

# de PLAN DÉPLACEMENTS URBAINS



de  
L'AGGLOMÉRATION ORLÉANAISE  
2008 – 2013  
3 juillet 2008



# SOMMAIRE

## PLAN DE DÉPLACEMENTS URBAINS 2008–2013

### INTRODUCTION

UN PLAN DE DÉPLACEMENTS URBAINS ? .....	7
LE PDU DE 2000 .....	8
POURQUOI RÉVISER LE PDU ? .....	8
MÉTHODOLOGIE .....	9

### LE CONTEXTE DE LA REVISION

L'AGGLOMÉRATION AUJOURD'HUI .....	13
LES PROCÉDURES EN COURS .....	15
QUEL BILAN TIRER DU PREMIER PDU ? .....	18
POUR QUELS EFFETS ? .....	23
COMPLÉMENT DE DIAGNOSTIC .....	27

### LA STRATÉGIE

LES OBJECTIFS DU PDU .....	31
SIX ORIENTATIONS POUR RÉÉQUILIBRER LES MODES DE DÉPLACEMENTS .....	33

### LES ACTIONS PRIORITAIRES 2007–2012

AMÉNAGER LES VOIES SELON LEUR FONCTION ET L'ENVIRONNEMENT TRAVERSÉ .....	40
POURSUIVRE LES EFFORTS EN FAVEUR DES TRANSPORTS EN COMMUN .....	54
ENCOURAGER LA PRATIQUE DU VÉLO ET DE LA MARCHÉ À PIED .....	62
MAÎTRISER LE STATIONNEMENT .....	68
INTÉGRER LE TRANSPORT DE MARCHANDISES AU FONCTIONNEMENT DE LA VILLE .....	72
PROMOUVOIR DES COMPORTEMENTS DE DÉPLACEMENTS CITOYENS .....	76
ANNEXE ACCESSIBILITÉ .....	80

### MISE EN ŒUVRE ET SUIVI

MISE EN ŒUVRE ET SUIVI .....	86
------------------------------	----

### GLOSSAIRE

SIGLES ET ACRONYMES .....	91
---------------------------	----

## ÉVALUATION ENVIRONNEMENTALE DU PDU

PRÉAMBULE .....	1
OBJECTIFS DU PDU .....	4
ANALYSE DE L'ÉTAT INITIAL DE L'ENVIRONNEMENT .....	7
INTRODUCTION .....	8
1. INTÉGRATION SUR UN TERRITOIRE VIVANT .....	9
2. GESTION DES RISQUES .....	22
3. NUISANCES ET CONSOMMATION D'ÉNERGIE .....	32
RAISONS DU CHOIX DU PROJET .....	47
INCIDENCES DU PDU SUR L'ENVIRONNEMENT, MESURES ET INDICATEURS .....	49
CONCLUSION DE L'ÉVALUATION ENVIRONNEMENTALE .....	63
LEXIQUE .....	65
SIGLES .....	69



# INTRODUCTION

# INTRODUCTION

<b>UN PLAN DE DÉPLACEMENTS URBAINS ?</b> .....	<b>7</b>
Une démarche prévue par la loi d'orientation des transports intérieurs la LOTI	
Un document stratégique...	
...au contenu bien défini	
Mais aussi un document de programmation	
Qui s'intègre dans les documents de planification	
<b>LE PDU DE 2000</b> .....	<b>8</b>
<b>POURQUOI RÉVISER LE PDU ?</b> .....	<b>9</b>
Le PDU : un document révisable tous les 5 ans	
Un nouveau contexte juridique	
De nouveaux projets en perspective	
<b>MÉTHODOLOGIE</b> .....	<b>9</b>
Le calendrier de la révision	
Des études supports de la réflexion	
Un partenariat	

# INTRODUCTION

## UN PLAN DE DÉPLACEMENTS URBAINS ?

### UN PLAN DE DÉPLACEMENTS URBAINS ?

#### Une démarche prévue par la loi d'orientation des transports intérieurs, la LOTI

L'article 28 de la loi d'orientation des transports intérieurs du 30 décembre 1982 définit le contenu et la portée des plans de déplacements urbains (PDU), dont l'élaboration revient à l'autorité organisatrice des transports urbains.

#### Un document stratégique...

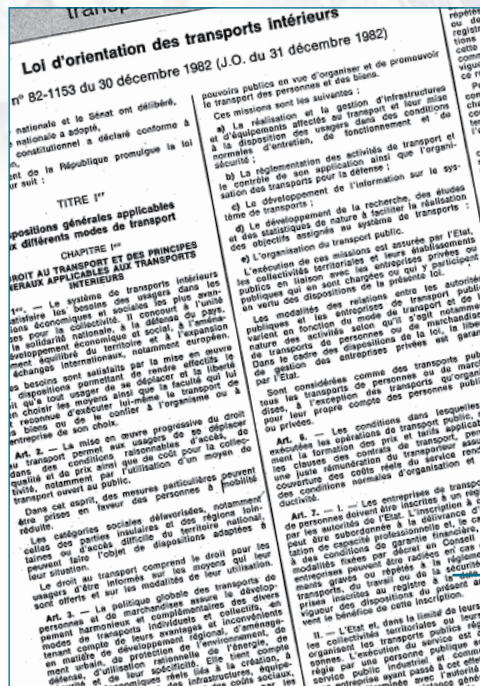
Obligatoire pour les agglomérations de plus de 100 000 habitants, le PDU définit les principes de l'organisation des déplacements dans le périmètre des transports urbains, avec pour objectifs, un usage coordonné de tous les modes de déplacements et la promotion des modes les moins polluants et les moins consommateurs d'énergie.

Cette organisation doit permettre de renforcer la cohésion sociale et d'assurer un équilibre durable entre les besoins de mobilité et d'accessibilité, d'une part, et la protection de l'environnement et de la santé, d'autre part.

#### ...au contenu bien défini

La loi fixe également les orientations sur lesquelles doivent porter les PDU :

- l'amélioration de la sécurité de tous les déplacements,
- la diminution du trafic automobile,
- le développement des transports collectifs, de la bicyclette et de la marche à pied,
- l'aménagement et l'exploitation du réseau principal de voirie d'agglomération,
- l'organisation du stationnement sur voirie et dans les parcs de stationnement,
- le transport et la livraison de marchandises,
- l'encouragement pour les entreprises et les collectivités publiques à établir des plans de mobilité,
- la mise en place d'une tarification et d'une billettique intégrées favorisant l'utilisation



J.O. (journal officiel) du 31 décembre 1982.  
les premiers articles de la LOTI

des transports collectifs par les familles et les groupes.

#### Mais aussi un document de programmation

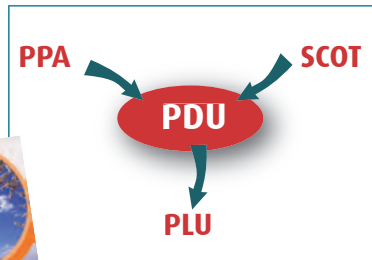
Il contient les mesures d'aménagements et d'exploitation à mettre en œuvre, le calendrier des décisions et réalisations et une étude des modalités de financement.

#### qui s'intègre dans les documents de planification

La loi SRU donne de nouveaux outils pour la planification urbaine et repositionne les PDU dans l'ensemble des démarches de planification :

- **Le Schéma de cohérence territoriale (SCoT)**, qui remplace aujourd'hui le schéma directeur du territoire, en incluant la problématique des déplacements dans une approche à long terme.
- **Le Plan de déplacements urbains (PDU)** définit la politique de déplacements, avec des objectifs et des actions à court et moyen terme.
- **Le Plan local d'urbanisme (PLU)** a égale-

LE PDU DE 2000

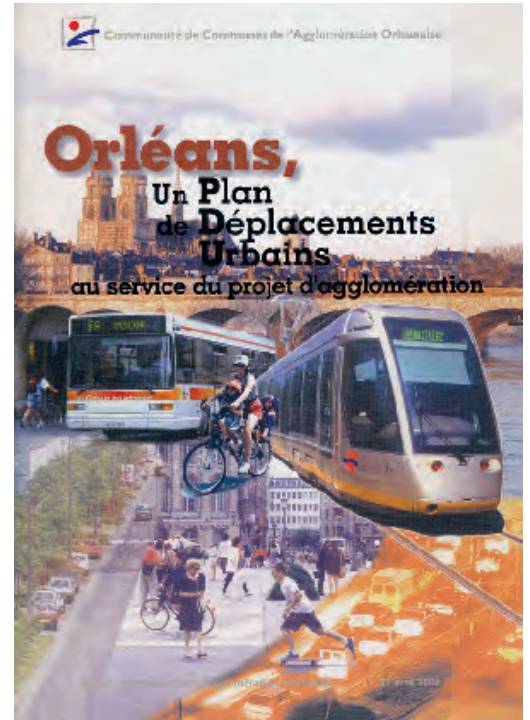


Liens de compatibilité entre les documents SCoT, PRQA, PDU, PLU...

ment une nouvelle portée dans le domaine des déplacements, à travers son Projet d'aménagement et de développement durable (PADD). La loi sur l'air et l'utilisation rationnelle de l'énergie (LAURE, 1996) ne prévoyait qu'une prise en considération des orientations du PDU dans le Plan d'occupation des sols (POS) pour la délimitation des zones d'urbanisation nouvelle.

Désormais le PLU doit être compatible avec le PDU, par exemple sur les questions relatives au stationnement.

Le PDU doit aussi être compatible avec le Plan régional pour la qualité de l'air (PRQA) et le SCoT lorsqu'ils existent. Sur l'agglomération orléanaise aujourd'hui, seul le PRQA a été approuvé le 14 janvier 2002. Le SCoT est en cours d'élaboration et son approbation prévue prochainement. Le Plan de protection de l'atmosphère (PPA) de l'agglomération orléanaise a été adopté le 26 juillet 2006. La LOTI (Loi d'orientation des transports intérieurs) et la loi Solidarité et renouvellement urbains du 13 décembre 2000 (SRU) imposent un lien de compatibilité entre le PPA et le PDU.



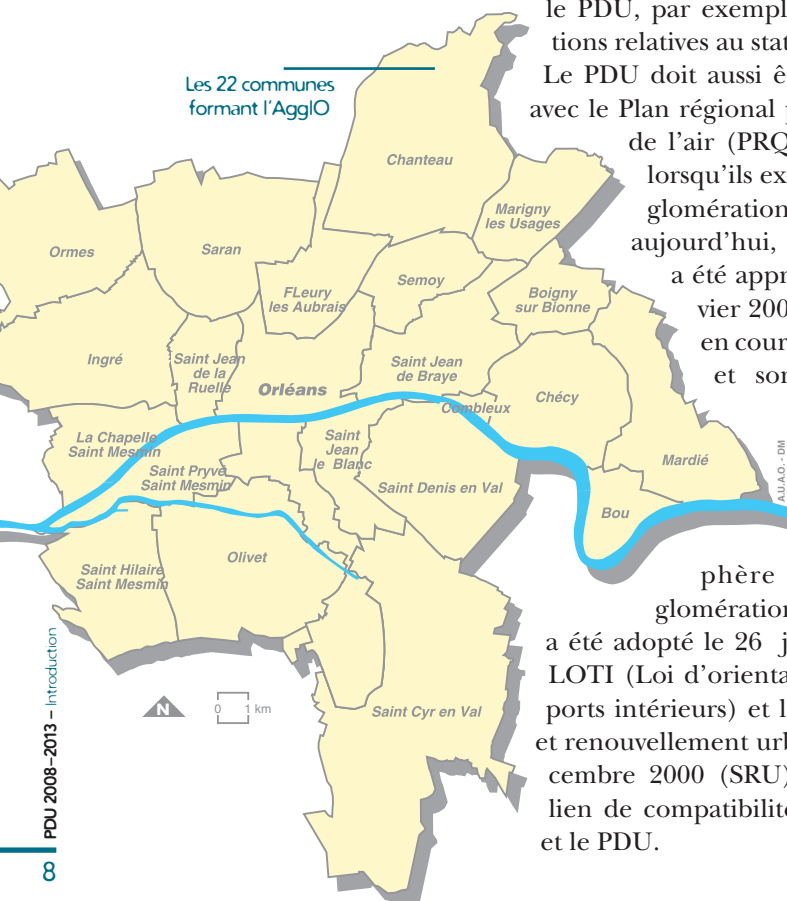
LE PDU DE 2000

La communauté de communes de l'agglomération orléanaise, devenue aujourd'hui communauté d'agglomération Orléans Val de Loire (Agglo), a approuvé son plan de déplacements urbains le 27 avril 2000.

Pour atteindre un objectif, l'amélioration du cadre de vie, il prévoyait quatre orientations :

- **adapter** les voies à leur fonction, pour que l'aménagement des voies corresponde au type de trafic supporté et à l'environnement traversé ;
- **affirmer** la priorité des transports en commun, pour qu'ils deviennent une alternative crédible à l'automobile sur les liaisons avec le cœur d'agglomération ;
- **mettre en œuvre** le schéma directeur des itinéraires cyclables, pour améliorer les conditions de circulation et la sécurité des cyclistes ;
- **requalifier** les centres-villes en agissant sur la modulation de la vitesse, le stationnement, le plan de circulation, la gestion des livraisons de marchandises.

Pour chacune de ces orientations était prévu un programme d'actions prioritaires.





## ► POURQUOI RÉVISER LE PDU – MÉTHODOLOGIE

### POURQUOI RÉVISER LE PDU ?

#### Le PDU : un document révisable tous les 5 ans

Conformément à la loi d'orientation des transports intérieurs, le plan doit faire l'objet d'une évaluation et être révisé le cas échéant, au terme d'une période de cinq ans.

#### Un nouveau contexte juridique

Le principe de développement durable est désormais au cœur des politiques d'aménagement et de déplacement : il vise à concilier développement économique, protection de l'environnement et de la santé, équité des citoyens.

La révision du PDU est l'occasion de sa mise en conformité avec la loi SRU qui a rendu les PDU plus prescriptifs et élargi ou précisé les thèmes sur lesquels ils doivent porter.

La loi pour l'égalité des droits et des chances, la participation et la citoyenneté des personnes handicapées parue en février en 2005 impose désormais une plus grande prise en compte des personnes à mobilité réduite dans les PDU qui doivent comporter une annexe particulière traitant de l'accessibilité.

#### De nouveaux projets en perspective

Le PDU révisé s'inscrit dans la continuité du précédent document. Au delà de la simple obligation légale, la révision permet de tirer les enseignements des actions déjà mises en œuvre, d'adapter les orientations et de prévoir un nouveau programme d'actions pour les cinq prochaines années, dans la perspective de la mise en œuvre de la deuxième ligne de tramway, CLEO.

## MÉTHODOLOGIE

### Le calendrier de la révision

- **juillet 2004** : décision du conseil de communauté d'engager la révision du PDU

- **mai 2005** : présentation et validation du bilan du PDU de 2000 par le conseil de communauté
- **mai 2007** : arrêt du projet de PDU et du rapport environnemental
- **septembre 2007** : enquête publique
- **décembre 2007** : approbation

### Des études supports de la réflexion

L'élaboration du bilan du PDU et du projet de révision ont été confiés à l'Agence d'urbanisme de l'agglomération orléanaise.

#### Pour l'élaboration du bilan

L'Agence d'urbanisme s'est appuyée sur les données de l'observatoire des déplacements qu'elle a mis en place en 2000 pour le compte de l'AggLO.

Cet observatoire est lui-même alimenté par :

- **des dispositifs existants** tels que l'observatoire du stationnement géré par Orléans Gestion, l'observatoire local de la sécurité routière,
- **la collecte de données** auprès des collectivités, des gestionnaires de transports ou de parcs de stationnement,
- **des enquêtes et comptages, lancés par l'AggLO** :
  - enquête ménages-déplacements en 2002,
  - enquête cordon en 2003,
  - enquêtes origine-destination à bord des bus et tram en 2003 et 2006,
  - comptages vélos en 2001 et 2006,
  - comptages annuels des véhicules.

#### Pour la révision du projet

La réflexion sur les infrastructures de voirie à moyen et long terme a été menée en parallèle dans le cadre de l'élaboration du schéma de cohérence territoriale de l'agglomération orléanaise.

Des études spécifiques ont été confiées par l'AggLO à des bureaux d'études spécialisés :

- **Une étude sur les déplacements des scolaires, en 2005**  
Confiée au bureau d'études Mobility +, cette étude avait pour objet de proposer des actions concrètes à intégrer au PDU visant

## › MÉTHODOLOGIE

à promouvoir la sécurité, la pratique des transports en commun, de la bicyclette ou de la marche à pied pour les élèves entre domicile et établissement scolaire (collèges et lycée).

- **Une étude sur le transport et les livraisons de marchandises en ville, en 2006**

L'objectif de cette étude, réalisée par ACT Consultants était de définir, en concertation avec les partenaires concernés, des solutions pour assurer l'optimisation des flux de marchandises dans l'agglomération dans les meilleures conditions, en cohérence avec les politiques locale et nationale en faveur du développement durable.

- **Un cahier des charges de références pour l'aménagement d'arrêts de bus accessibles aux personnes à mobilité réduite** a été également réalisé par l'Agglo.

- **Une évaluation des incidences du plan de déplacements urbains sur l'environnement**

La directive européenne du 27 juin 2001 relative à l'évaluation des incidences de certains plans et programmes (dont les plans de déplacements urbains) sur l'environne-

ment a été transposée en droit français par l'ordonnance du 3 juin 2004.

Cette évaluation a été confiée à un bureau d'études spécialisé, Ecogée. Après avoir dressé un état initial de l'environnement, l'étude analyse les effets notables probables de la mise en œuvre du PDU et propose des mesures pour éviter, réduire et compenser les conséquences dommageables du plan sur l'environnement ainsi que pour en assurer son suivi.

### Un partenariat

Si l'élaboration du PDU revient à l'Agglo, autorité organisatrice des transports urbains, sa mise en œuvre concerne l'ensemble des autorités et gestionnaires compétents en matière de transport, de gestion du réseau routier, de stationnement et doit être soutenue par les partenaires de la vie locale et économique. Ces partenaires sont associés dans le cadre du comité de pilotage et de groupes de travail techniques.

La concertation se poursuivra, au delà de l'élaboration du PDU, dans le cadre de sa mise en œuvre. ■



# LE CONTEXTE DE LA RÉVISION

# LE CONTEXTE DE LA RÉVISION

<b>L'AGGLOMÉRATION AUJOURD'HUI</b> .....	<b>13</b>
Porte sud du bassin parisien, l'agglomération a su tirer parti de ses atouts... ...mais elle doit s'inscrire aujourd'hui dans un contexte élargi	
Des performances économiques indéniables	
L'impact démographique de la vitalité économique	
L'héritage du passé : Les déterminants de la forme urbaine	
Et leur implication sur les déplacements	
<b>LES PROCÉDURES EN COURS</b> .....	<b>15</b>
SCoT : les grandes lignes du Projet d'aménagement et...	
Le Programme Local de l'Habitat	
La charte d'orientation et de développement commercial de l'agglo	
Le Plan Régional pour la Qualité de l'Air en région Centre	
Le Plan de Protection de l'Atmosphère	
<b>QUEL BILAN TIRER DU PREMIER PDU ?</b> .....	<b>18</b>
Plus de la moitié des actions réalisées	
De nouvelles voies pour protéger les centres	
Un partage de la voirie difficile à mettre en œuvre	
Des transports en commun plus attractifs	
Un réseau cyclable étoffé mais encore trop discontinu	
Une reprise en main de la politique de stationnement	
Une réflexion à poursuivre sur les marchandises	
<b>POUR QUELS EFFETS ?</b> .....	<b>23</b>
Un usage toujours prépondérant de la voiture	
Un trafic routier en progression	
Un regain d'attractivité pour les transports urbains	
Intermodalité : un potentiel à exploiter	
Vélo et marche à pied : une progression récente ?	
Moins d'accidents et de victimes	
Bruit : des actions qui ont porté leurs fruits	
Une qualité de l'air bonne dans l'ensemble mais à améliorer	
<b>COMPLÉMENT DE DIAGNOSTIC</b> .....	<b>27</b>
Des dysfonctionnements limités et ciblés	
Des évolutions prévisibles	

# LE CONTEXTE DE LA RÉVISION

L'AGGLOMÉRATION AUJOURD'HUI

## L'AGGLOMÉRATION AUJOURD'HUI

### Porte sud du bassin parisien, l'agglomération a su tirer parti de ses atouts...

La région parisienne et la capitale ont toujours joué un rôle important pour le développement de l'agglomération orléanaise.

Tête de pont septentrionale des régions sud de la France dès l'époque gallo-romaine grâce à l'axe ligérien, Orléans a connu une éclipse de la fin du 19<sup>ème</sup> siècle jusqu'à la première moitié du 20<sup>ème</sup>.

Le développement du réseau autoroutier lui a permis de retrouver une place prépondérante et de bénéficier notamment de la vague de délocalisation d'entreprises franciliennes des années 1964/1974.

L'agglomération orléanaise, au confluent de grandes régions agricoles (Beauce, Val-de-Loire, ...), peut également s'appuyer sur un riche patrimoine historique conforté par une variété de paysages d'exception et la constance d'un climat tempéré.



Capitale de la région Centre elle est dotée d'équipements structurants de dimension régionale et nationale.

### ...mais elle doit s'inscrire aujourd'hui dans un contexte élargi

L'agglomération est désormais confrontée à la concurrence exacerbée entre les territoires dans laquelle l'influence de certaines décisions, notamment en matière d'infrastructures de transports, ne lui appartiennent pas, mais peuvent être de nature à remettre en cause ou à conforter sa position.

## Des performances économiques indéniables

L'aire urbaine d'Orléans figure parmi les aires urbaines du Bassin parisien qui entretiennent le plus d'échanges avec l'Ile-de-France en terme de navette domicile/travail et de mobilité résidentielle. Elle est, avec l'aire urbaine de Paris celle où la part des emplois métropolitains supérieurs (cadres, ingénieurs, ...) est la plus élevée.

En 1999, l'aire urbaine orléanaise accueillait près des deux tiers des emplois du département.

Le tertiaire y domine largement avec 3 emplois sur 4. Cette prépondérance qui est habituelle dans les grandes agglomérations françaises est d'autant plus forte qu'Orléans est une capitale administrative. L'emploi public (administration, éducation, santé, action sociale, ...) est largement majoritaire.

Dans le secteur privé, les activités de services destinés aux personnes sont comparativement moins développées que dans des agglomérations de taille similaire. Au contraire, les activités de services destinés aux entreprises sont davantage représentées, en particulier la logistique qui constitue un élément clef de l'économie locale.

Le segment de la recherche et développement est également une spécificité du tertiaire orléanais et représente un atout majeur pour l'essor de secteurs industriels de pointe.

Le secteur secondaire, diversifié, est caractérisé par la présence d'une industrie moderne à forte valeur ajoutée. L'agglomération accueille trois secteurs industriels de pointe dont l'excellence est reconnue à l'échelle nationale (pôles de compétitivité « sciences de la beauté et du bien être » « sciences et système de l'énergie électrique » et « caoutchouc et polymères »).

Bien que peu représenté dans l'agglomération le secteur primaire joue un rôle économique incontestable dans l'économie locale.

Paysages de l'Orléanais

Sciences de la beauté et du bien être : un pôle de compétitivité national.



## » L'AGGLOMÉRATION AUJOURD'HUI

### L'impact démographique de la vitalité économique

L'attractivité économique de l'Agglomération orléanaise s'exerce non seulement sur les entreprises mais aussi sur les actifs à la recherche d'emplois.

Pourtant depuis 1975, l'excédent naturel constitue la plus grande part de l'accroissement démographique de l'agglomération, alors que l'excédent migratoire l'emportait largement auparavant. Mais l'impact de ces migrations est bien plus important que ne le laisse supposer la lecture du seul excédent migratoire car au cours de la période 1990-1999 pour un solde migratoire annuel de + 700 habitants en moyenne, c'étaient 7400 personnes qui entraient dans l'agglomération et 6700 qui en sortaient.

Les jeunes de 20 à 29 ans constituent le plus gros gain de l'agglomération, grâce à l'enseignement supérieur et la recherche. En proportion, les sortants sont surtout des jeunes ménages de 30 à 39 ans, généralement des couples avec enfants (mais des entrées en nombre assez proche conduisent à un solde négatif finalement limité) tandis que la « stabilité migratoire » l'emporte à partir de 40 ans.

L'agglomération reste donc relativement jeune, mais l'allongement de la durée de vie et le taux de fécondité, plus faible que dans le passé, entraînent un vieillissement de la population et une diminution probable de la part des actifs au profit de la part des retraités.

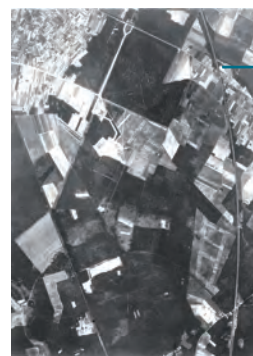
### L'héritage du passé : les déterminants de la forme urbaine

Au fil du temps, l'agglomération d'Orléans s'est urbanisée selon des modalités propres qui ont forgé la configuration du territoire d'aujourd'hui dont les lignes de force sont notamment :

- l'existence d'une zone inondable, entre Loire et Loiret, qui a conduit au développement de l'agglomération en rive droite moins exposée, autour du cœur d'Orléans. A partir des années 1970, la pression urbaine a conduit à faire oublier le risque, pourtant

réel, d'inondation dans le val entraînant l'urbanisation de ce secteur.

- l'absence de contraintes géographiques supplémentaires, qui auraient imposé une limitation physique à l'expansion urbaine ;
- l'opportunité pour la ville d'Orléans, en 1960, d'acquérir une vaste propriété sur Saint-Cyr-en-Val qui deviendra **Orléans-La-Source** et sur laquelle s'est reporté le développement prévu au nord-est de la ville ;



Le quartier de La Source, années 50, lisière de la Sologne



La Source en 2005, un quartier de plus de 30 000 habitants

- la nécessité de répondre massivement aux besoins en logements dans les années 60-70, qui a conduit à la **multiplication d'importants programmes d'habitat collectif**, produisant des quartiers mono-fonctionnels ;
- des plans d'occupation des sols qui ont souvent ouvert largement leur territoire à l'urbanisation, générant un **éparpillement mal contrôlé de l'habitat pavillonnaire** ; et plus récemment, le prêt à taux zéro qui a contribué à l'éloignement des ménages en dehors des secteurs les plus centraux au foncier trop cher ;



L'Agglo :  
3<sup>ème</sup> pôle logistique national  
Vue de l'autoroute A10

## LES PROCÉDURES EN COURS

- la hausse du niveau de vie qui, en permettant la diffusion de la voiture, a favorisé la dispersion de l'habitat et la **création en périphérie de grandes surfaces commerciales et d'activités**, que le développement du pôle logistique orléanais n'a fait que renforcer. Pourtant l'attrait pour les communes centrales est toujours resté fort notamment en raison de la proximité des équipements, des services et de l'emploi.

Ces conditions de développement expliquent l'organisation et le fonctionnement actuel du territoire et permettent de comprendre sa structure urbaine éclatée, sa faible densité, la forte dissociation des fonctions et les fortes spécialisations socio-spatiales.

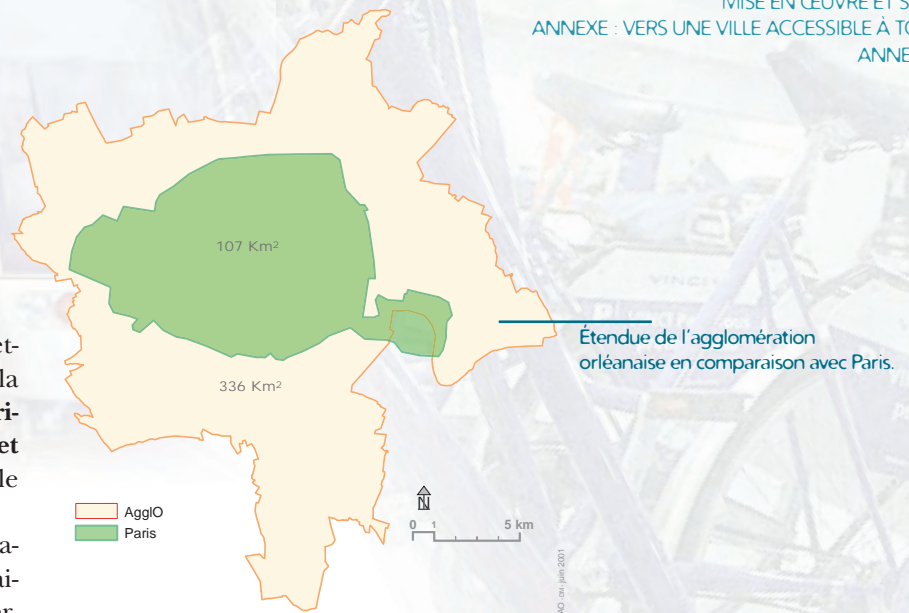
La création d'un réseau de voies rapides, qui a répondu aux besoins de relations entre les différentes parties de l'agglomération, par son organisation plus radioconcentrique que maillée participe peu à la vie des quartiers traversés et génère des coupures urbaines difficiles à franchir.

Enfin, le paysage « naturel » qui est encore présent dans l'agglomération (forêts, terres agricoles, friches,...) peine à résister aux assauts de l'extension urbaine d'autant plus qu'il manque souvent de structure et de lisibilité.

Ceci est également sensible sur le territoire des communes de la couronne péri-urbaine car de plus en plus de ménages vont construire un logement en périphérie alors qu'ils sont liés à l'agglomération par leur travail, les loisirs, les achats.

### Et leur implication sur les déplacements

La faible densité de l'urbanisation de l'agglomération n'a pas favorisé l'usage des modes alternatifs à la voiture et la fréquentation des transports en commun, même si elle a nettement progressée depuis 2000 grâce aux améliorations apportées au réseau (ligne de tramway, hiérarchisation du réseau de bus). L'agglomération orléanaise occupe ainsi parmi les agglomérations françaises la première



place en terme d'offre de transports en commun mais l'avant dernière place en terme d'usage.

## LES PROCÉDURES EN COURS

Le PDU, le Programme local de l'habitat et la charte d'orientation et de développement commercial doivent être compatibles avec le SCoT. Ces documents de planification s'imposent aux PLU qui doivent leur être compatibles. Il y a ainsi compatibilité si les dispositions du PLU ne sont «ni contraires dans les termes, ni inconciliables dans leur mise en oeuvre» avec les orientations du PDU. En cas de non compatibilité, une révision du PLU dans les 3 ans qui suivent l'approbation du PDU doit être engagée.

### SCoT : les grandes lignes du Projet d'aménagement et de développement durable

Adopté en octobre 2006 par le conseil de communauté de l'agglomération, le Projet d'aménagement et développement durable est l'élément central du SCoT. Il expose les grandes orientations qui conduiront le développement de l'agglomération à l'horizon 2025.

Ce projet s'articule autour de trois thématiques qui placent l'Homme au cœur de toutes les politiques menées par l'AgglO :

- La première thématique : « l'homme au quotidien » réaffirme la volonté de maintenir une dynamique démographique soutenue qui nécessitera la construction de logements, d'équipements publics et d'infrastructures.

Le Projet d'aménagement et de développement durable (PADD), pièce maîtresse du SCoT en cours d'élaboration.



## LES PROCÉDURES EN COURS

- Dans la seconde, « l'homme dans son cadre de vie », l'ambition est de placer l'environnement au cœur du projet de l'agglomération et de repenser le territoire à partir des enjeux de maintien et d'amélioration de la qualité de l'environnement naturel, des paysages et des conditions de la biodiversité mais aussi du patrimoine historique et culturel.
- La dernière thématique, « l'homme au cœur du développement », s'appuie sur la poursuite du développement économique, facteur de prospérité des habitants et garantie des ressources nécessaires à la cohésion sociale et au financement des équipements, des infrastructures et des grands projets de l'agglomération de demain.

### Le Programme Local de l'Habitat

Approuvé le 26 septembre 2006 par le conseil de communauté de l'agglomération le Programme local de l'habitat (PLH) se décline suivant trois orientations :

- **Faciliter** les parcours résidentiels des ménages au sein de l'agglomération : les actions visent à soutenir l'accession à la propriété en permettant notamment aux jeunes ménages de réaliser leur projet de vie dans l'agglomération, à fluidifier les parcours résidentiels dans le parc social et à répondre aux besoins des personnes ayant des difficultés d'accès ou de maintien dans un logement.
- **Renforcer** l'attractivité de l'ensemble des territoires et enrayer la spécialisation de certains quartiers : la spécialisation des quartiers est nuisible à l'équilibre des villes et peut entraver leur développement. Pour infléchir ces tendances deux axes d'intervention sont retenus. Ils portent sur le parc privé (poursuite de l'amélioration de l'habitat ancien) et le parc public (soutien aux opérations de rénovation urbaine) pour favoriser la diversification de l'offre et renforcer l'attractivité du parc existant.
- **Inscrire** l'agglomération dans le développement durable : l'intégration des préoccupations environnementales dans les opérations de constructions neuves ou d'amélioration

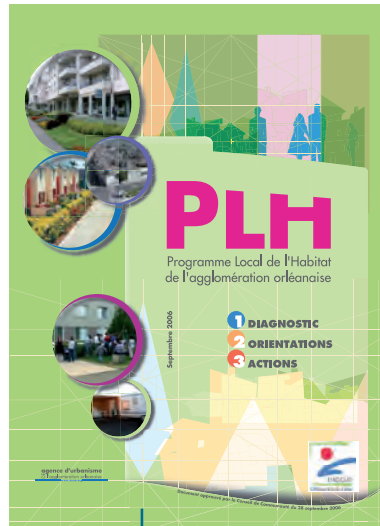
du parc existant est aujourd'hui nécessaire. Un programme d'intérêt général (PIG) « inondation » a déjà été engagé afin de restaurer la conscience du risque et d'inciter les résidents à diminuer la vulnérabilité de leur logement en cas de crue.

### La charte d'orientation et de développement commercial de l'agglomération orléanaise

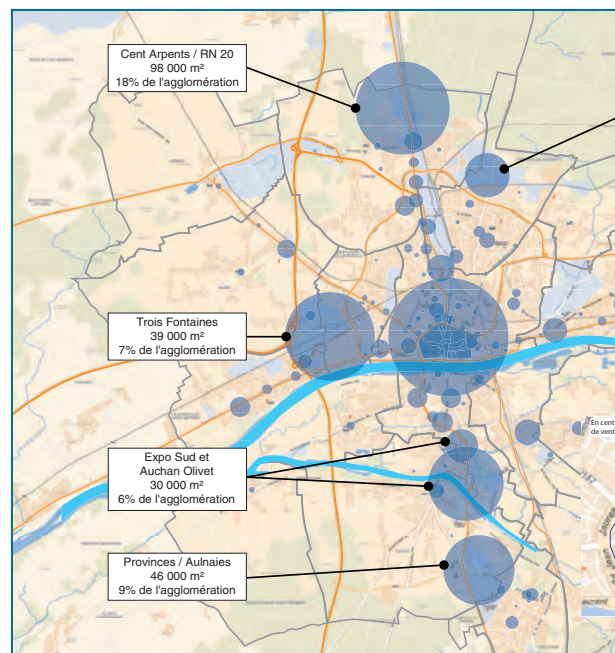
L'emprise de l'agglomération orléanaise en terme d'attractivité commerciale au sein du département est forte. Elle constitue, véritablement, un pôle régional dont la zone de chalandise compte plus de 537 000 habitants (le Loiret compte environ 618 000 habitants).

La répartition des locaux commerciaux sur le territoire, en fonction des communes, montre une grande disparité des situations. Seule la commune d'Orléans présente une densité significative en nombre d'établissements.

Le centre ville avec près de 1200 locaux commerciaux concentre le tiers des commerces et services de l'agglomération. L'organisation commerciale très ancrée sur les logiques d'axes routiers, en particulier l'axe nord/sud autour de la RN 20, présente un maillage du territoire qui n'est pas homogène mais permet d'assurer un service de proximité à l'ensemble des habitants.



Le programme local de l'habitat (PLH), approuvé par l'AgglO en 2006.





LES PROCÉDURES EN COURS

8 pôles commerciaux majeurs peuvent être identifiés, ils totalisent 43% des locaux commerciaux. Leur répartition couvre l'ensemble des secteurs géographiques.

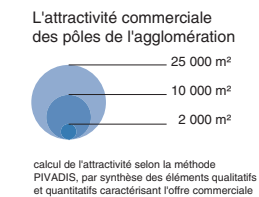
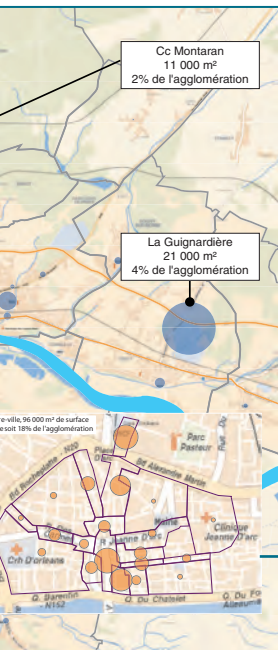
**Le Plan Régional pour la Qualité de l'Air en région Centre**

Il a été adopté en janvier 2002. Dans un programme quinquennal, les orientations proposent 30 actions, dont l'objectif est l'amélioration de la connaissance de la qualité de l'air et de la pollution, la réduction des niveaux de pollution et l'information du public. C'est dans ce cadre que s'inscrit le Plan de protection de l'atmosphère de l'agglomération orléanaise.

**Le Plan de Protection de l'Atmosphère**

Le Plan de protection de l'atmosphère (PPA) de la communauté d'agglomération Orléans Val de Loire est approuvé depuis juillet 2006. Il est applicable pour une durée de 5 ans. Il s'articule autour de trois grandes thématiques :

- **agir** sur la source principale des émissions polluantes, le transport en :
  - organisant différemment l'urbanisation pour limiter les déplacements et optimiser les économies d'énergie (mise en œuvre des prescriptions de la loi SRU spécifiques aux PDU et SCoT) ;



Les principaux pôles commerciaux de l'Agglo



La qualité de l'air, une attention soutenue de l'Agglo.

- en modifiant les comportements par la mise en place d'actions favorisant les modes alternatifs à la voiture ;
- en agissant directement sur le trafic routier par la gestion de la circulation et les limitations de vitesse.
- **associer** les sources fixes aux efforts de réduction des émissions de polluants atmosphériques en :
  - améliorant la connaissance ;
  - diminuant les émissions de dioxyde d'azote ;
  - contrôlant les installations de combustion importante ;
  - agissant sur les précurseurs d'ozone.
- **informer** le public pour que chacun puisse connaître et évaluer les actions en cours.

**LE DIOXYDE DE CARBONE**  
 Le CO<sub>2</sub> que nous émettons aujourd'hui restera en moyenne une centaine d'années dans l'atmosphère. ■

## ► QUEL BILAN TIRER DU PREMIER PDU ?

### QUEL BILAN TIRER DU PREMIER PDU ?

#### Plus de la moitié des actions réalisées

Le bilan des actions a été dressé en mai 2005. Cinq ans après son adoption, plus de la moitié des actions prévues ont été réalisées, sont en cours ou programmées.

#### De nouvelles voies pour protéger les centres

Les actions sur le réseau de voirie ont surtout concerné les carrefours et les voies de contournement qui permettent d'éviter la traversée des centres ou quartiers résidentiels pour les véhicules qui n'ont pas à s'y arrêter.

#### Un partage de la voirie difficile à mettre en œuvre

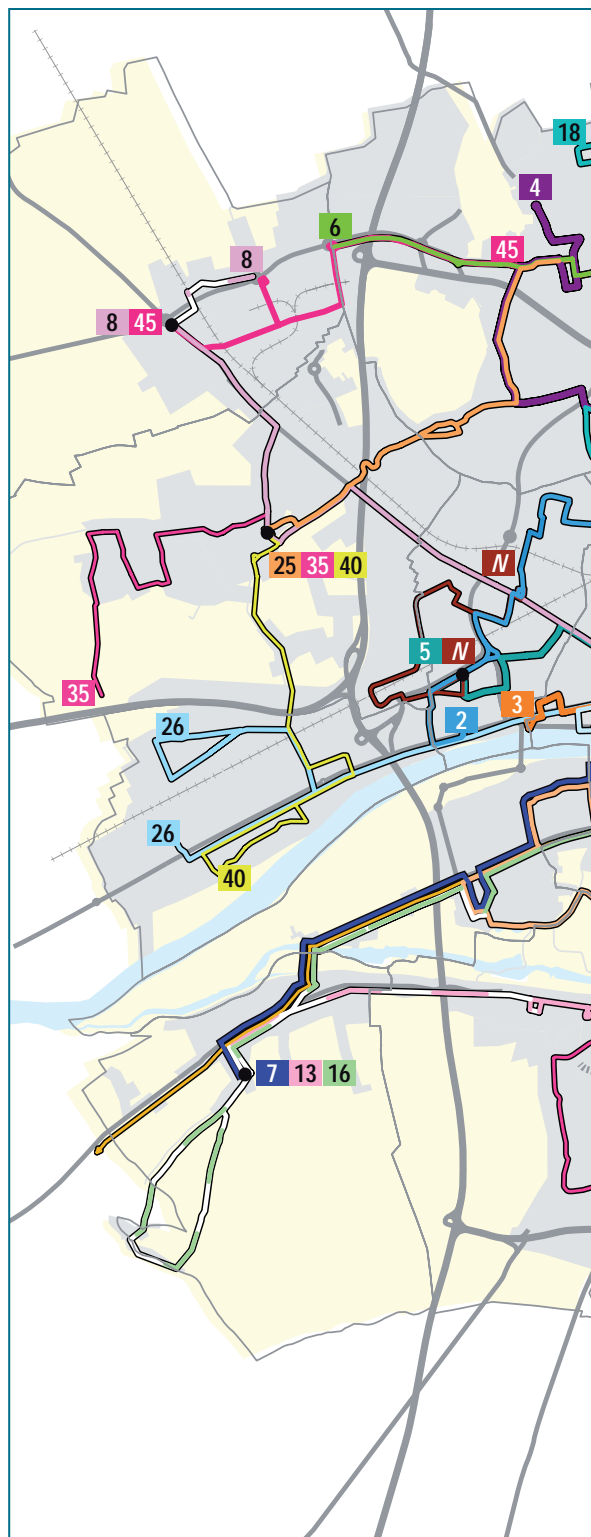
Si le nombre et le kilométrage de voies aménagées en zones 30 ont bien progressé, le concept reste encore mal compris : une zone 30 ne se limite pas à un panneau en entrée et sortie. La modération effective de la vitesse dépend de la qualité de l'aménagement dans l'ensemble la zone.

Le partage de l'espace public au profit des piétons, cyclistes et transports en commun apparaît difficile à mettre en œuvre car il implique de remettre en question la place jusqu'alors hégémonique de la voiture et de faire évoluer la culture des techniciens, habitants et élus.

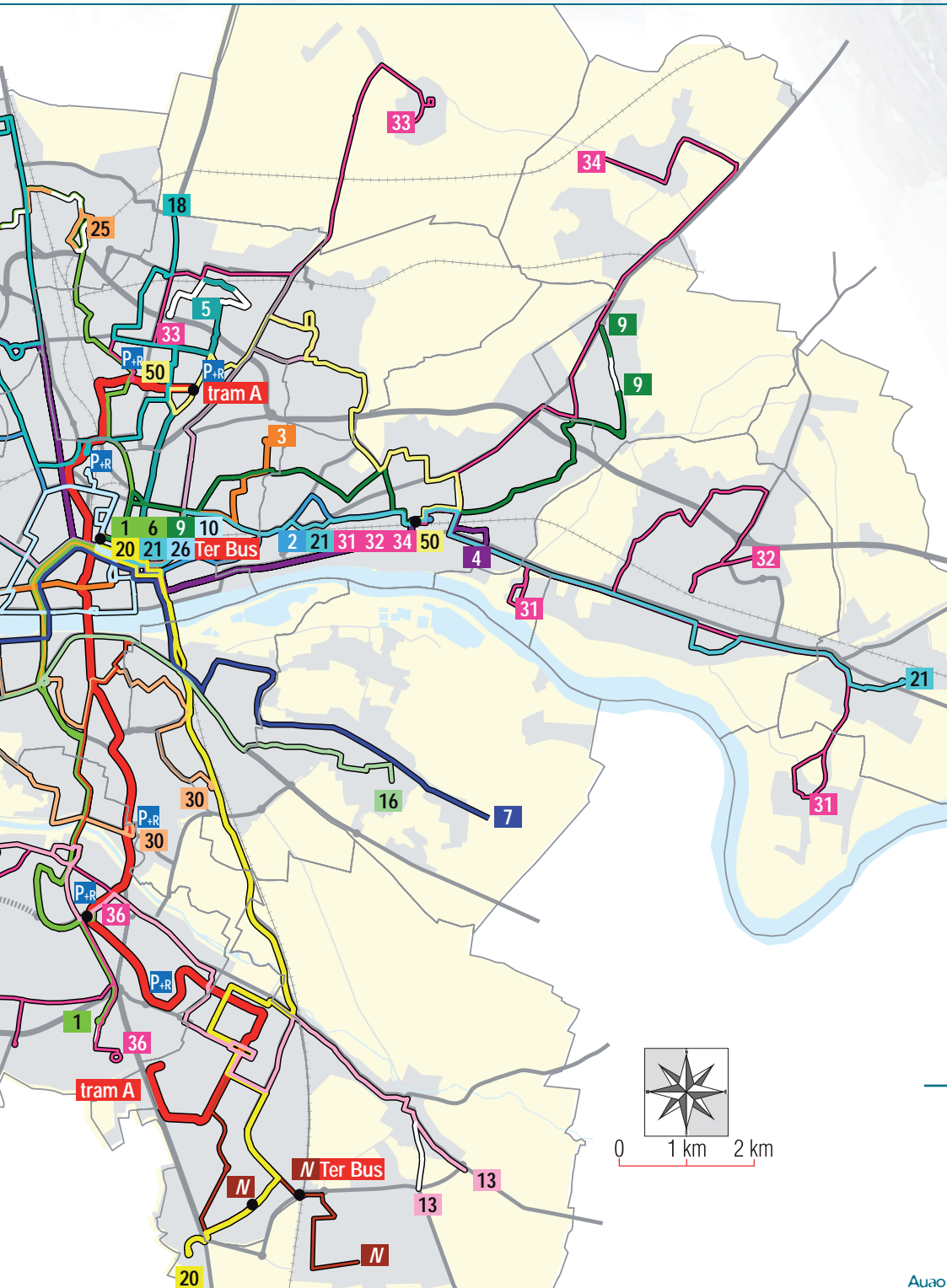
La prise en compte de façon globale des piétons, dont les personnes à mobilité réduite, et des cyclistes dans l'aménagement des espaces publics est un point à améliorer : trop de discontinuités, d'obstacles, de traversées de carrefours complexes jalonnent encore leur parcours.

#### Des transports en commun plus attractifs

De grandes avancées ont été faites en faveur des transports en commun avec la mise en service de la première ligne de tramway et la hiérarchisation du réseau de bus qui a permis d'augmenter les fréquences sur les lignes les plus fréquentées. La création de desserte spécifique en zones peu denses, la montée



▶ QUEL BILAN TIRER DU PREMIER PDU ?



**LES TRANSPORTS EN COMMUN**

Ils consomment 5 fois moins d'énergie par passager qu'une voiture particulière, sachant qu'un bus transporte environ 50 passagers. ■

Le réseau de transports en commun de l'Agglo en 2006  
 source : Setao.

## ► QUEL BILAN TIRER DU PREMIER PDU ?

en charge du tramway, l'acquisition de bus accessibles et climatisées, la création d'une police des transports et la simplification de la gamme tarifaire visant à fidéliser la clientèle ont contribué à la montée en puissance des transports en communs orléanais.

Un point à améliorer reste la longueur des temps de parcours en transport en commun, longs en raison de la sinuosité du tracé du tram et des virages de faible rayon, du faible linéaire de couloirs bus et du nombre insuffisant de carrefours donnant la priorité aux bus sur les axes les plus circulés.

### Un réseau cyclable étoffé mais encore trop discontinu

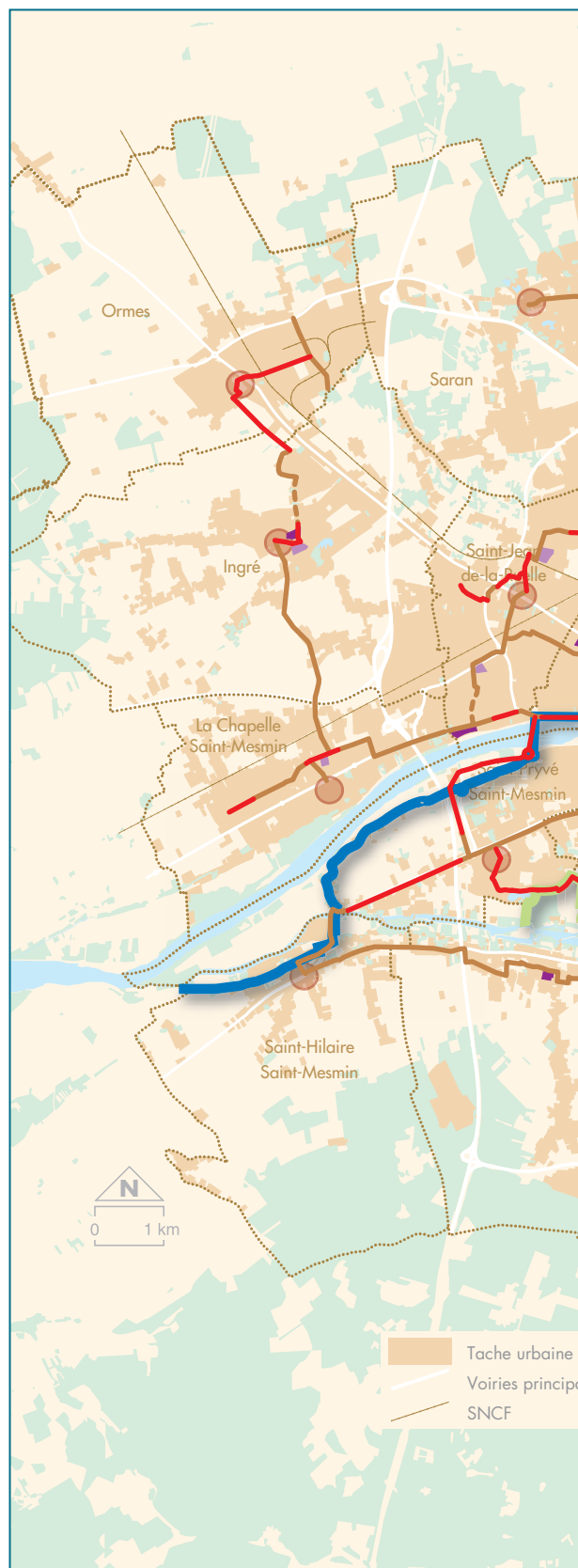
Si le réseau cyclable global, qui compte 183 km début 2005, s'est considérablement étoffé depuis 1998 (+ 84 km), les priorités d'aménagement du PDU ont été néanmoins peu suivies, conduisant à une dispersion des aménagements. La nouvelle politique cyclable de l'Agglo en œuvre depuis 2003 vise à corriger le tir par la création d'une ossature de réseau complète à court terme.

1000 places de stationnement vélo ont été créées portant le total à 1600 dans l'agglomération. L'intermodalité entre vélo et transports en commun apparaît modeste : en dehors des parcs relais, peu d'arceaux sont installés à proximité des stations ou arrêts de bus.

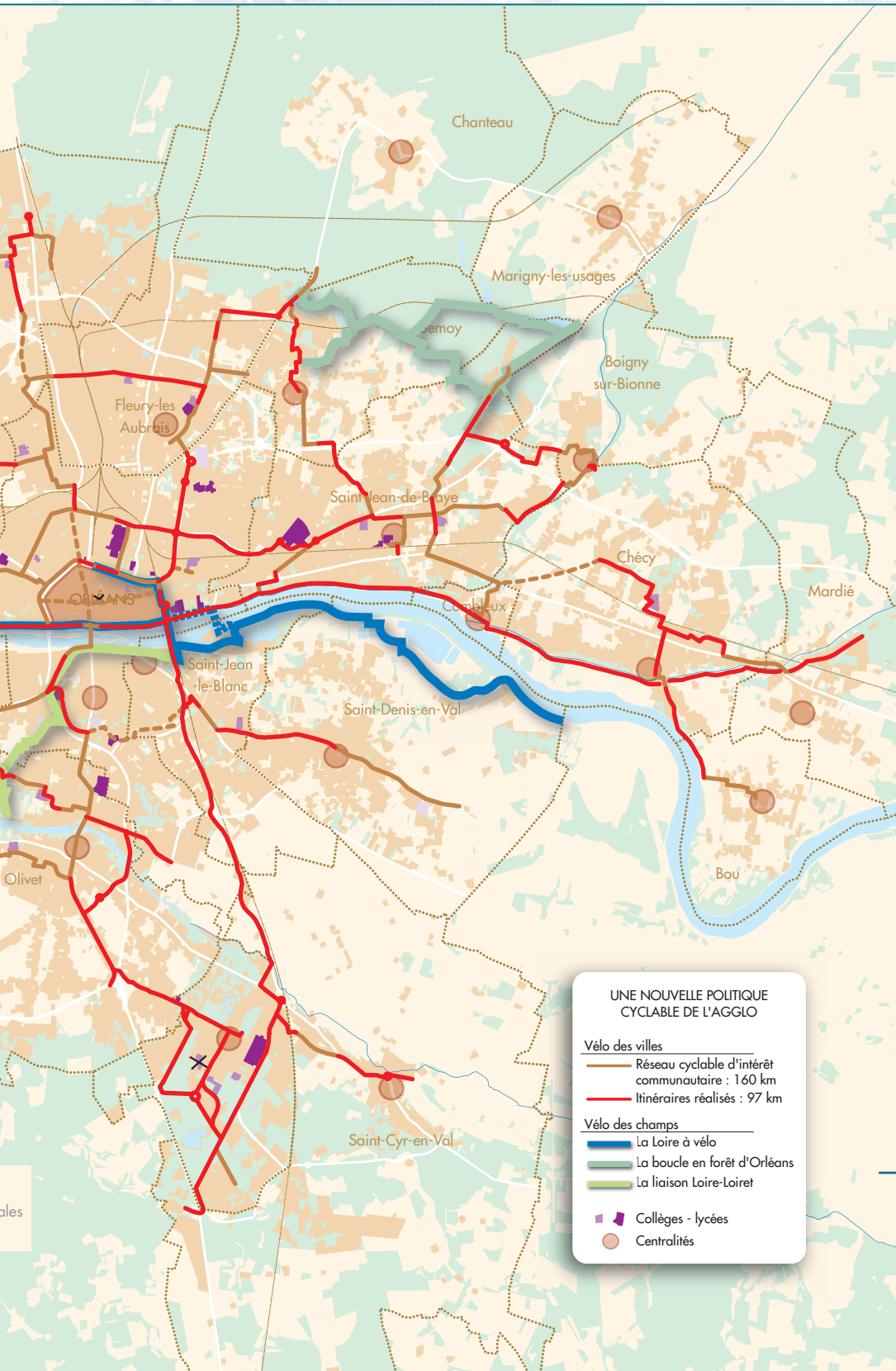
Le jalonnement des itinéraires reste marginal.



Marquages au sol du réseau cyclable.



▶ QUEL BILAN TIRER DU PREMIER PDU ?



**MOINS DE POLLUANTS**  
 Vous inspirerez moins de polluants à vélo qu'en voiture. En effet, les prises d'air d'une voiture se situent à l'avant, près du sol, et aspirent les gaz d'échappement des voitures qui la précèdent. Le cycliste se trouve plus haut et se déplace beaucoup plus vite, grâce, notamment aux pistes cyclables. ■

La politique cyclable de l'Agglo  
 (source : auao mars 2005)

► QUEL BILAN TIRER DU PREMIER PDU ?

**Une reprise en main de la politique de stationnement**

Après une période où les conditions d'accueil des visiteurs sur la voirie se sont fortement dégradées, en raison d'une diminution de l'offre et d'une baisse de surveillance, la ville d'Orléans a adopté et met en œuvre un programme d'actions volontaire en faveur des résidents et visiteurs. L'évolution conjointe des tarifs du stationnement d'une part et des transports urbains d'autre part va désormais dans le sens de favoriser les déplacements en transports en commun pour les pendulaires comme les visiteurs.

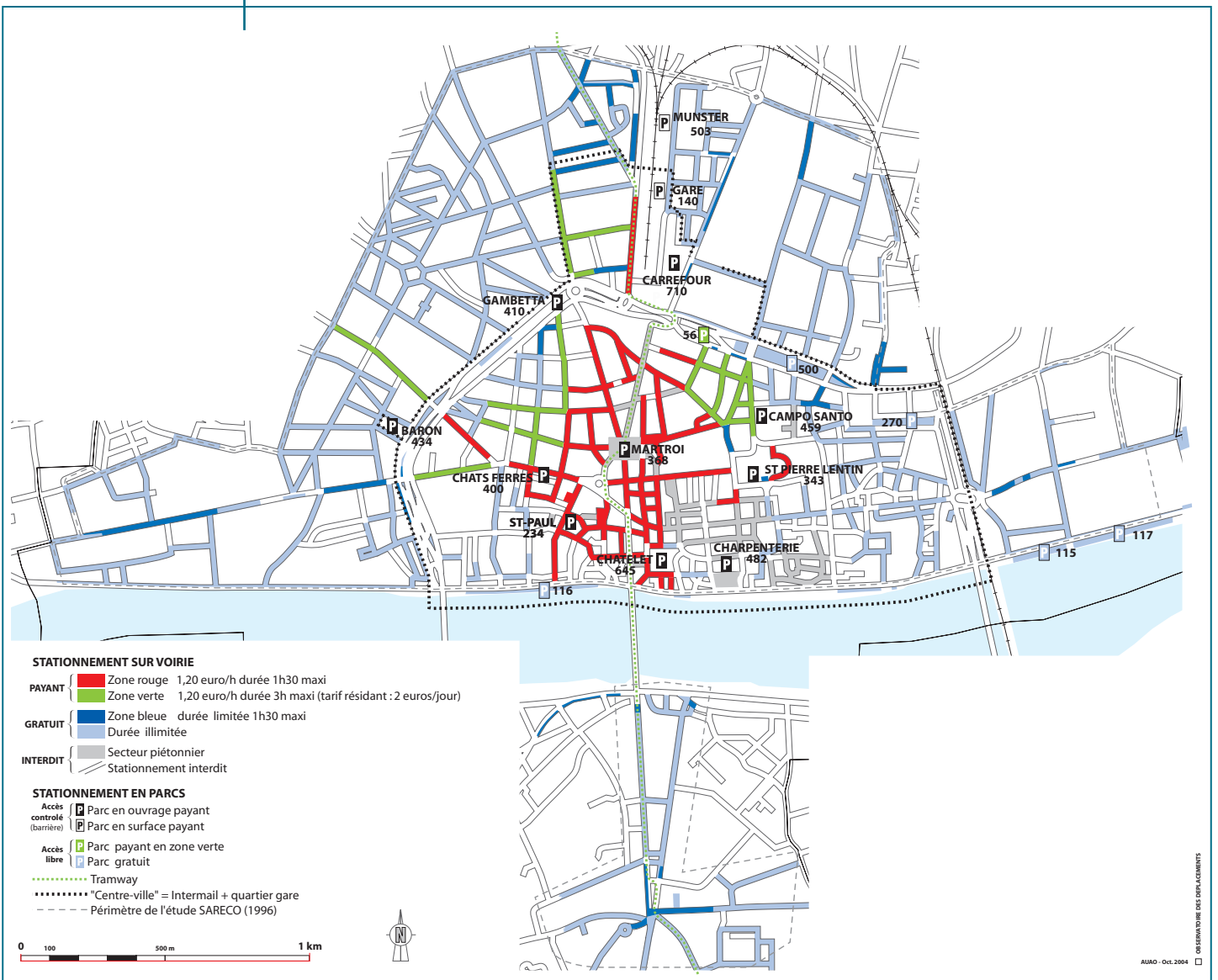
**Une réflexion à poursuivre sur les marchandises**

Si le PDU a permis la création d'un groupe de travail, la réflexion sur les marchandises se poursuit dans le cadre de la révision pour aboutir à des réalisations concrètes.

**De nouvelles démarches pour se déplacer autrement**

La notion de covoiturage, très en vogue à l'époque de l'élaboration du PDU est aujourd'hui délaissée au profit d'un nouveau concept, « le Plan de déplacements d'entreprise (PDE) », qui vise à mettre en œuvre des mesures favo-

Le stationnement à Orléans février 2005  
 source : Ville d'Orléans



## POUR QUELS EFFETS ?

risant la pratique des transports collectifs, du vélo ou de la marche pour les déplacements liés aux activités professionnelles. Le Groupement d'entreprises du Pôle 45 a déjà engagé cette démarche avec l'aide financière de la CCI, de l'ADEME, de la Région Centre et de l'Agglo. La ville d'Orléans, la région Centre ont également engagé la réflexion sur la démarche PDE au sein de leurs services.

## POUR QUELS EFFETS ?

### Un usage toujours prépondérant de la voiture

La part des déplacements en automobile poursuit sa croissance. En 2002, les habitants

de l'agglomération effectuent 63 % de leurs déplacements en voiture particulière, contre 56 % en 1986. En 30 ans, la part des déplacements en automobile a été multipliée par deux, au détriment de la marche à pied et des deux-roues.

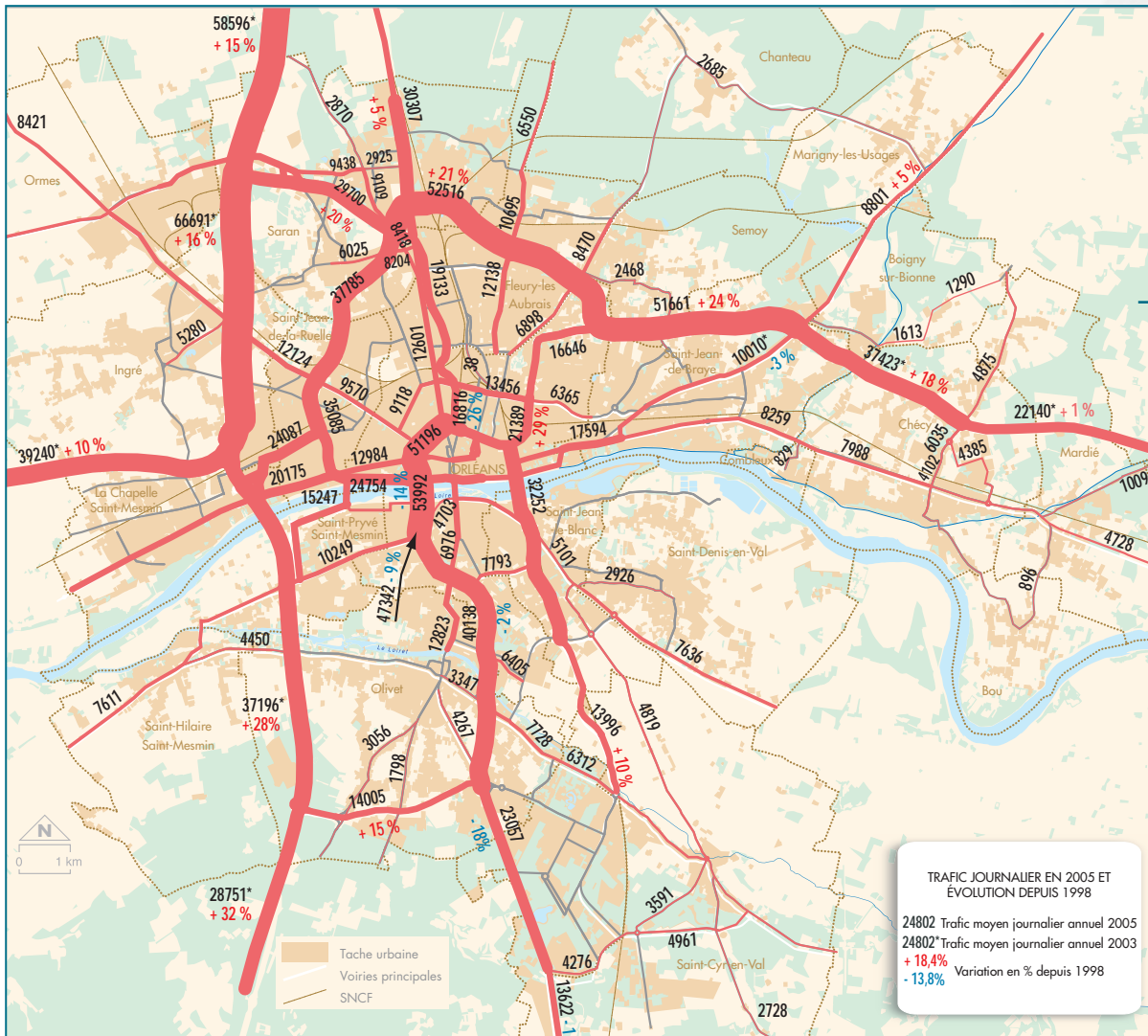
Tous les habitants n'ont cependant pas une voiture à disposition : en 2002, 18 % des ménages de l'agglomération n'en sont pas équipés. Il s'agit principalement de ménages de 1 à 2 personnes, composés de retraités en majorité, mais aussi d'actifs travaillant à temps plein, d'étudiants ou de chômeurs.

### Un trafic routier en progression

Globalement, le trafic automobile continue d'augmenter sur les voies de pénétration vers

**4 DÉPLACEMENTS SUR 5**  
 En milieu urbain, la voiture est utilisée pour 4 déplacements sur 5. Elle constitue la première source de pollution de l'air urbain. ■

**LE PREMIER KILOMÈTRE POLLUE 2 FOIS PLUS !**  
 Un quart des déplacements est inférieur à 1 km et le premier kilomètre pollue 2 fois plus que les autres. ■



► POUR QUELS EFFETS ?

**VOYAGE**

Trajet effectué sur une ligne de transport collectif sans changement. Un trajet nécessitant l'utilisation de deux lignes avec correspondance compte pour deux voyages. ■

**DÉPLACEMENT**

Somme des voyages nécessaires à l'accomplissement d'un trajet. ■

**95 % DU TEMPS**

En moyenne, votre voiture reste à l'arrêt... 95 % du temps ! ■

les centres, comme sur les voies de contournement. Il a cependant fortement diminué dans l'hypercentre d'Orléans, conformément à l'objectif recherché par le PDU.

En dehors de l'autoroute, de la tangentielle et de la pénétrante est, la RN 20 demeure l'axe le plus fréquenté en milieu urbain : près de 55 000 véhicules empruntent les mails et le pont Thinat chaque jour. La RN 20 sud reste un passage obligé pour rejoindre la rive nord et les zones denses de La Source et d'Olivet. Le carrefour de Verdun, sur la RN 20 au nord du Loiret empruntée par près de 40 000 véhicules par jour, connaît par conséquent des encombrements importants, aggravés par l'augmentation de la fréquence du tramway.

**Un regain d'attractivité pour les transports urbains**

La chute de fréquentation amorcée bien avant les travaux du tramway est enrayerée. Depuis 2001, la fréquentation augmente chaque année de près de 8 %. En 2004, 23,9 millions de voyages ont été effectués sur le réseau. La clientèle s'est diversifiée : plus d'hommes, d'actifs et des motifs de déplacements plus variés. Néanmoins, les actifs ne constituent encore qu'un tiers de la clientèle.

Le nombre de déplacements par habitant et par an sur le réseau (52,3), même s'il a augmenté, reste l'un des plus faibles de France, compte tenu de l'étendue et de la faible densité de l'agglomération (voir p.15), alors que l'offre kilométrique par habitant est la deuxième après le réseau lyonnais.

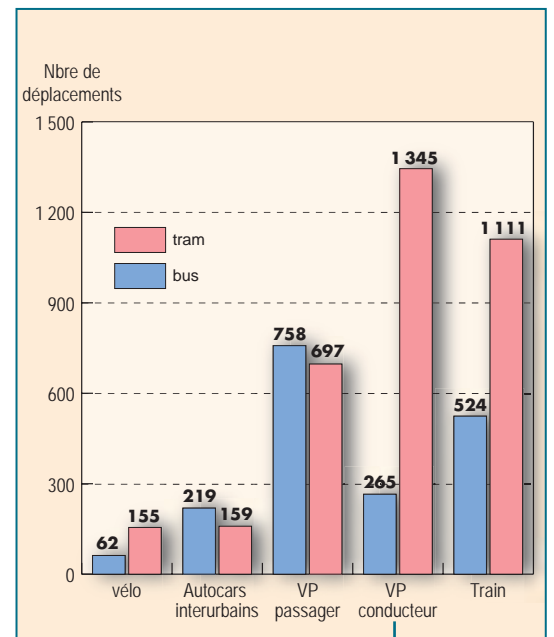
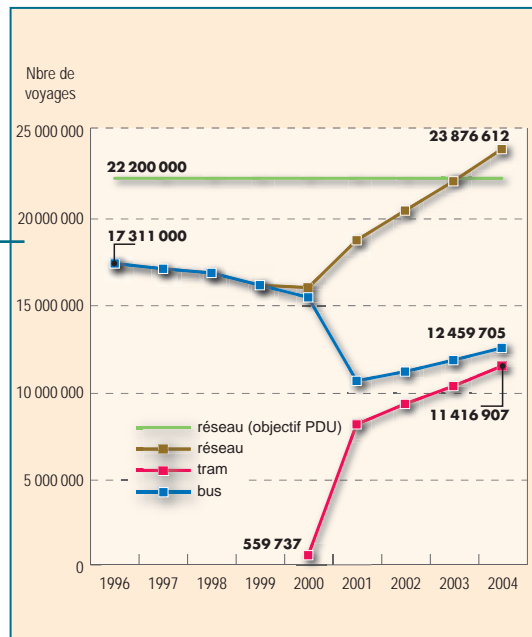
**Intermodalité : un potentiel à exploiter**

Avec la mise en place des parcs relais, les déplacements combinant voiture et transports urbains se sont développés. En 2004, le taux d'occupation des parcs relais de la ligne de tramway atteint 33 % ; il reste donc une marge de progression importante.

L'intermodalité entre vélo et transports en commun fonctionne bien sur les sites équipés d'arceaux à vélo, surveillés et aisément accessibles, comme le parc relais Victor Hugo à Olivet.

La combinaison de déplacements en train et en bus ou tramway a également progressé, grâce à la montée en puissance de l'usage de l'abonnement STARTER.

Nombre de voyages par an sur le réseau SEMTAO  
 Source : SEMTAO - 2005  
 NB. En 2001, les validations du tram ont été majorées de 30 % du fait de la non-validation en correspondance.



Déplacements combinant un voyage en tram ou en bus et un voyage avec un autre mode, un jour moyen de semaine en 2003

Source : Enquête origine destination à bord du réseau - Comètes - mars 2003



► POUR QUELS EFFETS ?

**Vélo et marche à pied : une progression récente ?**

Il n'existe pas de données permettant d'évaluer l'évolution récente des pratiques. Il est cependant probable que les actions menées sur le stationnement, les aménagements cyclables et l'aménagement des espaces publics, notamment la piétonisation du centre-ville d'Orléans, aient une incidence bénéfique sur la pratique de ces modes.

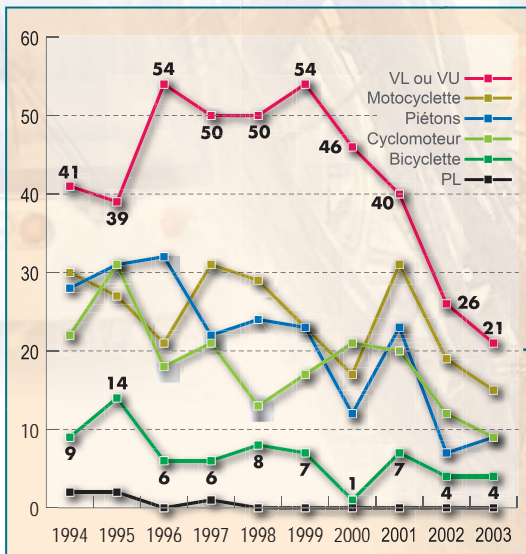
Les comptages de vélos effectués en mai 2001 montrent que les franchissements de la Loire et du Loiret à Olivet sont les principaux lieux de concentration des flux, bien que le confort des cyclistes ne soit pas optimal sur la traversée ou à ses débouchés.

**Moins d'accidents et de victimes**

Le bilan de l'accidentologie dans l'agglomération orléanaise de 1999 à 2003 est très positif : le nombre d'accidents a presque été divisé par deux, conformément à l'objectif du PDU, ainsi que le nombre de tués et de blessés graves. En 2003, sont survenus 458 accidents corporels causant la mort de 12 personnes et en blessant gravement 46.

		1999	2003	Évolution 1999-2003
Accidents corporels	AgglO	825	458	⬇ - 44%
	Loiret	1 372	866	⬇ - 37%
	France	124 524	90 220	⬇ - 28%
Tués	AgglO	26	12	⬇ - 54%
	Loiret	147	81	⬇ - 45%
	France	8 029	5 731	⬇ - 29%

Les décisions prises par le gouvernement pour lutter contre l'insécurité routière expliquent probablement pour une bonne part le changement de comportements des automobilistes devenus plus prudents. L'analyse n'a pas été poussée suffisamment loin pour montrer l'impact des aménagements réalisés depuis cinq ans sur l'occurrence des accidents.



Accidents et tués en 1999 et 2003  
 Source : Observatoires local et national de la sécurité routière

**Bruit : des actions qui ont porté leurs fruits**

Les actions curatives ont porté sur la mise en œuvre du programme pluriannuel de protection phonique sur la section communale de la tangentielle est et ouest, ainsi que sur la réduction des nuisances sonores dues au tramway.

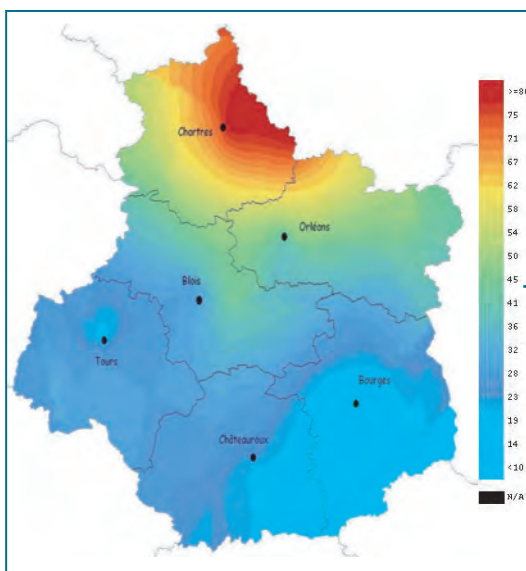
**DIMINUER LE BRUIT EN VILLE**  
 Réduire et stabiliser la vitesse de circulation permet de diminuer le bruit en ville. ■  
 (CERTU, ADEME, Plans de déplacements urbains, prise en compte de la pollution de l'air, du bruit et de la consommation d'énergie, 1999)

**Une qualité de l'air bonne dans l'ensemble mais à améliorer**

En moyenne, sur la période 1998-2004, la qualité de l'air est restée bonne sur l'agglomération. Cependant, des mesures devront être prises à l'avenir pour limiter l'impact de trois polluants, liés en grande partie au trafic automobile.

**L'ozone**

Si aucun pic de pollution n'a été atteint sur la période, il risque de ne pas en être de même à l'avenir puisque les nouveaux seuils d'alerte à l'ozone, fixés par l'arrêté préfectoral du 17 février 2005, sont susceptibles d'être dépassés dans l'agglomération orléanaise.



Source : Observatoires local et national de la sécurité routière

Ozone : répartition spatiale des dépassements du seuil en été 2003.  
 Source : Lig'Air

## POUR QUELS EFFETS ?

Évolution annuelle du dioxyde d'azote dans l'agglomération orléanaise  
 Source : Lig'Air – 2005



### Les oxydes d'azote

Les émissions d'oxyde d'azote proviennent pour 65 % d'entre elle des véhicules motorisés.

Si les valeurs limites du dioxyde d'azote n'ont pas été atteintes ces dernières années, l'objectif de qualité fixé à l'horizon 2010 (40 µg/m³ en moyenne annuelle) est dès à présent dépassé au niveau de la station de Gambetta, caractéristique de la pollution de proximité automobile. D'autres axes routiers sont susceptibles de dépasser également l'objectif qualité, voire de ne pas respecter certaines valeurs limites. La modélisation des axes routiers en fonction des émissions réalisée par Lig'Air permettra de mesurer l'ampleur de ce phénomène.

### Les particules en suspension

Les teneurs de particules en suspension sont, quant à elles, inférieures aux valeurs limites actuelles mais se rapprochent toutefois de l'objectif de qualité (30 µg/m³).

Le PPA, fait de la réduction des émissions des véhicules motorisés une priorité pour maintenir les concentrations des polluants de l'atmosphère en dessous des valeurs limites fixées par la réglementation. **Le PDU doit prendre en compte les propositions du PPA.**

► COMPLÉMENT DE DIAGNOSTIC

## COMPLÉMENT DE DIAGNOSTIC

Dans la perspective de mise en conformité du PDU avec la loi SRU, qui donne une place plus importante aux transports et aux livraisons de marchandises en ville, une étude a été confiée en 2006 à un bureau d'études spécialisés, ACT Consultants.

Les conclusions du diagnostic réalisé sont résumées ci-après.

### Des dysfonctionnements limités et ciblés

Il n'a pas été constaté de dysfonctionnements majeurs dans l'agglomération, du fait des transports de marchandises, mais des dysfonctionnements ponctuels, couramment rencontrés dans les agglomérations de taille comparable, essentiellement concentrés dans le centre-ville d'Orléans. L'accessibilité au cœur d'agglomération pour les marchandises n'est pas – aujourd'hui – un problème majeur. L'action de livrer ou d'enlever des colis semble plus problématique en raison des contraintes liées à la configuration urbaine de la ville (rues étroites du centre ancien), à la structure commerciale (gestion flux tendu), aux aires de livraison (disponibilité et situation) et à la réglementation mise en place (limite de gabarit, plage horaire restreinte,...).

### Des évolutions prévisibles

Néanmoins, cette situation est susceptible d'évoluer compte-tenu des nombreux projets en cours ou à venir :

- **des projets d'aménagement d'espaces publics** qui vont avoir un impact sur l'accessibilité du centre-ville :
  - réaménagement des quais entre le pont George V et le pont Thinat,
  - réaménagement de la RN 20 au nord et au sud en boulevard urbain et suppression de la trémie sur le boulevard Jean Jaurès,
  - aménagement d'itinéraires cyclables sur les mails,
  - réalisation de la ligne est-ouest de tramway qui empruntera deux axes importants du centre-ville : la rue des Carmes et la rue Jeanne d'Arc, et réorganisation associée du



Rue de la Cholerie, livraisons de marchandises.  
 Source : AUAO

plan de circulation en centre-ville,  
 – réaménagement des abords de la gare d'Orléans,

- **et des projets de nouvelles surfaces commerciales** qui induiront une augmentation du volume de marchandises à livrer :
  - augmentation des surfaces commerciales à Place d'Arc de 3 000 à 4 000 m<sup>2</sup>,
  - aménagement de près de 13 000 m<sup>2</sup> de surfaces commerciales dans le quartier des Halles-Charpenterie.

La ville consomme. On y relève davantage de livraisons que d'enlèvements. En termes d'occupation de la voirie, la part des marchandises dans le total des déplacements en ville représente environ 30 % (en équivalent véhicule particulier) répartis ainsi :

- **40 %** : distribution et enlèvement des établissements industriels, commerciaux ou tertiaires ;
- **50 %** : transport de marchandises lors des achats motorisés des particuliers ;
- **10 %** : autres flux (BTP, déchets, Poste, déménagements, livraisons à domicile, hôpitaux.<sup>1</sup>

<sup>1</sup>Source : LET, janvier 2000, enquêtes nationales



# LA STRATÉGIE

# LA STRATÉGIE

<b>LES OBJECTIFS DU PDU</b> .....	<b>31</b>
Les conséquences d'un scénario « fil de l'eau »	
Huit objectifs au service du développement durable	
Une stratégie : rééquilibrer les modes de déplacements	
<b>SIX ORIENTATIONS POUR RÉÉQUILIBRER LES MODES DE DÉPLACEMENTS</b>	<b>33</b>
<b>1 AMÉNAGER LES VOIES SELON LEURS FONCTIONS ET L'ENVIRONNEMENT TRAVERSÉ</b> .....	<b>34</b>
Quatre types de voies :	
3 ENCOURAGER LA PRATIQUE DU VÉLO ET DE LA MARCHÉ À PIED .....	37
4 MAÎTRISER LE STATIONNEMENT .....	37
5 INTÉGRER LE TRANSPORT DES MARCHANDISES AU FONCTIONNEMENT DE LA VILLE .....	37
6 PROMOUVOIR DES COMPORTEMENTS DE DÉPLACEMENTS CITOYENS.....	38

# LA STRATÉGIE

## LES OBJECTIFS DU PDU

### LES OBJECTIFS DU PDU

Dans un contexte de poursuite du dynamisme économique et de la croissance démographique dans l'agglomération orléanaise, les besoins de déplacements vont inéluctablement s'accroître.

#### Les conséquences d'un scénario « fil de l'eau »

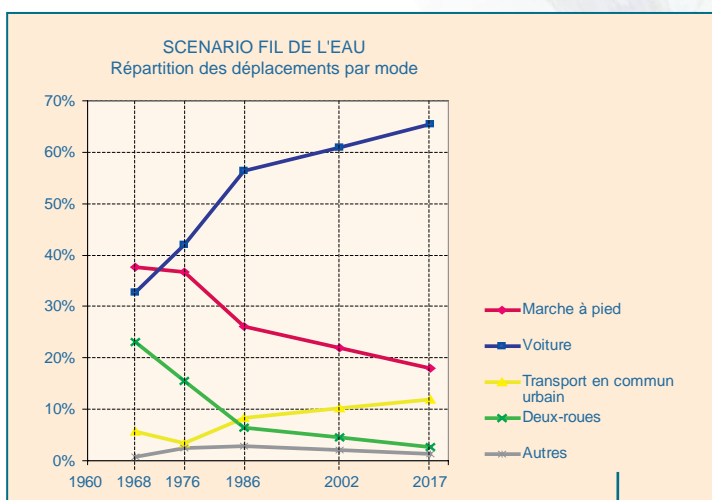
Si les tendances passées en termes d'urbanisation et de répartition des modes de déplacements à la faveur de l'automobile se poursuivaient, l'augmentation du nombre de déplacements liée à l'accroissement démographique de l'agglomération serait intégralement absorbée par le mode « voiture » à l'horizon 2017.

Ce mode de développement induirait une dégradation du cadre de vie préjudiciable pour l'environnement et la santé, une congestion croissante menaçant la vitalité économique de l'agglomération, un manque d'efficacité des investissements de la collectivité en faveur des transports collectifs et des modes doux, une augmentation du budget déplacements des ménages motorisés, une spécialisation des territoires et l'exclusion des personnes qui n'ont pas accès à l'automobile ou dont la mobilité est réduite.

#### Huit objectifs au service du développement durable

Pour répondre à l'augmentation des besoins de déplacements, en intégrant la préservation de l'environnement et de la santé, l'équité sociale et l'économie, dans la perspective d'un développement durable, le PDU vise huit objectifs :

- **renforcer la sécurité** des déplacements, tant dans la rue, notamment pour les plus vulnérables – piétons, cyclistes, motocyclistes –, que dans les transports publics et pôles d'échanges ;
- **réduire les nuisances** liées à la circulation des véhicules motorisés : bruit, pollution de l'air, consommation énergétique ;
- **embellir la ville** par la reconquête des espaces publics aujourd'hui dédiés à la circulation et au stationnement des véhicules ;



Source : AUAO

- **garantir l'accessibilité** tous modes aux différents pôles d'activités pour les personnes et pour les marchandises ;
- **optimiser l'efficacité** des infrastructures et services de transports ;
- **offrir une alternative** attractive à la voiture particulière grâce à la mise en œuvre progressive du droit au transport imposée par la LOTI qui consiste à « permettre aux usagers de se déplacer dans des conditions raisonnables d'accès, de qualité et de prix ainsi que de coût pour la collectivité, notamment par l'utilisation d'un moyen de transport ouvert au public » ;
- **rendre la ville accessible** aux personnes handicapées ;
- **coordonner urbanisation et déplacements** afin de créer les conditions d'un choix possible de modes de déplacements dès la conception de nouveaux quartiers. Privilégier le maintien et la création du commerce de proximité pour limiter les déplacements vers la périphérie.

## LES OBJECTIFS DU PDU

### Une stratégie : rééquilibrer les modes de déplacements

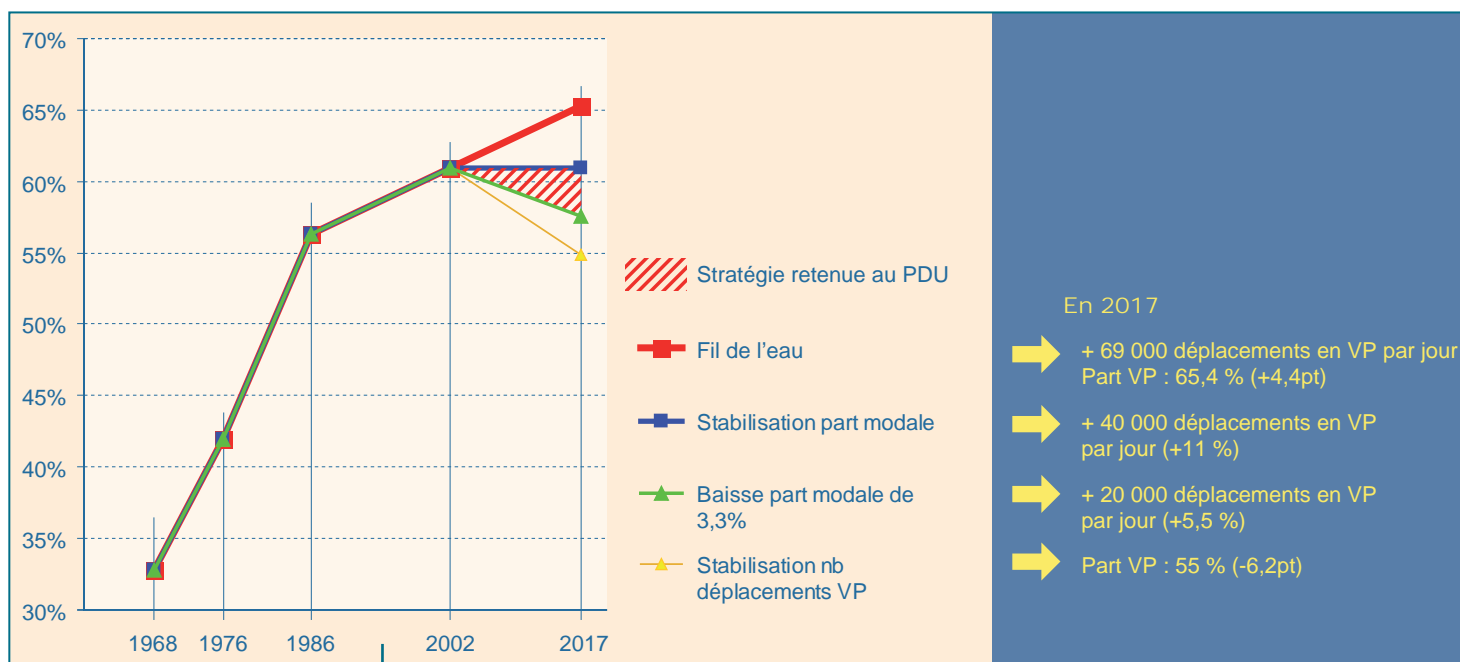
Atteindre ces objectifs passe par **un rééquilibrage des modes de déplacements en faveur des transports en commun, du vélo et de la marche à pied**, mais dans quelle mesure ?

La LOTI précise que le PDU « porte sur la diminution du trafic automobile », sans indiquer de mode de calcul et d'état de référence.

La stabilisation, voire la diminution du nombre de déplacements en voiture effectués par les habitants de l'agglomération à l'horizon 2017 impliquerait une baisse de la part modale de ce mode d'au moins 6 points. Hors, au regard des expériences menées ailleurs,

aucune agglomération française n'est parvenue à un tel résultat durant les 15 dernières années. Seule Grenoble, dont l'urbanisation est contrainte par le relief, est parvenue à stabiliser la part de la voiture.

Le PDU vise donc un rééquilibrage plus réaliste : **doubler la part modale des vélos et inscrire celle des voitures dans une fourchette comprise entre stabilisation et légère baisse** (de 3,3% dans le meilleur des cas où le gain des vélos serait reporté intégralement sur la part des voitures). Cela entraînerait néanmoins une augmentation des déplacements motorisés de 5% à 11%, mais dans une moindre mesure par rapport à un scénario « fil de l'eau ».



Perspectives d'évolution de la part modale de véhicules particuliers à l'horizon 2017  
 Source : AUAO



› SIX ORIENTATIONS POUR RÉÉQUILIBRER LES MODES DE DÉPLACEMENTS

## SIX ORIENTATIONS POUR RÉÉQUILIBRER LES MODES DE DÉPLACEMENTS

La stabilisation de la part modale de la voiture sur l'ensemble de l'agglomération ne pourra résulter que d'une baisse conséquente de cette part sur les déplacements courts ou radiaux (entre cœur d'agglomération et périphérie) afin de compenser son augmentation probable sur les déplacements de périphérie à périphérie pour lesquels transports collectifs, vélo et marche à pied pourront difficilement remplacer la voiture.

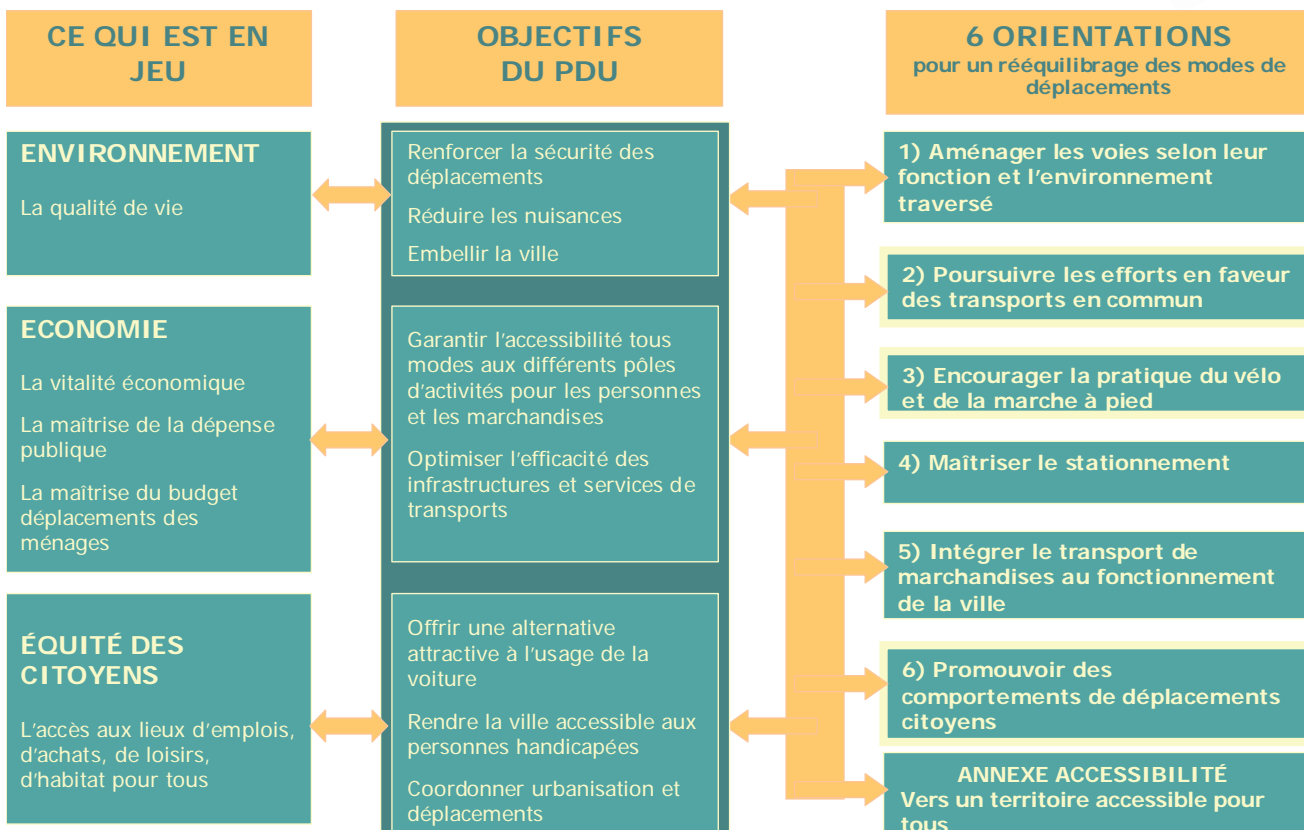
A partir des années 1970, l'aménagement des villes a rendu l'usage de la voiture évident avec l'aménagement de voies rapides et de stationnement en abondance... Prendre la voiture est devenu un réflexe. La mise en œuvre de l'ensemble des orientations du PDU, toutes complémentaires entre elles, vise à amener chacun à s'interroger sur son mode de dépla-

cement selon sa destination et le motif par un choix selon les critères de coût, confort et durée du déplacement.

Pour atteindre ce but, les orientations du PDU consistent principalement à :

- **améliorer le confort** et la rapidité des déplacements en transports en commun, à vélo, à pied ou combinant plusieurs modes et rendre les transports en commun attractifs par rapport à un déplacement en voiture sur les relations radiales,
- **agir sur le stationnement** car la garantie ou non de trouver une place de stationnement, la tarification, la surveillance influencent directement le choix des usagers quant à l'utilisation de leur mode de déplacements,
- **aider au changement de comportement** de déplacement par des actions de communication et de sensibilisation continues.

### UN PDU AU SERVICE DU DÉVELOPPEMENT DURABLE



## ▶ SIX ORIENTATIONS POUR RÉÉQUILIBRER LES MODES DE DÉPLACEMENTS

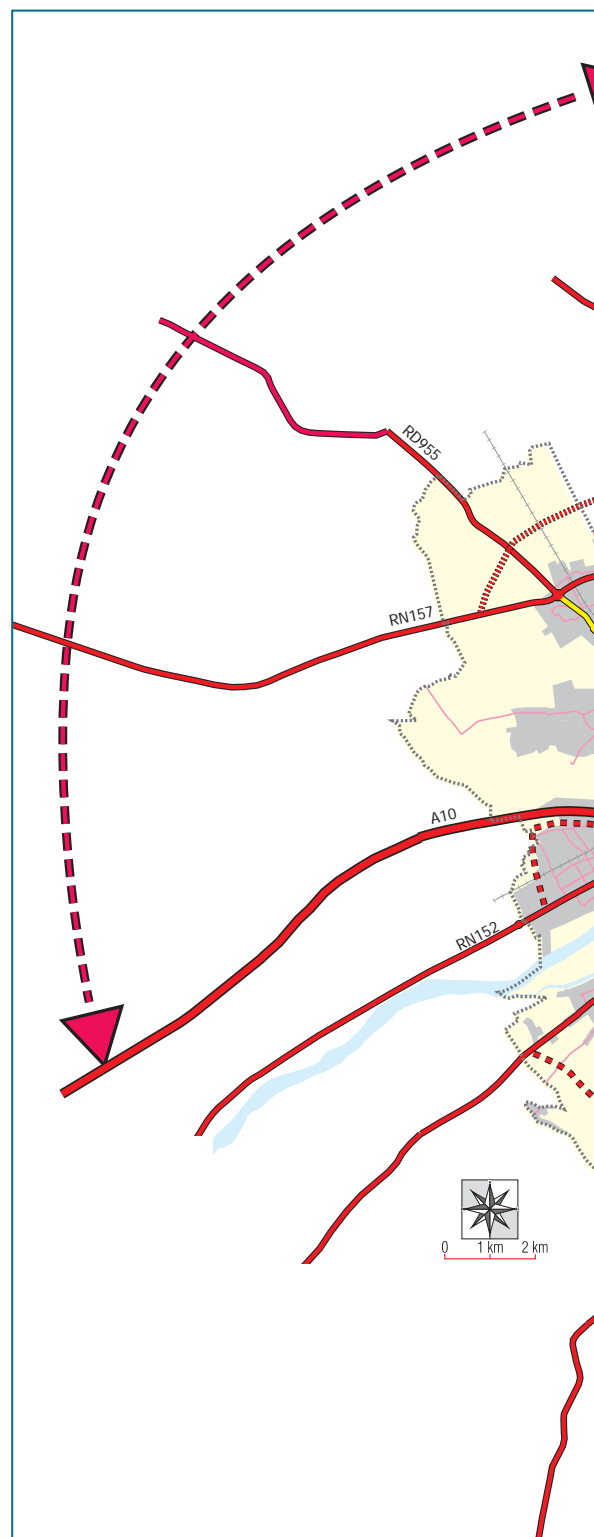
### 1-AMÉNAGER LES VOIES SELON LEURS FONCTIONS ET L'ENVIRONNEMENT TRAVERSÉ

Afin d'améliorer les conditions de circulation à l'intérieur de l'agglomération et d'atteindre l'objectif de stabiliser la part modale de la voiture par rapport aux autres modes, il convient d'appuyer l'aménagement des voiries sur une hiérarchisation indépendante de la domanialité, établie suivant la fonction de la voie et le tissu urbain traversé.

L'objectif est d'assurer la cohérence entre les aménagements et la fonction pour éliminer un certain nombre de dysfonctionnements, en particulier la pénétration dans le centre d'une part trop importante de trafic. Il s'agit d'améliorer la sécurité des usagers des différents modes grâce à une plus grande cohérence entre les classes de voies, les trafics et les fonctions urbaines de la ville.

L'usage de l'automobile restera prépondérant sur les itinéraires de contournement\*. C'est dans cet esprit que le SCoT en cours de révision projette la réalisation de voies structurantes telles que :

- **l'ouverture de l'A19** en 2009 et son prolongement vers l'A10 en limite de département afin de soulager l'A10 dans la traversée de l'agglomération ;
- **l'aménagement de la RD921** comprenant un nouveau franchissement de Loire à Jarreau ;
- **une nouvelle voie entre la RN271 à Olivet et la RD951 à Saint-Pryvé-Saint-Mesmin** en liaison avec le pont de l'Europe à réaliser seulement si la recherche d'une solution conjointe avec Cofiroute et l'État pour permettre d'entrer et sortir gratuitement en différents points de la section urbaine des autoroutes A71 et A10, et si les pistes d'amélioration à apporter au système Transloire n'aboutissaient pas ;
- **un contournement au nord de l'agglomération**, support de projet de développement économique, reliant la RN157 à un nouvel échangeur à créer sur l'A10 ;

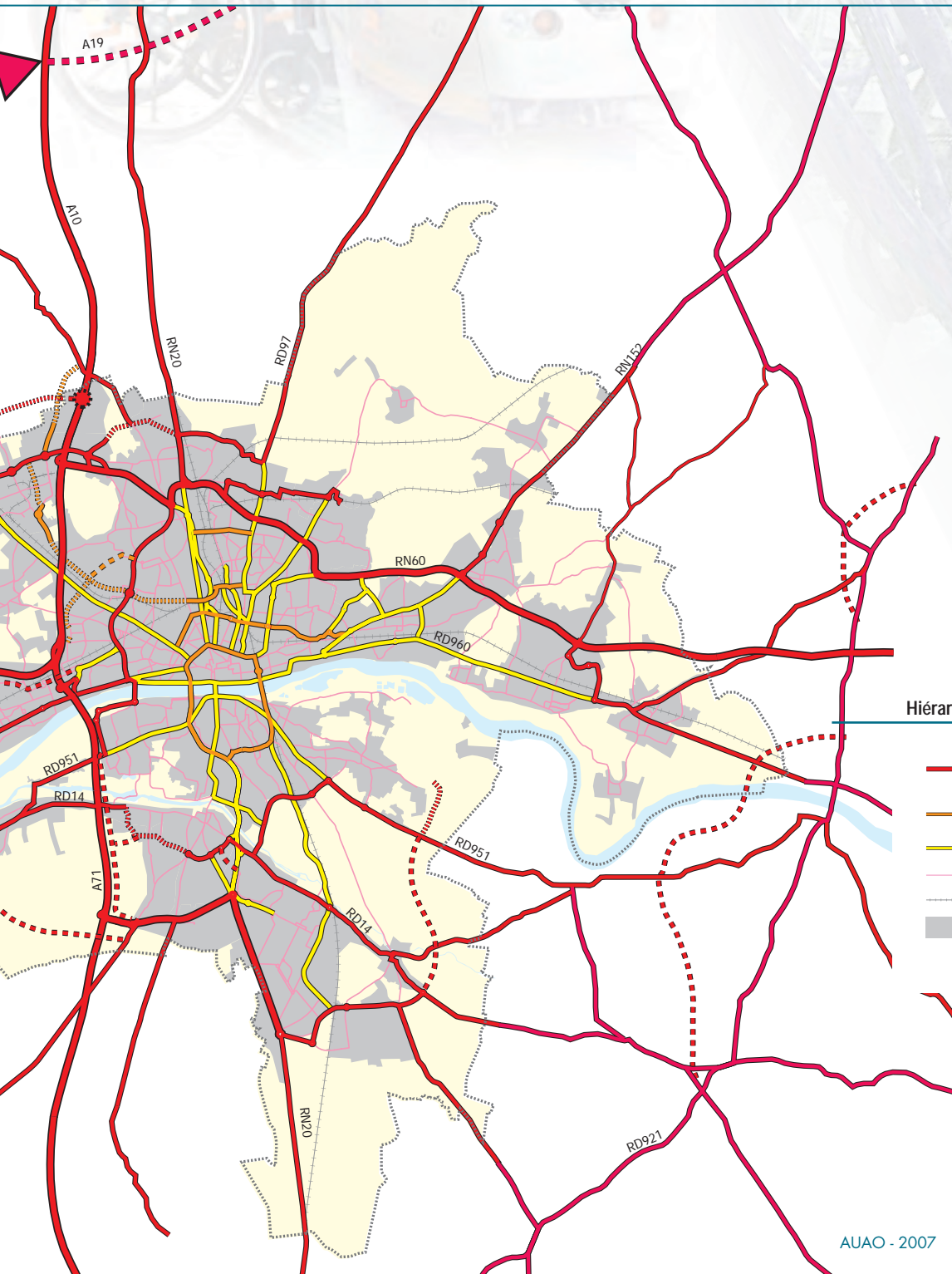


- **à l'est de l'agglomération une continuité d'itinéraire de contournement des cœurs de ville pourrait aboutir à de nouveaux franchissements de Loire.** Un de ces franchissements permettrait de rejoindre au

La volonté de préserver du trafic le cœur de l'agglomération et les centres des communes conduit cependant à viser la création d'une continuité d'itinéraires de contournement des cœurs de ville, sous forme de voies urbaines qui pourront aboutir à un bouclage incluant de nouveaux franchissements de Loire //

\* source : SCoT-PADD du territoire de l'agglomération orléanaise – octobre 2006

▶ SIX ORIENTATIONS POUR RÉÉQUILIBRER LES MODES DE DÉPLACEMENTS



Hiéarchisation du réseau de voiries

- Voies d'accès et de contournement de l'agglomération
  - existantes
  - - - - - Projet PDU
  - · · · · Horizon SCoT
- Voies de contournement des centres urbains
  - existantes
  - - - - - Projet PDU
  - · · · · Horizon SCoT
- Voies d'accès vers les centres urbains
- Voie de desserte des communes
- Voies ferrées
- Zone urbaine

AUAO - 2007

nord la RN 60 et au sud la voie horticole à St Denis en Val. Toutefois, la réalisation de ce franchissement se situant à un horizon de temps supérieur à celui du PDU, ces éléments seront intégrés dans la cartographie

du Document d'Orientations Générales (DOG) du SCoT qui établit des projections à 20 ans. La décision du nouveau franchissement ne sera effective qu'après la mise en service du pont programmé à l'Ouest de

## ► SIX ORIENTATIONS POUR RÉÉQUILIBRER LES MODES DE DÉPLACEMENTS

Jargeau dans le cadre du contournement de Saint-Denis-de l'Hôtel ;

- **un contournement de Saint-Cyr-En-Val** par l'Est entre la RD951 la RD14 et la zone d'activités de la Saussaye ;
- **une nouvelle desserte** entre les parcs d'activités d'Adelis, Pôle 45 et la rocade ouest ;
- **un contournement de la Chapelle-Saint Mesmin** pour améliorer la sécurité et la vie locale dans la traversée de la commune par la RN152 et faciliter les échanges depuis l'Est de l'agglomération ;
- **un contournement de Saint-Hilaire-Saint Mesmin** par le sud entre la RD951 et la RN271.

Favoriser l'usage des transports en commun sur les liaisons entre cœur d'agglomération et périphérie, sécuriser la pratique de la marche à pied et du vélo pour les déplacements de proximité, dans les centres-villes et centres de quartier nécessitent :

- un rééquilibrage dans la répartition de l'espace public en faveur de ces modes ;
- une modération du trafic automobile tant en volume qu'en vitesse dans les centres, grâce à la création de zones 30 ou d'aires piétonnes, ainsi que sur les voies d'accès aux centres. **En ville, la rue n'est pas une route** et les aménagements doivent répondre à cette exigence.

Le réseau de voies est donc organisé au regard du trafic et du type de déplacements d'une part et au regard du milieu urbain traversé et de la vie locale d'autre part.

### Quatre types de voies :

**Le réseau de grand transit (contournement d'agglomération)** : il est le support du trafic ayant pour origine et destination l'extérieur de l'agglomération. Ce réseau, siège d'un trafic important avec un pourcentage de poids lourds non négligeable, devrait être éloigné des zones urbanisées. L'usage de l'automobile restera prépondérant sur les itinéraires de contournement.

**Le réseau de liaison intercommunale** évitant les centres urbains. Ce réseau inter-quartiers constitue l'articulation des différents secteurs de l'agglomération. Ce réseau présente une

certaine fluidité pour être suffisamment attractif et dissuader le trafic inter-quartiers d'emprunter des itinéraires passant par des voies de desserte locale.

**Le réseau d'échanges ou de pénétration dans l'agglomération**, est le réseau structurant pénétrant depuis l'extérieur de l'agglomération. Sur ces axes la route devient progressivement la rue. Le trafic automobile devrait diminuer dans l'avenir sur ces voies au profit des modes transport en commun et deux roues, et l'espace public doit y être partagé. Les voies, dans la traversée des centres, composent le paysage urbain de la commune et redonnent leur place à la vie locale, mais aussi à l'architecture et aux espaces publics. Leur aménagement peut être à l'origine d'un véritable projet urbain.

**Le réseau de desserte locale**, a pour unique fonction l'irrigation des quartiers, le trafic de transit y est difficile et contraint, ce niveau préserve une vie locale de qualité.

## 2-POURUIVRE LES EFFORTS EN FAVEUR DES TC

L'axe majeur du PDU est de poursuivre les efforts en faveur des transports en commun pour rendre attractive l'offre par rapport à la voiture particulière.

Il repose sur le respect du principe **de hiérarchisation du réseau** mis en œuvre sur la période 2002-2005, qui consiste à adapter les moyens aux besoins de la population : ligne de tramway ou lignes de bus structurantes, fréquentes et rapides, là où la demande est importante ; lignes de bus régulières dans les secteurs moins denses ; transport à la demande en zone peu dense ou sur une tranche horaire spécifique pour éviter de faire circuler des bus vides là où la demande est faible.

Cette adaptation du réseau aux besoins des usagers ainsi que l'aménagement des points d'échanges entre les modes (SNCF/tram/bus urbains et interurbains, ...) doit être mise en œuvre dans le cadre de la réalisation de la seconde ligne de tramway.

### LA CAPACITÉ D'ÉCOULEMENT

Ce n'est pas forcément en augmentant les vitesses de circulation que l'on accroît la capacité d'écoulement d'une voie ; le débit optimal se situe autour de 50 km/h. (Certu, villes plus sûres, quartiers sans accidents. Savoir faire et technique, 1990). ■

## ► SIX ORIENTATIONS POUR RÉÉQUILIBRER LES MODES DE DÉPLACEMENTS

L'amélioration des performances, de la qualité du service (billettique, complémentarité des réseaux, ...), du confort et de la sécurité contribueront également à rendre les transports en commun plus attractifs.

### 3-ENCOURAGER LA PRATIQUE DU VÉLO ET DE LA MARCHÉ À PIED

Le vélo et la marche à pied sont des moyens de déplacements durables par excellence. Ils répondent parfaitement aux déplacements de proximité mais leur potentiel est largement sous exploité. En effet, alors qu'en France la moitié des déplacements ne dépassent pas 3 km, ceux-ci ne représentent qu'un quart des déplacements dans l'agglomération.

L'objectif du PDU est de doubler la part modale des déplacements à vélo d'ici 2017, pour la porter à 6,6% (elle était de 3,3% dans l'agglomération, selon l'enquête ménage de 2002). Cela implique un rythme de croissance de 4,7% par an du nombre de déplacements à vélo. En d'autres termes, il s'agit de convaincre environ 680 nouveaux «équivalents cyclistes» chaque année.

Pour la marche à pied, dont la part modale était de 22 % en 2002, il s'agit surtout de rendre cette pratique attractive en améliorant la qualité et l'accessibilité des espaces publics et en continuant d'aménager des espaces dédiés aux piétons (zones 30, aires piétonnes, ...).

### 4-MAÎTRISER LE STATIONNEMENT

Les actions en matière de stationnement ont, pour les usagers qu'ils soient résidents, migrants journaliers ou pendulaires, touristes ou chalands, une influence directe sur le choix de leur mode de déplacements.

Pour stabiliser la part modale de la voiture, les actions doivent être différenciées suivant les secteurs de l'agglomération.

Les difficultés de stationnement des résidents se rencontrent avant tout dans le centre ville.

Les travailleurs « pendulaires » mobilisent des places de stationnement au détriment des habitants, des acheteurs et des visiteurs. Il s'agira notamment, pour les pendulaires, de favoriser l'accès au centre de l'agglomération - principal porteur d'emplois - par les transports en communs et d'offrir des places suffisantes aux résidents et aux visiteurs en leur proposant plusieurs modes de stationnement (voirie, parcs publics, ...).

Dans les autres pôles de centralité, les actions doivent permettre de conforter leur pérennité en assurant l'accueil des visiteurs à proximité des commerces et des équipements et en créant des parcs publics proches des stations de transports collectifs qui permettront de protéger ces secteurs commerçants et/ou résidentiels adjacents.

La lutte contre le stationnement illicite est également une action nécessaire, tout comme une meilleure prise en compte du stationnement des professionnels du transports de personnes (taxis, cars de tourisme, ...).

Enfin, assurer une meilleure accessibilité à l'ensemble des services urbains pour les personnes handicapées nécessite de prévoir leur stationnement aux endroits les plus appropriés.

### 5-INTÉGRER LE TRANSPORT DES MARCHANDISES AU FONCTIONNEMENT DE LA VILLE

Les agglomérations urbaines sont des lieux d'échanges, il est donc nécessaire pour assurer cette fonction urbaine vitale de permettre le transport de marchandises jusqu'au cœur de la ville. Cela ne doit pas se faire au détriment de l'accessibilité et du confort des usagers, de la qualité de l'air et encore moins de l'efficacité économique des activités locales.

Plus des 2/3 du trafic de marchandises en ville est généré par le commerce de détail. Les actions et les mesures pour améliorer la gestion des livraisons et de la voirie doivent être coordonnées et concertées avec l'ensemble des partenaires (transporteurs, commerçants,...).

#### STATIONNEMENT SUR LE LIEU DE TRAVAIL

La disponibilité d'une place de stationnement sur le lieu de travail constitue un critère déterminant en faveur de l'usage de l'automobile. En France, dans les grandes agglomérations, 74 % des actifs travaillant dans les villes centres utilisent leur voiture lorsqu'il dispose d'une place de stationnement ; ils ne sont plus que 40 % dans le cas contraire. (G. Rennes, JP Orfeuil, Les pratiques de stationnement au domicile, au travail et dans la journée, in Recherche, transports sécurité n°57, 1997). ■

#### GARÉ EN DOUBLE FILE

Une voiture garée en double file perturbe davantage le trafic que si on n'avait simplement supprimé une voie. (Grand Lyon, Direction de la voirie, Charte « gênes à la circulation et travaux », nov.2002). ■

## ▮ SIX ORIENTATIONS POUR RÉÉQUILIBRER LES MODES DE DÉPLACEMENTS

Dans ce domaine, les actions auront probablement un caractère expérimental qui peut prendre de nombreuses formes : aires de stationnements partagées, espaces de livraisons de proximité, plateformes de distribution urbaine, ...

D'autre part, une meilleure prise en charge de l'accès des marchandises au centre de l'agglomération passe par l'amélioration de la signalisation à l'entrée des villes, la simplification et l'harmonisation des réglementations (horaires et voiries de transit autorisés, ...) et le contrôle de leur respect.

### 6-PROMOUVOIR DES COMPORTEMENTS DE DÉPLACEMENTS CITOYENS

La volonté de rééquilibrer les modes de déplacements et notamment de stabiliser la part modale de la voiture nécessite **la mise en œuvre d'actions de sensibilisation et de communication tant auprès des entreprises que du grand public**. Vis-à-vis des entreprises ces actions viseront d'une part, à promouvoir les démarches de management de la mobilité (PDE, ...) et d'autre part, à encourager l'achat de véhicules propre et le renouvellement des parcs de transport avec des véhicules moins polluants afin de réduire les émissions de CO<sup>2</sup>.

Pour le grand public les actions de promotion de l'éco mobilité pourront s'appuyer sur l'organisation ou la participation de l'AggLO aux manifestations telles que la semaine de la mobilité et la diffusion d'informations sur les bénéfices d'un changement de comportement de déplacement en faveur des modes doux (marche à pied, vélo, transports en communs,...).

## ANNEXE ACCESSIBILITÉ VERS UN TERRITOIRE ACCESSIBLE POUR TOUS

Cette annexe du PDU est traitée sous forme de fiches actions au même titre que les 6 orientations précédentes, dans le but d'indiquer les mesures d'aménagement et d'exploitation qui seront mis en œuvre pour améliorer l'accessibilité des réseaux de transports publics aux personnes handicapées et à mobilité réduite, ainsi que le calendrier de réalisation correspondant.

La loi du 11 février 2005 pour l'égalité des droits et des chances, la participation et la citoyenneté des personnes handicapées stipule **la nécessité d'une continuité de la « chaîne du déplacement »** qui comprend le cadre bâti, la voirie, les aménagements des espaces publics, les systèmes de transport et leur intermodalité. Ainsi l'espace public et les transports collectifs qui relèvent du PDU doivent être organisés pour permettre leur accessibilité dans leur totalité aux personnes handicapées ou à mobilité réduite.

Rendre le réseau de transports urbains accessible à ces personnes favorise leur insertion dans la société, cela contribue à renforcer l'attractivité des transports en communs par un meilleur service rendu à l'ensemble des usagers pour exercer leurs actes quotidiens. La recherche d'une cohérence d'ensemble des politiques d'accessibilité aux différents modes de déplacements est rendue nécessaire pour une coordination des démarches notamment autour des pôles d'échanges intermodaux.

La mise en accessibilité progressive de la voirie et des espaces publics devrait créer à termes des conditions de circulation favorables pour les personnes handicapées ou à mobilité réduite à l'échelle de l'agglomération. La promotion de cette démarche contribue à une plus grande autonomie de ces personnes et à un meilleur respect des efforts engagés. ■