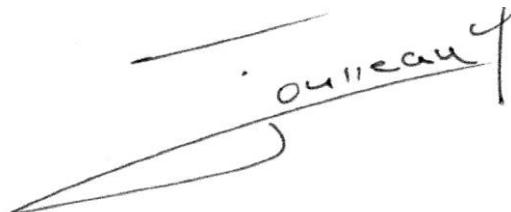
Michel BADAIRE

Le Commissaire enquêteur



Christian Brygier

Le Commissaire enquêteur



Jean-Jacques ROUSSEAU

Annexe

Envoyé en préfecture le 19/12/2018

Reçu en préfecture le 19/12/2018

Affiché le

ID : 045-244500468-20181219-A2018033-AR

ORLÉANS
MÉTROPOLE

Naturellement Val de Loire

**ARRÊTE PRESCRIVANT L'ENQUÊTE PUBLIQUE
UNIQUE RELATIVE AUX PROJETS DE RÉVISION
DU SCHÉMA DE COHÉRENCE TERRITORIALE ET
DU PLAN DE DÉPLACEMENTS URBAINS
D'ORLÉANS MÉTROPOLE**

~~~~~

**N° A2018-033**

Le président d'Orléans Métropole,

Vu le Code de l'Urbanisme et notamment les articles L 143-22 et R 143-9,

Vu le Code des Transports et notamment l'article L 1214-15,

Vu le Code de l'Environnement, Chapitre III du Titre II du Livre I,

Vu la loi n° 83-630 du 12 juillet 1983 relative à la démocratisation des enquêtes publiques et à la protection de l'environnement,

Vu la loi du 12 juillet 2010 portant Engagement National pour l'Environnement, dite Grenelle II, et les articles L123-1 à 123-19 et R123-1 à 123-46 du Code de l'Urbanisme qu'elle a modifiés,

Vu l'ordonnance n° 2016-1060 du 3 août 2016 portant réforme des procédures destinées à assurer l'information et la participation du public à l'élaboration de certaines décisions susceptibles d'avoir une incidence sur l'environnement,

Vu les délibérations n° 004929 du conseil d'agglomération en date du 8 juillet 2014 et n° 5576 du conseil de communauté en date du 25 février 2016 décidant d'engager une procédure de Schéma de Cohérence Territoriale et une procédure de révision du Plan de Déplacements Urbains,

Vu le décret n° 2017-686 du 28 avril 2017 portant création de la métropole dénommée « Orléans Métropole » et l'arrêté préfectoral du 19 décembre 2017 portant modification des statuts d'Orléans Métropole,

Vu les délibérations du conseil métropolitain en date du 10 juillet 2018 arrêtant les projets de Schéma de Cohérence Territoriale et de Plan de Déplacements Urbains,

Envoyé en préfecture le 19/12/2018  
 Reçu en préfecture le 19/12/2018  
 Affiché le   
 ID : 045-244500468-20181219-A2018033-AR

Vu l'ordonnance n° E18000166/45 en date du 12 octobre 2018 de la présidente du Tribunal Administratif d'Orléans, désignant M. Michel BADAIRE en qualité de Président de la commission d'enquête, MM. Christian BRYGIER et Jean-Jacques ROUSSEAU en qualité de commissaires enquêteurs,

**ARRETE :**

**Article 1<sup>er</sup>**

Il sera procédé à l'enquête publique relative aux projets de révision du Schéma de Cohérence Territoriale et du Plan de Déplacements Urbains d'Orléans Métropole pour une durée de 37 jours, du 7 janvier 2019 à 9h00 au 12 février 2019 à 18h00.

**Article 2**

M. Michel BADAIRE, retraité de l'EDF, a été désigné en qualité de président de la commission d'enquête, MM. Christian BRYGIER, gendarme en retraite, et Jean-Jacques ROUSSEAU, ingénieur divisionnaire de l'agriculture et de l'environnement en retraite, en qualité de commissaires enquêteurs par la présidente du Tribunal Administratif d'Orléans.

En cas d'empêchement de M Michel BADAIRE, la présidence de la commission d'enquête sera assurée par M Christian BRYGIER.

**Article 3**

Les dossiers de Schéma de Cohérence territoriale et de Plan de Déplacements Urbains, accompagnés des avis des personnes publiques associées, ainsi que les registres d'enquête à feuillets non mobiles, cotés et paraphés par le commissaire enquêteur seront consultables, sur support papier et sur poste informatique, pendant toute la durée de l'enquête publique :

**Métropole « Orléans Métropole »  
 Espace Saint-Marc  
 5 place du 6 Juin 1944  
 45000 Orléans**

**Aux horaires habituels d'ouverture de la métropole Orléans Métropole :  
 Du lundi au vendredi de 8 h 00 à 18 h 00**

Les dossiers de Schéma de Cohérence Territoriale et de Plan de Déplacements Urbains, accompagnés des avis des personnes publiques associées, ainsi que les registres d'enquête à feuillets non mobiles, cotés et paraphés par la commission d'enquête seront consultables, sur support papier, pendant toute la durée de l'enquête publique :

**BOIGNY-SUR-BIONNE**

Hôtel de Ville 3 rue de Verdun

**Aux horaires habituels d'ouverture de la mairie, à titre indicatif : Lundi, mercredi et vendredi de 9h00 à 12h00 et de 14h00 à 17h00, mardi et jeudi de 14h00 à 18h00 et samedi de 9h30 à 12h00**

**BOU**

Hôtel de Ville 8 rue du Bourg

**Aux horaires habituels d'ouverture de la mairie, à titre indicatif : Lundi, mercredi et jeudi de 9h00 à 12h00 et mardi et vendredi de 14h30 à 17h30**

**LA CHAPELLE-SAINT-MESMIN**

Hôtel de Ville 2 rue du Château

**Aux horaires habituels d'ouverture de la mairie, à titre indicatif : Lundi au jeudi de 8h30 à 12h00 de 13h30 à 17h15 et vendredi de 8h30 à 12h00 de 13h00 à 16h30**

Envoyé en préfecture le 19/12/2018

Reçu en préfecture le 19/12/2018

Affiché le

SLO

ID : 045-244500468-20181219-A2018033-AR

**CHECY**

Hôtel de Ville 11 place du Cloître

Aux horaires habituels d'ouverture de la mairie, à titre indicatif : Lundi de 13h30 à 17h00, mardi de 8h30 à 12h30, mercredi de 8h30 à 12h30 et de 13h30 à 17h00, jeudi de 8h30 à 12h30 et de 13h30 à 19h00, vendredi de 8h30 à 12h30 et samedi de 9h00 à 12h00

**COMBLEUX**

Hôtel de Ville Rue du Cas Rouge

Aux horaires habituels d'ouverture de la mairie, à titre indicatif : Lundi de 14h00 à 18h00, mercredi de 10h00 à 12h00, jeudi de 14h00 à 17h00 et vendredi de 8h00 à 12h00

**FLEURY-LES-AUBRAIS**

Hôtel de Ville 7 place de la République

Aux horaires habituels d'ouverture de la mairie, à titre indicatif : Lundi de 8h45 à 12h30 et de 13h45 à 17h30, mardi de 8h45 à 12h30, mercredi et jeudi de 8h45 à 12h30 et de 13h45 à 17h30 et vendredi de 8h45 à 16h30

**INGRE**

Hôtel de Ville 14 place de la Mairie

Aux horaires habituels d'ouverture de la mairie, à titre indicatif : Lundi au mercredi de 8h30 à 12h00 et de 13h30 à 17h30, jeudi de 8h30 à 18h30 et vendredi de 8h30 à 12h00 et de 13h30 à 17h30

**MARDIE**

Hôtel de Ville 105 rue Maurice Robillard

Aux horaires habituels d'ouverture de la mairie, à titre indicatif : Lundi et mercredi de 9h00 à 12h00 et de 14h00 à 17h30, mardi de 14h00 à 18h00 et vendredi de 9h00 à 12h00 et de 14h00 à 17h00. Le 1<sup>er</sup> et 3<sup>ème</sup> samedi de chaque mois de 9h00 à 12h00

**MARIGNY-LES-USAGES**

Hôtel de Ville Place de l'Eglise

Aux horaires habituels d'ouverture de la mairie, à titre indicatif : Lundi de 8h30 à 12h30, mardi de 15h00 à 18h30, mercredi de 8h30 à 12h30, jeudi de 15h00 à 18h30 et vendredi de 8h30 à 12h30

**OLIVET**

Hôtel de Ville 283 rue du Général de Gaulle

Aux horaires habituels d'ouverture de la mairie, à titre indicatif : Lundi, mercredi, jeudi et vendredi 8h30 à 12h30 et de 13h30 à 17h30 et mardi 10h00 à 12h30 et de 13h30 à 17h30

**ORLEANS**

Hôtel de Ville Place de l'Etape

Aux horaires habituels d'ouverture de la mairie, à titre indicatif : Lundi au jeudi : 8h30 à 17h30, vendredi de 8h30 à 17h00 et samedi de 9h00 à 12h00

**ORMES**

Hôtel de Ville 147 route Nationale

Aux horaires habituels d'ouverture de la mairie, à titre indicatif : Lundi au jeudi de 8h00 à 12h00 et de 13h30 à 17h30, vendredi de 8h30 à 12h00 et de 13h30 à 17h00 et samedi de 9h00 à 12h00

**SAINT-CYR-EN-VAL**

Hôtel de Ville 140 rue du 11 Novembre 1918

Aux horaires habituels d'ouverture de la mairie, à titre indicatif : Lundi au vendredi de 9h00 à 12h00 et de 13h30 à 17h30 et le samedi de 9h00 à 12h00

**SAINT-DENIS-EN-VAL**

Hôtel de Ville 80 rue de Saint Denis

Aux horaires habituels d'ouverture de la mairie, à titre indicatif : Lundi au jeudi de 8h30 à 12h30 et de 13h30 à 17h30 et samedi de 9h00 à 12h00

Envoyé en préfecture le 19/12/2018  
 Reçu en préfecture le 19/12/2018  
 Affiché le   
 ID : 045-244500468-20181219-A2018033-AR

**SAINT-HILAIRE-SAINT-MESMIN**

Hôtel de Ville 494 route d'Orléans

Aux horaires habituels d'ouverture de la mairie, à titre indicatif : Lundi, mercredi et vendredi de 8h à 12h et de 13h30 à 17h30 et mardi et jeudi de 13h30 à 17h30

**SAINT-JEAN-DE-BRAYE**

Hôtel de Ville 43 rue de la Mairie

Aux horaires habituels d'ouverture de la mairie, à titre indicatif : Lundi au vendredi de 8h45 à 12h00 et de 13h30 à 17h00 et samedi de 9h00 à 12h00

**SAINT-JEAN-LE-BLANC**

Hôtel de Ville Place de l'Eglise

Aux horaires habituels d'ouverture de la mairie, à titre indicatif : Lundi au jeudi de 8h30 à 12h15 et de 13h30 à 17h30 et vendredi de 8h30 à 12h15 et de 13h30 à 16h00

**SAINT-JEAN-DE-LA-RUELLE**

Hôtel de Ville 71 rue Charles Beauharnais

Aux horaires habituels d'ouverture de la mairie, à titre indicatif : Lundi au vendredi de 8h45 à 12h00 et de 13h45 à 17h30 et samedi de 9h00 à 12h00

**SAINT-PRYVE-SAINT-MESMIN**

Hôtel de Ville 215 route de Saint-Mesmin

Aux horaires habituels d'ouverture de la mairie, à titre indicatif : Lundi, mardi et jeudi de 8h30 à 12h00 et de 13h30 à 17h00, mercredi de 8h30 à 12h00 et de 13h30 à 18h00 et vendredi de 8h30 à 12h00 et de 13h30 à 16h00

**SARAN**

Hôtel de Ville Place de la Liberté

Aux horaires habituels d'ouverture de la mairie, à titre indicatif : Lundi au vendredi de 8h30 à 12h00 et de 13h00 à 16h30 et samedi 8h30 à 12h00

**SEMOY**

Hôtel de Ville 20 place François Mitterrand

Aux horaires habituels d'ouverture de la mairie, à titre indicatif : Lundi au jeudi de 9h00 à 12h00 et de 15h00 à 18h00 et vendredi de 9h à 12h30 et de 15h à 17h

Le public pourra prendre connaissance du dossier d'enquête publique sur le site internet de la métropole : <http://www.oreans-metropole.fr/1445/schema-de-coherence-territoriale-scot.htm> et <http://www.oreans-metropole.fr/1415/politique-de-deplacements.htm> et consigner éventuellement ses observations et propositions sur les registres d'enquête à disposition au siège d'Orléans Métropole et dans les communes précitées ou les adresser par écrit en précisant « A l'attention de Monsieur le Président de la Commission d'Enquête » :

Par courrier : « Orléans Métropole » Espace Saint-Marc, 5 place du 6 Juin 1944, 45000 Orléans

- Par courriel (objet : enquête SCoT - PDU – A l'attention du président de la commission d'enquête) : [scot@oreans-metropole.fr](mailto:scot@oreans-metropole.fr) ou [pdu@oreans-metropole.fr](mailto:pdu@oreans-metropole.fr)

Les observations et propositions du public transmises par voie postale ou par courrier électronique, seront consultables au siège d'Orléans Métropole et sur le site internet d'Orléans Métropole, aux adresses suivantes : <http://www.oreans-metropole.fr/1445/schema-de-coherence-territoriale-scot.htm> et <http://www.oreans-metropole.fr/1415/politique-de-deplacements.htm>

Les observations écrites reçues par la commission d'enquête lors des permanences visées à l'article 5 du présent arrêté seront consultables sur le lieu de chaque permanence.

Article 4

Une évaluation environnementale figure dans le rapport de présentation du Schéma de Cohérence territoriale et dans l'annexe 2 du Plan de Déplacements Urbains, intitulée rapport environnemental.

Envoyé en préfecture le 19/12/2018  
 Reçu en préfecture le 19/12/2018  
 Affiché le   
 ID : 045-244500468-20181219-A2018033-AR

Les avis de l'Autorité Environnementale ont été rendus, sont annexés aux dossiers d'enquête et peuvent être consultés sur le site de la MRAE <http://www.mrae.developpement-durable.gouv.fr/avis-rendus-de-la-mrae-centre-val-de-loire-a381.html>

#### Article 5

La commission d'enquête représentée par un ou plusieurs de ses membres se tiendra à la disposition du public aux jours, heures et lieux suivants :

|                                                                     |                          |             |
|---------------------------------------------------------------------|--------------------------|-------------|
| Orléans Métropole                                                   | lundi 7 janvier 2019     | 9h00/12h00  |
| Boigny-sur-Bionne                                                   | lundi 7 janvier 2019     | 14h00/17h00 |
| La Chapelle-Saint-Mesmin                                            | lundi 7 janvier 2019     | 14h00/17h00 |
| Bou                                                                 | jeudi 10 janvier 2019    | 9h00/12h00  |
| Chécy                                                               | jeudi 10 janvier 2019    | 14h00/17h00 |
| Saint-Denis-en-Val                                                  | vendredi 11 janvier 2019 | 9h00/12h00  |
| Saint-Hilaire-Saint-Mesmin                                          | vendredi 11 janvier 2019 | 14h00/17h00 |
| Permanence à Marigny-les-Usages pour Marigny-les-Usages et Chanteau | mardi 15 janvier 2019    | 15h00/18h00 |
| Orléans                                                             | mardi 15 janvier 2019    | 9h00/12h00  |
| Combleux                                                            | vendredi 18 janvier 2019 | 9h00/12h00  |
| Fieury-les-Aubrais                                                  | vendredi 18 janvier 2019 | 13h30/16h30 |
| Orléans - Saint Marceau                                             | mercredi 23 janvier 2019 | 9h00/12h00  |
| Orléans - La Source                                                 | mercredi 23 janvier 2019 | 14h00/17h00 |
| Ormes                                                               | jeudi 24 janvier 2019    | 9h00/12h00  |
| Saint-Cyr-en-Val                                                    | jeudi 24 janvier 2019    | 14h00/17h00 |
| Mardié                                                              | lundi 28 janvier 2019    | 14h00/17h00 |
| Saran                                                               | lundi 28 janvier 2019    | 9h00/12h00  |
| Saint-Jean-de-Braye                                                 | mardi 29 janvier 2019    | 9h00/12h00  |
| Saint-Jean-de-la-Ruelle                                             | mardi 29 janvier 2019    | 14h00/17h00 |
| Semoy                                                               | mercredi 30 janvier 2019 | 9h00/12h00  |
| Orléans – Ouest                                                     | mercredi 30 janvier 2019 | 14h00/17h00 |
| Saint-Jean-le-Blanc                                                 | vendredi 1 février 2019  | 9h00/12h00  |
| Orléans – Est                                                       | samedi 2 février 2019    | 9h00/12h00  |
| Saint-Pryvé-Saint-Mesmin                                            | mardi 5 février 2019     | 9h00/12h00  |
| Orléans - Nord                                                      | mardi 5 février 2019     | 14h00/17h00 |
| Ingré                                                               | vendredi 8 février 2019  | 9h00/12h00  |
| Olivet                                                              | vendredi 8 février 2019  | 14h00/17h00 |
| Orléans Métropole                                                   | mardi 12 février 2019    | 15h00/18h00 |

#### Article 6

La personne responsable de l'élaboration des projets de Schéma de Cohérence territoriale et du Plan de Déplacements Urbains est Orléans Métropole. Le public pourra recueillir toutes informations utiles sur le projet, aux heures d'ouverture des bureaux du lundi au vendredi inclus sauf jours fériés et jours de fermetures exceptionnelles :

- auprès du service planification urbaine (02 38 78 49 60),
- auprès du service mobilité (02 38 78 77 05).

#### Article 7

A l'expiration du délai de l'enquête prévu à l'article 1, les registres seront clos et signés par le président de la commission d'enquête et mis à sa disposition. Ce dernier rencontrera le responsable de projet dans un délai de huit jours à compter de la réception des registres d'enquête et des documents annexés, et lui communiquera les observations et propositions consignées dans un procès-verbal de synthèse, en l'invitant à produire, dans un délai de quinze jours, son mémoire en réponse.

Dans un délai de 30 jours à compter de la clôture de l'enquête, la commission d'enquête adressera, au président d'Orléans Métropole, les registres, un rapport ainsi que ses conclusions motivées. La commission d'enquête transmettra simultanément une copie du rapport et de ses conclusions motivées à la Présidente du Tribunal Administratif d'Orléans.

Le rapport et les conclusions motivées seront tenus à la disposition du public au siège d'Orléans Métropole, aux jours et heures habituels d'ouverture des bureaux au public. Ces documents seront également consultables sur le site internet de la métropole : <http://www.orleans-metropole.fr/1445/schema-de-coherence-territoriale-scot.htm> et <http://www.orleans-metropole.fr/1415/politique-de-deplacements.htm>

L'ensemble de ces documents sera consultable pendant une durée d'un an à compter de la date de clôture de l'enquête.

#### Article 8

Un avis au public faisant connaître l'ouverture de l'enquête sera publié quinze jours au moins avant le début de celle-ci et rappelé dans les huit premiers jours de l'enquête, dans deux journaux diffusés dans le département.

Cet avis sera affiché notamment au siège d'Orléans Métropole ainsi que sur le site internet et en mairie des 22 communes membres, notamment par voie d'affichage. Une copie des avis publiés dans la presse sera annexée au dossier soumis à l'enquête :

avant l'ouverture de l'enquête, en ce qui concerne la première insertion,  
 au cours de l'enquête, en ce qui concerne la seconde insertion.

Il sera, en outre, mis en ligne sur le site internet de la métropole : <http://www.orleans-metropole.fr/1445/schema-de-coherence-territoriale-scot.htm> et <http://www.orleans-metropole.fr/1415/politique-de-deplacements.htm> quinze jours au moins avant le début de l'enquête.

#### Article 9

Le présent arrêté ainsi que l'avis d'enquête au format A2 sur fond jaune sera affiché sur les panneaux extérieurs d'affichage officiel d'Orléans Métropole et dans chacune des communes membres, quinze jours au moins avant le début de l'enquête et pendant toute la durée de celle-ci.

#### Article 10

Toute personne peut, sur sa demande et à ses frais, obtenir communication de tout ou partie du dossier d'enquête publique dès publication de l'arrêté d'ouverture d'enquête.

#### Article 11

A l'issue de l'enquête publique, les projets de Schéma de Cohérence Territoriale et de Plan de Déplacements Urbains d'Orléans Métropole, éventuellement modifié pour tenir compte des avis qui ont été joints au dossier, des observations du public et du rapport du commissaire enquêteur et des conclusions de la commission d'enquête, seront soumis au conseil métropolitain d'Orléans Métropole pour approbation. La décision sera affichée au siège d'Orléans Métropole, dans chaque mairie de la métropole et publiée par voie de presse.

Envoyé en préfecture le 19/12/2018  
Reçu en préfecture le 19/12/2018  
Affiché le **5 2 0**  
ID : 045-244500468-20181219-A2018033-AR

Article 12.

M. le Président d'Orléans Métropole et MM. les commissaires-enquêteurs membres de la commission d'enquête sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent arrêté.



Fait à Orléans, le **19 DEC. 2018**

Olivier CARRE

Affiché au siège d'Orléans Métropole le : **20 DEC. 2018**

Conformément aux dispositions du code de justice administrative, le tribunal administratif d'Orléans peut être saisi par voie de recours formé contre le présent arrêté pendant un délai de deux mois commençant à courir à compter de la plus tardive des dates suivantes :

- date de sa réception par le représentant de l'Etat dans le département pour contrôle de légalité
- date de sa publication et/ou de sa notification