



Plan de Déplacements Urbains

ÉVALUATION 2015

Communauté d'agglomération

bilan

PDU

2008

Orléans Val de Loire



SOMMAIRE

Introduction

Présentation du PDU de 2008.....	3
Enquêtes de mobilité.....	6
Évolution globale des mobilités : vers un réel rééquilibrage des modes.....	6

ORIENTATIONS ET ACTIONS**Orientation 1**

Aménager les voies selon leur fonction et l'environnement traversé	8
--	---

Orientation 2

Poursuivre les efforts en faveur des transports en commun	18
---	----

Orientation 3

Encourager la pratique du vélo et de la marche à pied	24
---	----

Orientation 4

Maîtriser le stationnement dans l'hypercentre d'Orléans et la première couronne	31
---	----

Orientation 5

Intégrer le transport de marchandises au fonctionnement de la ville.....	36
--	----

Orientation 6

Promouvoir des comportements de déplacements citoyens.....	40
--	----

Orientation 7

Vers un territoire accessible pour tous.....	45
--	----

Conclusion	47
-------------------------	-----------

Annexe : bilan synthétique des actions.....	48
--	-----------



L'évaluation du Plan de Déplacements Urbains 2008 de la Communauté d'Agglomération Orléans Val de Loire est consultable sur www.agglo-orleans.fr et www.auao.org

agence d'urbanisme
de l'agglomération orléanaise
www.auao.org

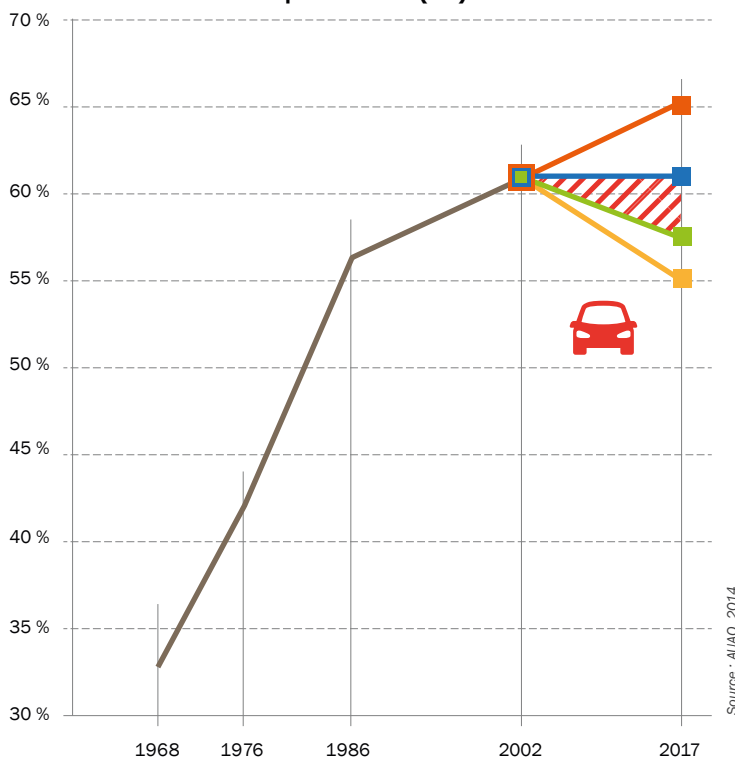
Agence d'urbanisme de l'agglomération orléanaise
3, rue de la Cholérie - 45000 Orléans
tél. : 02 38 78 76 76
agence.urba.orleans@auao.org
www.auao.org
Date de publication : mars 2015 - ©AUAO



PRÉSENTATION DU PDU DE 2008

L'actuel PDU de l'agglomération a été adopté en 2008 et fait l'objet depuis 2013 d'une évaluation à mi-parcours. Ce document de planification des déplacements est issu de la révision du premier PDU, adopté en 2000 et qui avait fait l'objet d'une évaluation en 2005. Le PDU de 2008 poursuit un objectif global de rééquilibrage de l'utilisation des différents modes de déplacements, dans un contexte de croissance globale de la mobilité liée à l'accroissement démographique. L'objectif central était de doubler la part modale du vélo de 3,3 % à 6,6 % entre 2002 et 2017 et d'inscrire celle des voitures dans une fourchette comprise entre stabilisation et légère baisse, en considérant que dans le meilleur des cas l'intégralité de cette hausse proviendrait d'une baisse équivalente de la part des déplacements réalisés en automobile.

Perspectives d'évolution de la part modale des véhicules particuliers (VP) à l'horizon 2017



Stratégie retenue au PDU

- Fil de l'eau
- Stabilisation part modale
- Baisse part modale de 3,3%
- Stabilisation nb déplacements VP

EN 2017

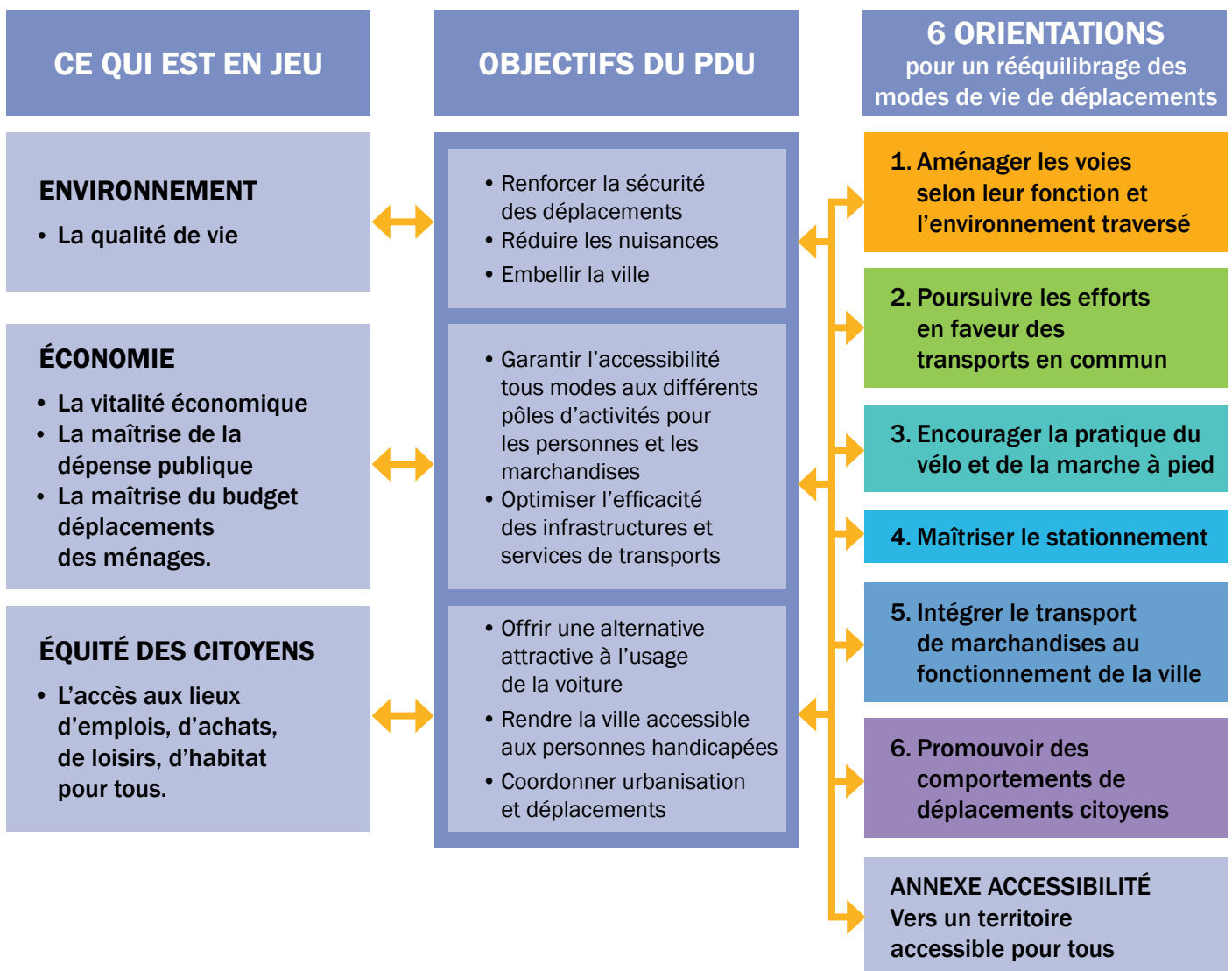
- + 69 000 déplacements en véhicules particuliers (VP) par jour
Part VP : 65,4 %
- + 40 000 déplacements en véhicules particuliers (VP) par jour
Part VP : 61,0 %
- + 20 000 déplacements en véhicules particuliers (VP) par jour
Part VP : 57,7 %
- Zéro déplacement supplémentaire en véhicules particuliers (VP)
Part VP : 55,0 %

Le rééquilibrage en valeur relative ne compensait qu'en partie l'augmentation en valeur absolue du nombre de déplacements. De ce fait, la stabilisation de la part modale de la voiture devait se traduire par une hausse des déplacements motorisés de 11 % et la baisse de part modale de la voiture de 3,3 points impliquait tout de même une hausse de 5,5 % des déplacements motorisés.

Avec les hypothèses retenues de forte hausse tendancielle de la mobilité, une stagnation du nombre absolu de déplacements automobiles signifiait une baisse de part modale de 6,2 points.

Pour atteindre cet objectif global de rééquilibrage, le PDU identifie 8 objectifs et propose 7 orientations qui se déclinent en 40 actions à mettre en œuvre.

UN PDU AU SERVICE DU DÉVELOPPEMENT DURABLE



< UN BILAN : POURQUOI ET COMMENT ?

Les Plans de Déplacements Urbains sont adoptés pour une durée de 10 ans et sont évalués à mi-parcours, soit 5 ans après leur adoption. Le document peut être reconduit en l'état ou révisé, si cela est jugé nécessaire au regard de l'évaluation. La loi impose cette évaluation, mais n'en précise ni la forme, ni le contenu, qui relèvent du choix de la collectivité locale.

Pour évaluer son PDU, l'Agglo a initié plusieurs démarches complémentaires :

- **Un bilan partenarial, combinant un retour d'expérience local et une contribution du Conseil de Développement**
- **Des enquêtes de mobilités**
- **Des études prospectives**
- **Le présent rapport d'évaluation**

RETOUR D'EXPÉRIENCE LOCAL

Pour faire le point sur ce qui avait fonctionné plus ou moins bien et sur les raisons des échecs et succès rencontrés par la politique des déplacements, l'Agglo et l'Agence d'urbanisme ont rencontré les représentants de différentes institutions parties prenantes du PDU : la Région, le Département, la DREAL, la CCI, l'Université, la SEMDO, les communes... Au cours de 4 ateliers et 6 entretiens réalisés entre le 6/09/2013 et le 20/09/2013, les différents interlocuteurs ont exprimé leur ressenti sur la réalisation, la mise en œuvre et le suivi du PDU. Ces échanges ont fait l'objet d'une synthèse lors d'une restitution en présence des participants le 15/11/2013 à l'Agence d'urbanisme.

Ce dialogue avec les partenaires du PDU a permis de tirer des enseignements, de les partager et de remobiliser. Les principales conclusions issues de ce travail sont :

- des attentes formulées en faveur d'une animation et d'un suivi plus soutenus;
- un bilan global très positif de l'action menée, bien que des domaines aient été moins investigués que d'autres;

- une richesse des échanges montrant un niveau de préoccupation élevé pour le sujet des déplacements.

CONTRIBUTION DU CONSEIL DE DÉVELOPPEMENT

L'Agglo a sollicité le Conseil de Développement pour obtenir son avis sur le PDU, avec un regard extérieur reflétant la diversité de la société civile. Entre juin 2013 et février 2014, un groupe de travail constitué de membres du conseil et assisté par l'agence d'urbanisme s'est penché sur la question des déplacements et a produit une note de synthèse, présentée lors du Conseil de Développement du 05/02/2014 et dont la conclusion exposait les 6 préconisations suivantes :

- 1) Transférer intégralement la compétence voirie à l'Agglo afin d'optimiser la mise en œuvre et la cohérence du plan de circulation.
- 2) Réduire sensiblement les effets négatifs de la stratégie «anti voiture» au profit de solutions permettant d'atténuer les nuisances, solutions fondées sur les TIC (technologies de l'information et de la communication) et les nouvelles technologies.
- 3) Intégrer le fait que les transports en commun sont tributaires des contraintes propres à la ville et à l'Agglo, contraintes qui font que les temps de trajet par exemple seront toujours un frein à la généralisation de leur utilisation.
- 4) Réexaminer le problème du stationnement dans son ensemble pour prendre en compte le point n°2 ainsi que les réflexions à propos des pendulaires.
- 5) Revoir la question des itinéraires et des accès piétonniers qui, dans certains secteurs ou dans certaines communes, ne sont pas suffisamment pris en compte. Là aussi une responsabilité centrale serait utile.
- 6) Ne pas négliger l'impact des politiques appliquées sur le commerce de centre-ville et sur son lien direct avec l'attractivité de la ville.

ENQUÊTES DE MOBILITÉ

Pour alimenter l'observatoire des déplacements de l'AgglO avec des données qui ne peuvent être collectées que par enquête, trois démarches ont été engagées par l'agglomération : une enquête Origine/Destination auprès des utilisateurs du réseau Tao, une enquête cordon auprès des automobilistes qui sortent ou traversent le périmètre de l'agglomération et un sondage téléphonique auprès des habitants au sujet de leurs déplacements réalisés la veille et permettant de calculer des parts modales, cet indicateur permettant d'avoir une idée globale de l'évolution des parts de marché respectives de chacun des modes de déplacements.

< ÉTUDES PROSPECTIVES

L'AgglO a lancé plusieurs études spécifiques permettant de mieux connaître des thèmes précis, comme par exemple le potentiel de développement du Transport Collectif en Site Propre à l'horizon 2020-2030 et les possibilités de poursuivre le développement de l'intermodalité avec le Département du Loiret. Ces études en cours permettront d'orienter les actions de l'AgglO pour les années à venir.

< RAPPORT D'ÉVALUATION

Le présent rapport complète les autres approches en présentant une synthèse à la fois des actions menées dans le cadre du PDU et des effets observés depuis son adoption.

Afin de faciliter la lecture et la compréhension, le document suit le découpage du PDU en 7 grandes orientations et pour chacune d'elles il rappelle les principales actions engagées, ce qui reste à faire et les évolutions observées. Les actions qui sont décrites le sont à titre d'illustration et la description n'est donc pas exhaustive. Pour une vision plus complète de l'avancement de l'ensemble des actions programmées dans le PDU, des tableaux sont annexés à ce rapport.

ÉVOLUTION GLOBALE DES MOBILITÉS : VERS UN RÉEL RÉÉQUILIBRAGE DES MODES

Lors de l'élaboration du PDU 2008, au vu de l'augmentation constante de l'usage de la voiture dans les déplacements depuis les années 60 sur le territoire orléanais, une baisse conséquente de la part des déplacements réalisés en voiture semblait peu réaliste. L'objectif retenu pour le PDU se situait donc entre une stabilisation de la part de la voiture et une légère baisse (-3,3 %). Entre temps, le contexte a beaucoup évolué avec :

- des baisses significatives de la part de marché de la voiture observées dans de nombreuses agglomérations;
- des effets liés au renchérissement du prix des carburants et la compression du budget des ménages;
- des effets liés à la morosité du marché de l'emploi et de l'activité économique;
- des effets liés à une plus grande prise en compte de l'environnement, dans les esprits, mais aussi dans les lois (prise en charge de 50 % de l'abonnement de transports collectifs par l'employeur, par exemple) et dans les comportements (covoiturage, vélo...).

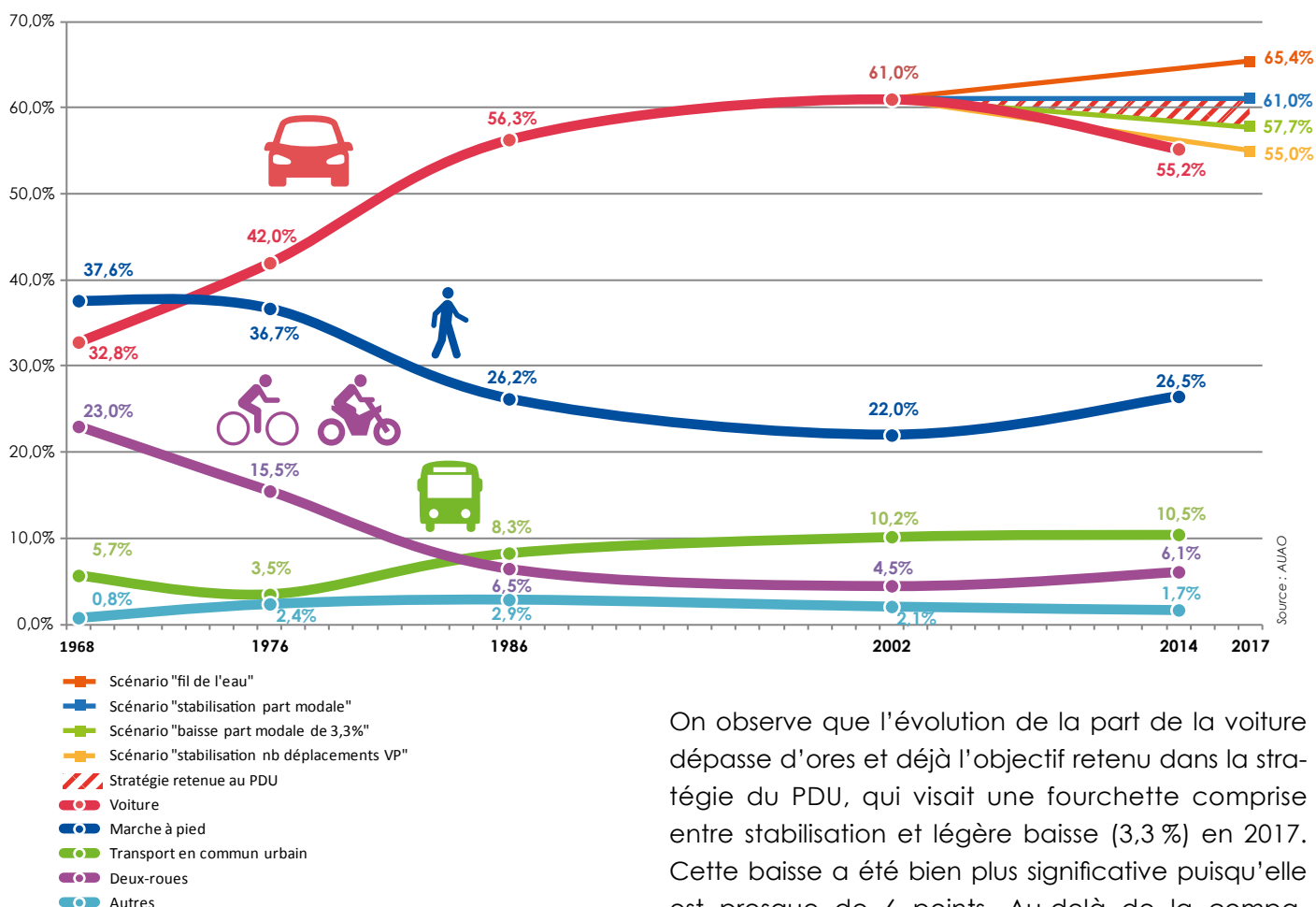
Les évolutions envisagées dans le cadre du PDU de 2008 s'appuyaient sur les données de la dernière enquête ménages et déplacements disponible sur le territoire et réalisée en 2002. Cette enquête indiquait une augmentation notable de l'usage de la voiture et à moindre mesure des transports en commun depuis les années 80, et une baisse de l'usage des modes actifs (vélo, marche à pied). Néanmoins, ces tendances, visibles dans la majorité des villes françaises, étaient sans doute surévaluées au niveau de l'agglomération orléanaise. En effet, l'enquête menée en 2002 présentait certains biais : le nombre de déplacements par jour et par habitant était

minoré (2,3 déplacements contre 3,5 en moyenne lors des précédentes enquêtes ou au niveau des enquêtes mobilité nationales). Ce qui peut laisser supposer que l'usage de la voiture et des transports en commun, modes de transport préférentiels pour les déplacements longue distance, était quelque peu surestimé par rapport à l'usage de la marche à pied ou du vélo (modes de déplacements préférentiels pour la courte distance).

En 2014, un sondage a été réalisé auprès de 2 000 personnes, afin de déterminer les comportements de mobilité des habitants du territoire. Si l'on compare les résultats avec les enquêtes précédentes on observe un renversement des tendances passées :

- la part de la voiture baisse pour la première fois,
- celles des deux roues et de la marche remontent ce qui est également une première,
- celle du transport collectif augmente très lentement, mais il s'agit de la poursuite d'une tendance déjà ancienne.

Parts modales des habitants de l'agglomération orléanaise selon les différentes enquêtes réalisées et les projections estimées dans le PDU de 2008



On observe que l'évolution de la part de la voiture dépasse d'ores et déjà l'objectif retenu dans la stratégie du PDU, qui visait une fourchette comprise entre stabilisation et légère baisse (3,3 %) en 2017. Cette baisse a été bien plus significative puisqu'elle est presque de 6 points. Au-delà de la comparaison avec l'enquête de 2002, les valeurs observées en 2014 se rapprochent de celles de 1986, ce qui confirme un retournement des tendances du passé.



Orientation 1

AMÉNAGER LES VOIES SELON LEUR FONCTION ET L'ENVIRONNEMENT TRAVERSÉ

LES OBJECTIFS

- Améliorer les conditions de circulation.
- Stabiliser la part modale de la voiture.
- Hiérarchiser les voies selon leur fonction et le tissu urbain traversé (et non selon la domanialité).
- Assurer la cohérence entre les aménagements et leur fonction.
- Améliorer la sécurité des tous les usagers.

ACTION PHARE

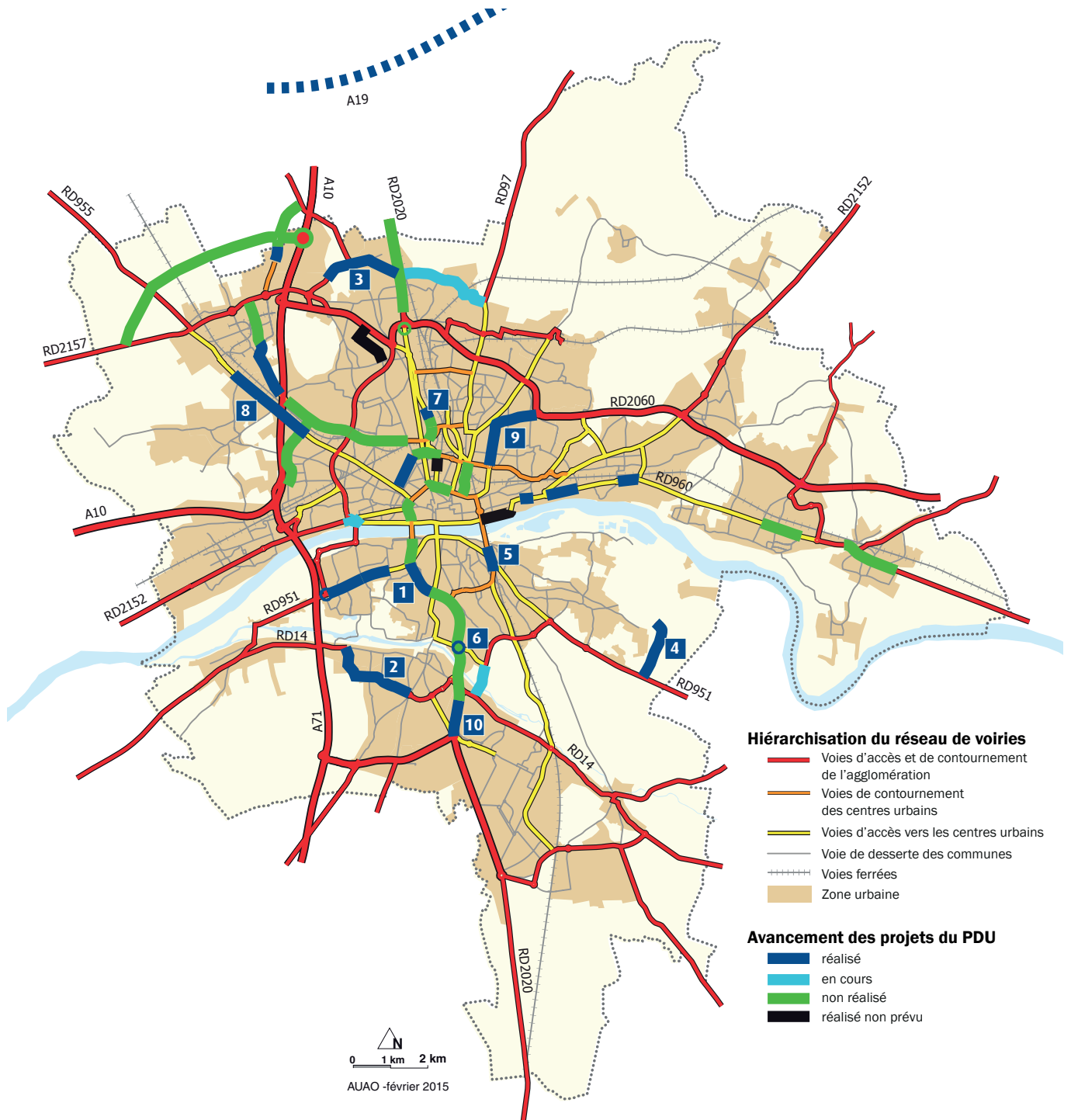
« La hiérarchisation des voies »

Les quatre premières actions du PDU contribuent à un objectif commun de remise en cohérence des routes avec leur fonction et leur environnement. Le PDU distingue quatre types de voies auxquels il assigne des vocations particulières (carte ci-contre) :

- **Les voies d'accès et de contournement de l'agglomération** (*en rouge*) : réseau canalisant le trafic de transit et de poids-lourds, il accueille des flux importants et doit être conforté, pour assurer sécurité et fluidité.

- **Les voies de contournement des centres urbains** (*en orange*) : réseau de liaison intercommunale, il doit permettre les circulations internes à l'agglomération et relier différents secteurs, quartiers et communes. Le trafic doit y être suffisamment fluide pour dissuader d'emprunter des itinéraires de desserte locale.
- **Les voies d'accès vers les centres urbains** (*en jaune*) : réseau d'échanges ou de pénétration dans l'agglomération, il se compose d'axes radiaux qui convergent vers le centre de l'agglomération. C'est sur ce dernier que la requalification doit permettre d'apaiser le trafic pour que des routes redeviennent des rues ou des boulevards urbains. La circulation automobile doit donc y diminuer au profit des autres modes de déplacements, qui y retrouveront toute leur place.
- **Les voies de dessertes des communes** (*trait fin et rose*) : réseau de desserte locale dont la fonction unique est l'accès des riverains. Les circulations doivent y être limitées en nombre et contraintes en vitesse, pour éviter de servir de raccourci.

La deuxième ligne de tramway a participé à cet effort en requalifiant les voies empruntées. Cette remise à plat du réseau de voiries s'est accompagnée par la redéfinition de la domanialité des voies avec des échanges entre les différents gestionnaires (Département, AggLO, communes), dans un contexte de déclassement des routes nationales.





Avenue Roger Secrétain (RD2020), Orléans.



Boulevard Victor Hugo, Olivet.



Rues Paul Langevin et La Motte Pétrée (ici), Saran.



Voie horticole, Saint-Denis-en-Val.



Bretelle Pierre Heuslin, Saint-Jean-le-Blanc.

< RAPPEL DES ACTIONS

1. INTÉGRER LES VOIES RAPIDES DANS LE TISSU URBAIN

Il s'agit de requalifier des axes au caractère autoroutier (vitesse élevée, intersections dénivelées, absence de trottoir) pour les transformer en boulevard urbain (vitesse apaisée, intersection à niveau, aménagements paysagers). L'aménagement de la RD2020 Sud était intégré à cette action. Un premier tronçon a été réaménagé le long de l'avenue Roger Secrétain entre Jardiland et la trémie Candolle **1**.

2. OFFRIR DES ITINÉAIRES D'ÉVITEMENT DES CENTRES URBAINS

Cette action visait à créer des voies nouvelles pour permettre aux véhicules de contourner des axes qui traversent les centres-villes. La prolongation du boulevard Victor Hugo à Olivet **2**, la création des rues Paul Langevin et de la Motte Pétrée à Saran **3** ou encore la voie horticole à St-Denis-en-Val **4** constituent des aménagements de ce type.

3. AMÉNAGER LES CARREFOURS POUR FAVORISER L'UTILISATION DES CONTOURNEMENTS

Cette action identifiait trois intersections à repenser pour favoriser les échanges entre les voies pénétrantes et les voies d'évitement des centres urbains : la tête

Nord du pont Joffre a fait l'objet d'études, mais les travaux n'ont pas été réalisés ou programmés pour l'instant ; une bretelle a été ajoutée au croisement de l'avenue Gaston Galloux avec la route de Sandillon **5** ; le fonctionnement des feux a été optimisé pour le carrefour de Verdun **6**.

Afin de favoriser l'utilisation des voies de contournement d'agglomération, une seule action était fléchée à plus long terme dans le PDU : l'aménagement du carrefour Sud de l'échangeur entre la tangentielle et la RD2020 Nord. Ce projet n'est pas encore à l'étude, mais des travaux ponctuels sur d'autres carrefours ont été menés afin de faciliter l'accès à la tangentielle, comme l'optimisation du fonctionnement des feux de la tête Nord du pont de l'Europe.

4. RÉÉQUILIBRER L'ESPACE PUBLIC EN FAVEUR DES PIÉTONS, CYCLISTES ET DES TRANSPORTS EN COMMUN EN VILLE

Il s'agit de réduire l'emprise consacrée à la circulation générale pour faire de la place pour d'autres usages et modes de déplacements. On peut citer la contre-allée créée sur la rue André Dessaux (entre les rues Hoche et Danton) **7**, le réaménagement de la Route Nationale (RD2157) entre Ingré et Ormes **8** ou encore le doublement de l'avenue des Droits de l'Homme **9**.



Ce dernier aménagement n'a pas réduit l'emprise de la voirie (élargissement), mais il a été accompagné de pistes cyclables sur les trottoirs.

Cette action préconisait également de poursuivre et étendre les zones 30 et aires piétonnes dans les centre-villes et quartiers d'habitation : peuvent notamment être cités les aménagements importants réalisés dans l'hyper centre d'Orléans, avec l'extension des aires piétonnes autour de la place du Martroi et de la ZAC des Halles, ou l'aménagement du quai du Roi. Par ailleurs, bien que non classées dans cette rubrique, des actions telles que la réalisation de la seconde ligne de tramway et de ses abords ou encore la création d'itinéraires cyclables ont contribué également à la réaffectation de l'espace public en faveur de mode de transports alternatifs à l'automobile.

5. AMÉLIORER LA SÉCURITÉ SUR LE RÉSEAU DE VOIRIES



Dans ce domaine, la politique nationale de contrôle des vitesses a permis des progrès notables, notamment grâce au déploiement de radars automatiques. Localement, la géolocalisation de

l'intégralité des accidents corporels depuis 2007 permet un meilleur suivi et la réalisation d'études ponctuelles de sécurisation, comme sur les faubourgs Bannier (Orléans, Fleury-les-Aubrais et Saran) et Bourgoigne (Orléans et Saint-Jean-de-Braye), par exemple. L'analyse de l'accidentalité qui en résulte fait également l'objet d'une information régulière auprès des élus de l'agglomération afin qu'ils restent vigilants sur ce dossier.

En complément de l'implantation de radars de contrôle de vitesses, plusieurs radars de franchissements de feux rouges ont été déployés.

6. METTRE EN ŒUVRE UN SCHÉMA DIRECTEUR DE MODÉRATION DE LA VITESSE DE L'AGGLOMÉRATION

Les zones 30 ont bénéficié d'un large développement et de nombreux aménagements visant une réduction des vitesses (chicanes, plateaux surélevés...) ont été réalisés. Toutefois, la modération de la vitesse n'a pas fait l'objet d'un traitement d'ensemble unifié et harmonisé.

7. JALONNER LES ITINÉRAIRES

Le plan de jalonnement des itinéraires routiers a été mis en œuvre de manière continue conformément au schéma directeur de 2002.

Comme les parkings du centre-ville, les parcs relais-tram disposent désormais d'un jalonnement dynamique qui informe les usagers en temps réel du nombre de places disponibles.



6 Carrefour dit de Verdun (franchissement de la RD2020 par le tramway au niveau du Zénith), Olivet.



7 Rue André Dessaux, Fleury-les-Aubrais.



8 Route Nationale, Ingré et Ormes.



9 Avenue des Droits de l'Homme, Orléans.



10 RD2020, Olivet (quartier Larry).

8. LUTTER CONTRE LE BRUIT ET LES NUISANCES

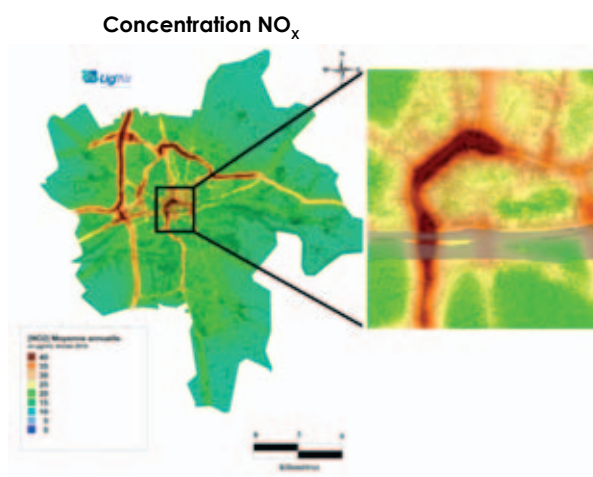
L'AggLO a adopté sa carte stratégique du bruit en novembre 2012. Sur cette base, la collectivité a construit, avec l'ensemble des gestionnaires de voiries, un Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement (PPBE) en 2013. Des actions contribuant à lutter contre le bruit du trafic automobile ont été menées en amont de la validation du PPBE, comme, par exemple, l'extension des zones piétonnes, la réfection régulière des tapis de voirie, la réduction des vitesses... De plus, l'application d'un revêtement anti-bruit,

comme sur une portion de la RD2020 à Olivet **10** et entre les rues Candolle et Lewy à Orléans, a également contribué à réduire les niveaux sonores sur cet axe.

La qualité de l'air fait également l'objet d'un suivi important et un nouveau Plan de Protection de l'Atmosphère (PPA) a été adopté en 2014, celui-ci est ambitieux en termes d'objectifs et d'actions dans le domaine des déplacements. Comme pour le bruit, de nombreuses actions du PDU ont des effets positifs sur la qualité de l'air (tramway, piétonisation, aménagements cyclables...).



Cartographie Stratégique du Bruit : Orléans Nord, © AggLO



Source : Lig'Air

RESTE À FAIRE

- Poursuivre la requalification de la RD2020 Sud et Nord
- Engager la requalification des mails
- Doubler la voie Ormes - Saran
- Réaliser la liaison Ouest entre Libération et Pôle 45
- Réhabiliter le faubourg Saint-Vincent
- Mettre en place une info-traffic en temps réel
- Harmoniser les mesures de réduction de la vitesse
- Organiser un contournement efficace des poids-lourds
- Mettre en œuvre les actions du Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement et du Plan de Protection de l'Atmosphère

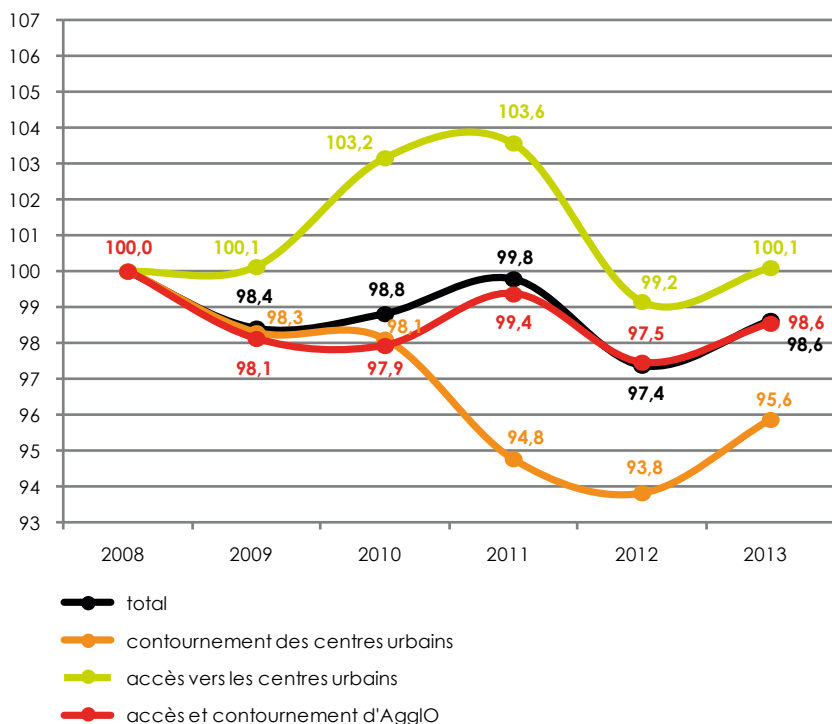


< EFFETS OBSERVÉS

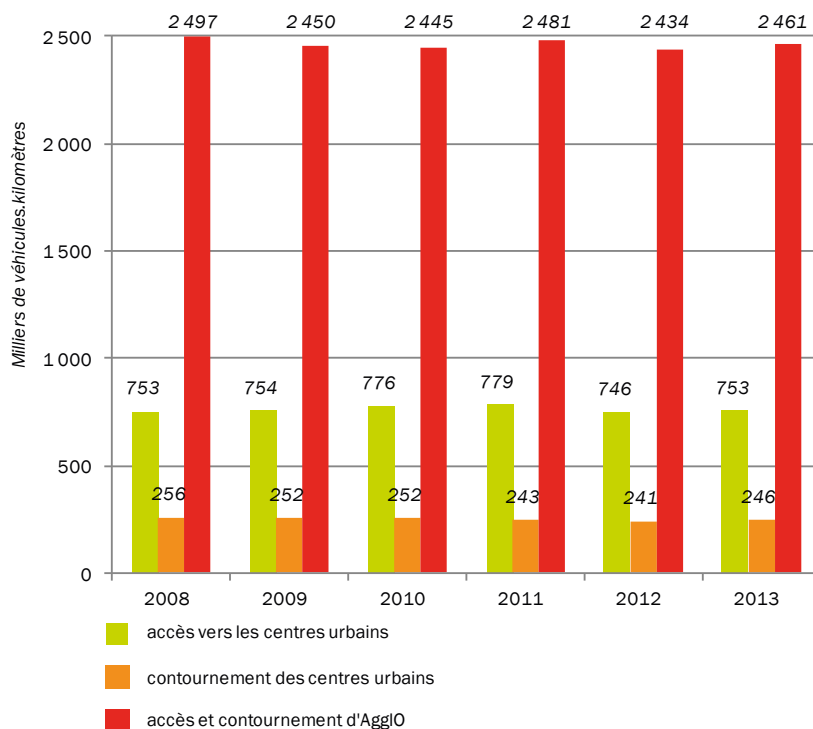
LE TRAFIC ROUTIER

Globalement, sur la base de 62 points de comptages, le trafic routier baisse dans l'agglomération : moins 1,4 % entre 2008 et 2013. Cette évolution n'est ni continue dans le temps, ni homogène dans l'espace. Après une baisse en 2009, le trafic a opéré un rattrapage en 2010 et 2011. La baisse de 2012 a été suivie d'une relative stabilité en 2013. Si l'on compare les différents niveaux hiérarchiques du réseau, l'indicateur global suit de près l'évolution du trafic mesuré sur le réseau d'accès et de contournement d'AgglO qui cumule la plus grande part des kilomètres circulés. Les deux autres types de voies ont connu des évolutions plus contrastées, voire opposées certaines années. Au bilan, bien qu'à des rythmes variés, tous les types de voies ont des trafics stables ou en légère baisse.

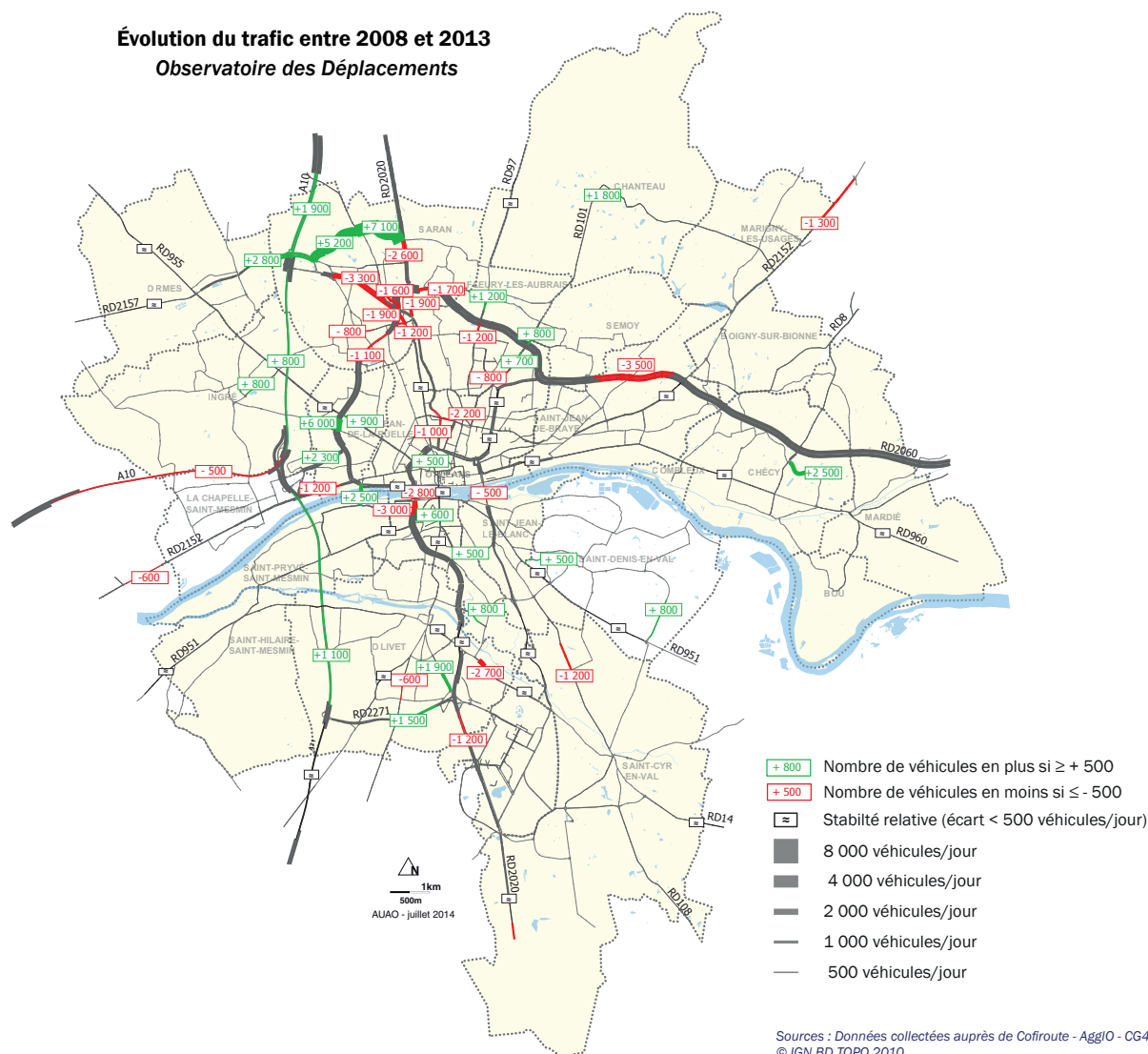
Évolution du trafic selon les différentes catégories de voies, base 100 en 2008



Évolution du trafic exprimé en milliers de véhicules.kilomètres circulés sur les différentes catégories de voies sur lesquelles sont réalisées des comptages



Évolution du trafic entre 2008 et 2013 Observatoire des Déplacements



La géographie de ces variations fait ressortir des phénomènes contradictoires, en lien avec des effets de redistribution (ou vases communicants). Par exemple, les ponts Thinat et surtout Joffre enregistrent des baisses qui sont plus que compensées par des hausses observées sur les ponts de l'A71 et surtout de l'Europe. À Saint-Jean-de-la-Ruelle, de la même manière, la baisse de trafic observée sur l'avenue Clémenceau (liée sans doute à la mise en place d'un sens unique du faubourg Madeleine avec l'arrivée de la seconde ligne de tramway) participe de la hausse sur l'avenue Mendès-France et la tangentielle à Saint-Jean-de-la-Ruelle. Les rues de Langevin et de la Motte Pétrée enregistrent les hausses les plus fortes car elles sont des voies nouvelles (leurs trafics actuels sont donc des gains nets par rapport à 2008,

même s'il s'agit en partie de reports, notamment depuis la RD2070 qui est parallèle). Les tangentielles sont en baisse, hormis le segment situé à Saint-Jean-de-la-Ruelle.

Les causes de la baisse du trafic sont multiples :

1. Le résultat de la politique locale d'incitation à l'usage des modes alternatifs : tramway, bus et vélo.
2. L'impact de tendances nationales : hausse des prix du carburant, prise en charge de 50 % de l'abonnement de transport collectif par l'employeur, érosion des budgets des ménages, évolution des mentalités et des comportements,...
3. Les effets de la conjoncture : stabilité démographique, hausse du chômage, ralentissement économique.



Cette baisse sur 5 ans est à modérer sur le temps long, car la période précédente se caractérisait par une augmentation forte et continue. L'enquête cordon permet de relativiser ce constat, puisque par une autre méthode et sur une autre période de temps, une hausse de 10 % est mesurée entre 2003 et 2014.

ZOOM SUR L'ENQUÊTE CORDON 2014

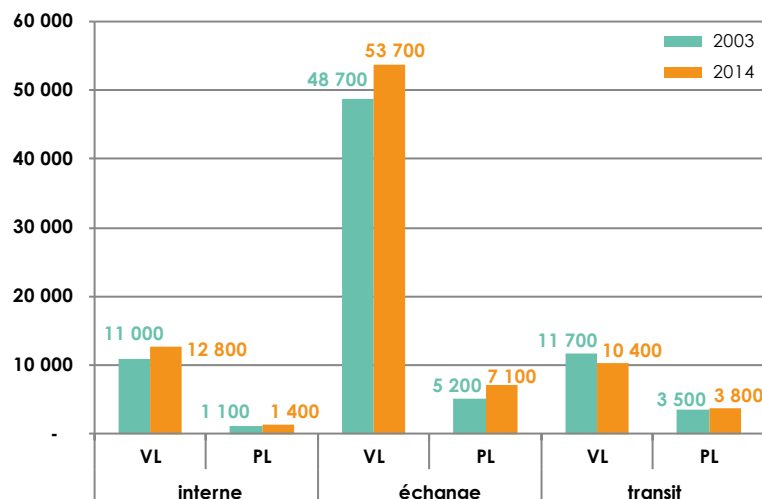
En 2014, l'Agglo a réalisé une nouvelle **enquête cordon** sur son territoire. Cela consiste à encercler le territoire avec des postes d'enquête sur les principales routes. Tous les véhicules qui sortent de la zone sont comptés et une part des conducteurs est interviewé. Cela permet de récolter de nombreuses informations et notamment d'où ils viennent (origine) et où ils vont (destination). Il est ainsi possible d'isoler la part du trafic routier liée à des **déplacements internes** à l'agglomération, **d'échange** (c'est-à-dire de l'Agglo vers l'extérieur) et de **transit** (c'est-à-dire qui traverse le territoire sans s'y arrêter).

En comparant avec l'enquête précédente de 2003, des évolutions importantes sont observées. En effet, si le trafic est stable, voire en baisse, sur la période 2008-2013, il est en revanche globalement en augmentation sur la période 2003-2014, du fait des augmentations antérieures (entre 2003 et 2008).

Si globalement sur une journée le nombre de sorties de la zone a augmenté de 10 %, passant de 81 144 à 89 254 véhicules, des disparités sont observables selon le type de véhicules (VL = véhicule léger, PL = Poids-Lourds) et de flux (interne, échange, transit). Par définition, l'enquête cordon n'enregistre qu'une très petite partie du trafic interne (par exemple un automobiliste allant d'Olivet à Saran n'est compté que s'il prend l'autoroute, mais non s'il emprunte la RD2020).

L'essentiel de la hausse observée provient du trafic d'échange des véhicules légers (+ 5 000) ce qui est caractéristique de l'étalement urbain et de l'augmentation du nombre de personnes qui travaillent dans l'Agglo, mais habitent à l'extérieur.

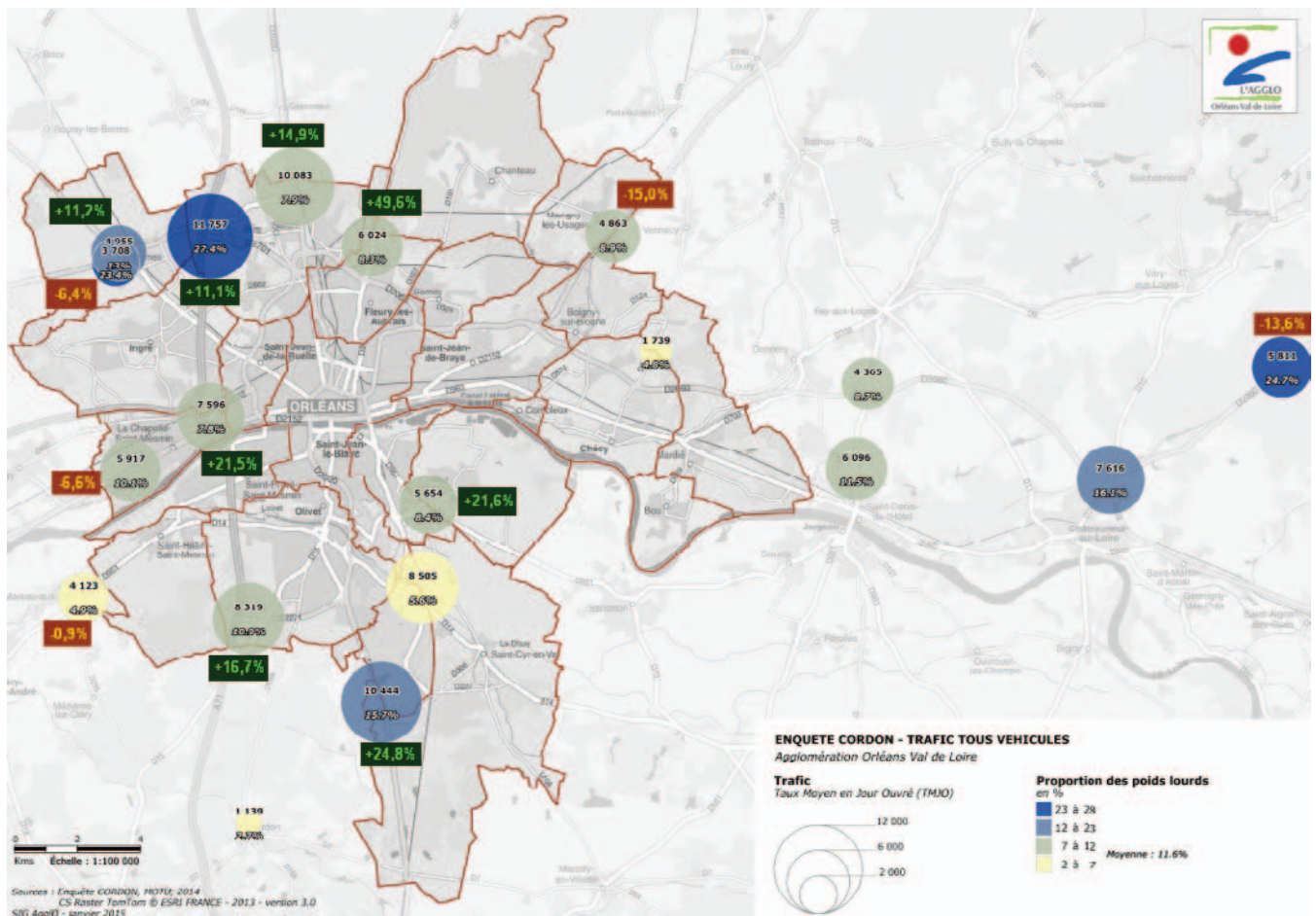
Évolution des différents types de trafic (interne, échange, transit) et de véhicules (véhicules légers et poids-lourds) entre 2003 et 2014



Source : Enquêtes cordon 2003 et 2014, Agglo, AUAO

Bien que représentant des volumes plus faibles tous les types de trafic Poids Lourds sont en augmentation sur cette période. Le seul trafic en baisse est celui des véhicules légers en transit et cette évolution se concentre sur l'A10 Nord (-1 000 sorties de véhicules légers en transit).

Trafic et part des poids lourds aux différents postes d'enquête et variation 2003-2014



Sources : Enquête cordon 2003 et 2014, Agglo



LES ACCIDENTS

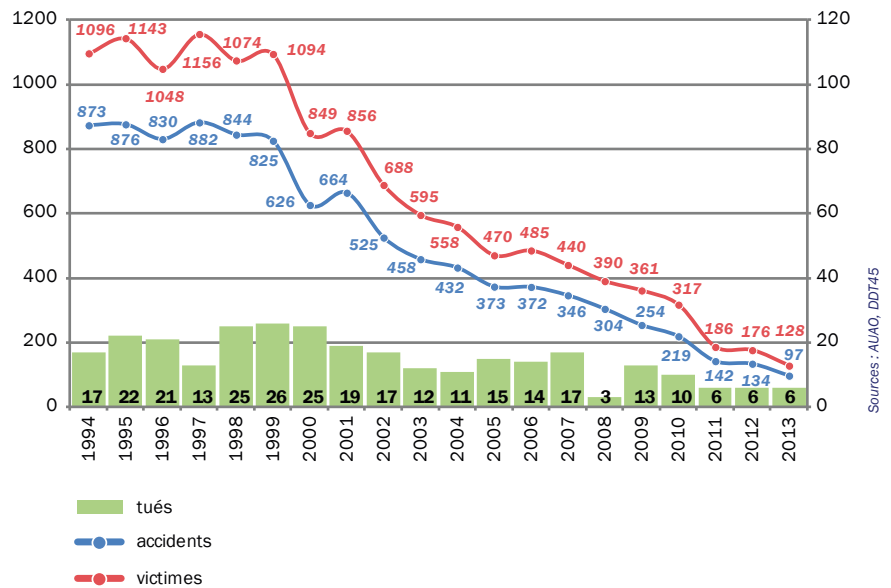
Le nombre des accidents corporels diminue continuellement depuis une quinzaine d'années. Cette tendance s'est poursuivie au cours des dernières années, avec une division par trois du nombre d'accidents entre 2008 et 2013. Cette baisse locale s'inscrit dans une dynamique nationale comparable et résulte du renforcement de la législation et de son application (permis à points, baisse des vitesses autorisées, contrôles d'alcoolémie, radars automatiques...). Par ailleurs, les dispositifs de sécurité passive qui équipent une part de plus en plus importante des véhicules participent à diminuer la traumatologie liée aux chocs entre véhicules.

LES NUISANCES

Les cartographies des nuisances (bruit et polluants atmosphériques) dont dispose le territoire s'appuient sur des modélisations ayant utilisé des données de trafic de 2008 et fournissent donc un état initial. Entre temps, la baisse globale du trafic ainsi que l'amélioration technologique du parc de véhicules a certainement amélioré la situation, puisque les véhicules récents sont moins polluants.

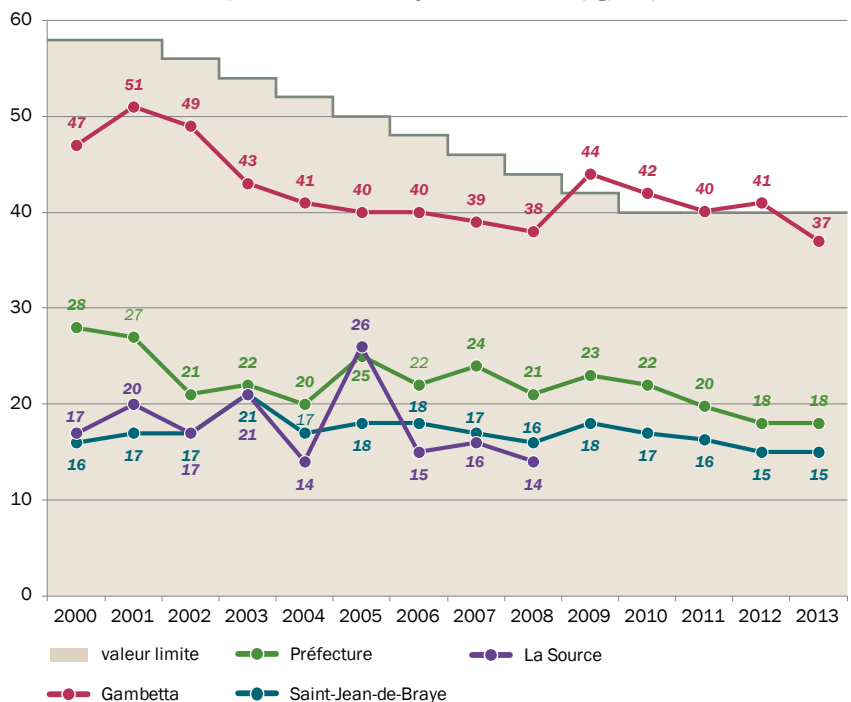
Le suivi des mesures de la concentration en dioxyde d'azote (polluant principalement d'origine routière) atteste de cette problématique, puisque la valeur réglementaire a été dépassée en 2009, 2010 et 2012 à la station Gambetta, située sur une artère à fort trafic (devant la Médiathèque d'Orléans).

Le nombre des accidents corporels (1994-2013)



Sources : AUAO, DDT45

Dioxyde d'azote NO₂
(concentration moyenne annuelle µg/m³)



Sources : Lig'Air, AUAO

L'année 2013 correspond à un retour à un niveau acceptable pour ce polluant et à ce point de mesure. Une météo favorable explique certainement cette

amélioration, puisqu'elle coïncide avec une forte hausse du trafic entre 2012 et 2013 sur le bd. Rocheplatte à Orléans (+ 3 000 véhicule/jour en moyenne).



Orientation 2

POUR SUIVRE LES EFFORTS EN FAVEUR DES TRANSPORTS EN COMMUN

LES OBJECTIFS

- **Rendre attractive l'offre de transport en commun par rapport à la voiture particulière.**
- **Hiérarchiser le réseau pour adapter les moyens aux besoins de la population.**
- **Aménager les points d'échanges entre les modes.**
- **Améliorer les performances, la qualité de service, le confort et la sécurité.**

ACTION PHARE

« La ligne B du tramway »

La ligne B du tramway est **LE GRAND CHANTIER DU PDU**. Cette infrastructure ne fait pas qu'ajouter une ligne majeure au réseau de transport collectif, puisque celui-ci a été entièrement restructuré avec de nouvelles lignes de bus, des parcs-relais, des emplacements pour les vélos. C'est l'ensemble des réseaux de transport qui a été modifié (avec requalifications de voiries, changement du plan de circulation, modification du stationnement) et l'espace public de façade à façade qui a été retravaillé tout au long des 11,3 km de l'itinéraire.



Le tram B rue Jeanne d'Arc dans l'alignement de la cathédrale Sainte Croix (crédit photo : Yannick Brossard)



< RAPPEL DES ACTIONS

9. RENFORCER LA COHÉRENCE DU RÉSEAU

La création de la nouvelle ligne de tramway selon un axe Est-Ouest, mise en service en juin 2012, a été accompagnée d'une restructuration complète du réseau de bus dans le cadre d'un nouveau contrat de Délégation de Service Public (avec un nouvel opérateur, Keolis ayant succédé à Transdev) et après concertation avec les élus et les habitants. La ligne B du tramway a également modifié en profondeur l'espace public le long de son tracé, limitant ainsi le domaine réservé à l'automobile au profit de l'ensemble des autres modes (mise à sens unique du faubourg Madeleine, piétonisation des rues des Carmes, Théophile Chollet et de la Place de l'Étape, réduction de capacité de la rue Eugène Vignat et des boulevards Guy Marie Riobbe et Marie Stuart...). Des parcs-relais ont été créés ainsi que des pôles d'échanges pour organiser au mieux l'intermodalité voiture+tram et bus+tram.

10. AMÉLIORER LES PERFORMANCES DES TRANSPORTS EN COMMUN

Cette action complète la précédente par des mesures d'accompagnement telles que les systèmes de priorités aux feux, la prise en compte des bus dans les aménagements de voirie ou la création de couloirs mixtes bus-vélos.

11. VEILLER À LA SÉCURITÉ DANS LES TRANSPORTS

L'agglomération s'est dotée en 2004 d'un outil original : une police municipale intercommunale des transports. Cette brigade d'une vingtaine d'agents est dédiée uniquement à la sécurité sur le réseau de transport collectif et s'appuie sur un important dispositif de vidéosurveillance. De nouvelles modalités d'organisation et un lien renforcé entre la police des transports, les médiateurs et l'exploitant du réseau permettent aujourd'hui à la fois de veiller à la sécurité et de lutter contre la fraude.

12. SUIVRE ET AMÉLIORER LA QUALITÉ DE SERVICE ET DE CONFORT DES TRANSPORTS COLLECTIFS URBAINS

Le renouvellement continu du parc roulant permet de disposer de véhicules performants, accessibles et confortables. La mise en œuvre et le suivi du référentiel de qualité ont été modifiés dans le cadre du renouvellement de la Délégation de Service Public. L'amélioration de l'information voyageurs qui devait accompagner la mise en service de la ligne B du tramway est encore en cours de déploiement et sera complètement opérationnelle d'ici fin 2015. En effet, l'entreprise qui devait mettre en œuvre ce système a failli à ses obligations, ce qui fait actuellement l'objet d'un contentieux avec l'agglomération. Des bornes d'information voyageurs aux principaux arrêts de bus viendront également améliorer le dispositif.

13. AMÉNAGER LES POINTS D'ÉCHANGES DE TRANSPORTS COLLECTIFS DANS L'AGGLOMÉRATION ORLÉANAISE

Le pôle d'échange de la Gare a fait peau neuve en 2014, offrant désormais un cheminement et des espaces de qualité, reste à améliorer sa connexion avec l'hyper centre d'Orléans et les voiries alentours. Les 6 parcs relais de la ligne B ont été mis en service en même temps que la ligne. L'aménagement de la bretelle entre l'avenue Gaston Galloux et la route de Sandillon, permet une correspondance entre les lignes de bus qui se croisent à l'arrêt Pierre Heuslin. En revanche, la navette ferroviaire entre les deux gares (Orléans et Fleury-les-Aubrais) a été supprimée par la SNCF.

14. VALORISER LE POTENTIEL FERROVIAIRE

Comme convenu, la gare de Saint-Cyr-en-Val a fait l'objet d'études concernant son éventuel repositionnement et la Région a réalisé une étude prospective sur l'étoile ferroviaire orléanaise. Par ailleurs et conjointement, les projets de réouverture au trafic voyageur des axes Orléans-Chartres et Orléans-Châteauneuf suivent leur cours, le second dossier étant le plus avancé, puisque l'étape de concertation auprès du public a eu lieu avec un retour globalement positif. Les études entrent donc dans une phase pré-opérationnelle.

15. RECHERCHER LA COMPLÉMENTARITÉ ENTRE LES TRANSPORTS URBAINS ET INTERURBAINS

L'Agglo et le conseil général mènent actuellement une étude pour favoriser l'intermodalité et complémentarité de services entre

les réseaux de transport urbain et interurbain : mutualisation des dessertes en zones périurbaines, mise en place d'une billettique interopérable... Des études d'opportunité de relocalisation de la gare routière, terminus de la majorité des bus interurbains du réseau Ulys sur l'agglomération, ont été menées (les accès piétons de la gare sont en effet dangereux), mais pour l'instant aucune solution efficace et pérenne ne s'est dégagée.



16. ÉTENDRE LA TARIFICATION ET LA BILLETTE INTÉGRÉE

Le support billettique Moda Pass' est désormais commun aux réseaux Tao et Ulys. Au niveau régional, l'Agglomération est partenaire de la charte d'intermodalité pour assurer dans les années à venir l'intermodalité billettique avec les autres réseaux du territoire. Une tarification intégrée permet d'utiliser les TER sur le périmètre de l'agglomération avec un titre Tao (convention TER-Bus), ou de disposer d'un abonnement combiné unique Tao+TER. En revanche, il n'existe pas encore de tarification intégrée Tao+Ulys.



Le nouveau pôle d'échanges multimodal et la liaison entre la station de tram et la gare SNCF (crédit photo Agglo)



RESTE À FAIRE

- Poursuivre l'essor du réseau structurant avec des lignes de Bus à Haut Niveau de Service et des parcs relais sur les lignes de bus structurantes
- Rouvrir au trafic voyageur les lignes de train Orléans-Châteauneuf et Orléans-Chartres
- Organiser le rabattement des cars Ulys vers le réseau Tao
- Poursuivre l'intégration tarifaire par des titres combinés et la mise en place de titres billettiques intermodaux

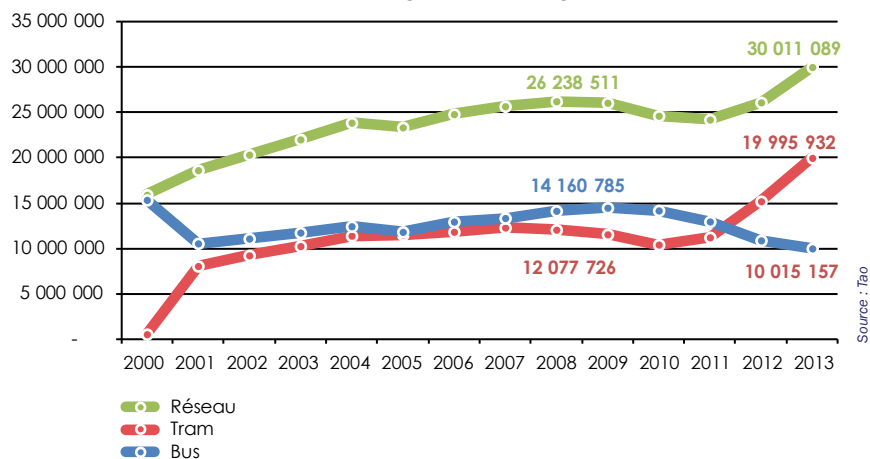
< EFFETS OBSERVÉS

FRÉQUENTATION DU RÉSEAU TAO

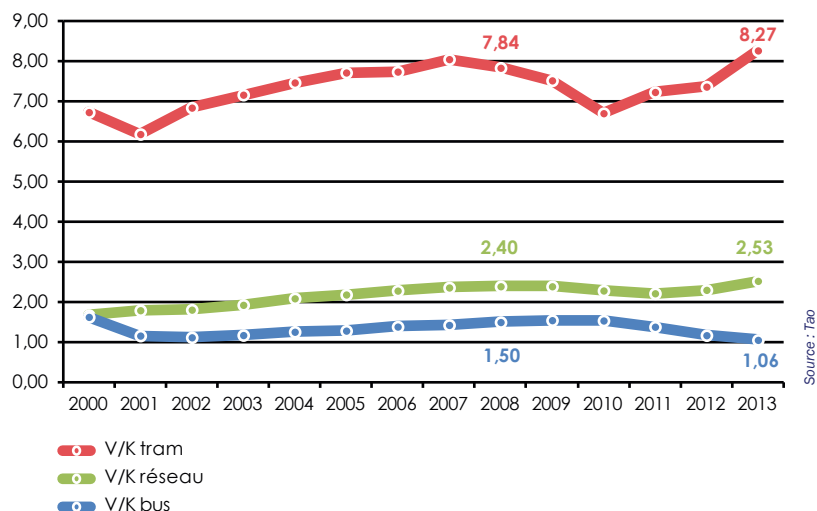
La mise en service de la seconde ligne de tramway ainsi que la restructuration du réseau qui en a résulté ont permis d'accroître sa fréquentation de 14,4 % entre 2008 et 2013. Cette croissance devrait se poursuivre dans les années à venir, comme ce fut le cas avec la précédente ligne, dont la montée en puissance s'échelonna sur 4 ans. Les voyageurs ont également gagné en qualité de service et désormais 2/3 des voyages sont réalisés sur les deux lignes de tramway.

L'efficacité du réseau (voyages par km ou V/K) s'est également améliorée, puisque son utilisation (le nombre de voyages effectués) a augmenté plus vite que l'offre (les kilomètres parcourus par les véhicules).

Fréquentation annuelle du réseau Tao en nombre de voyages et en distinguant tram et bus



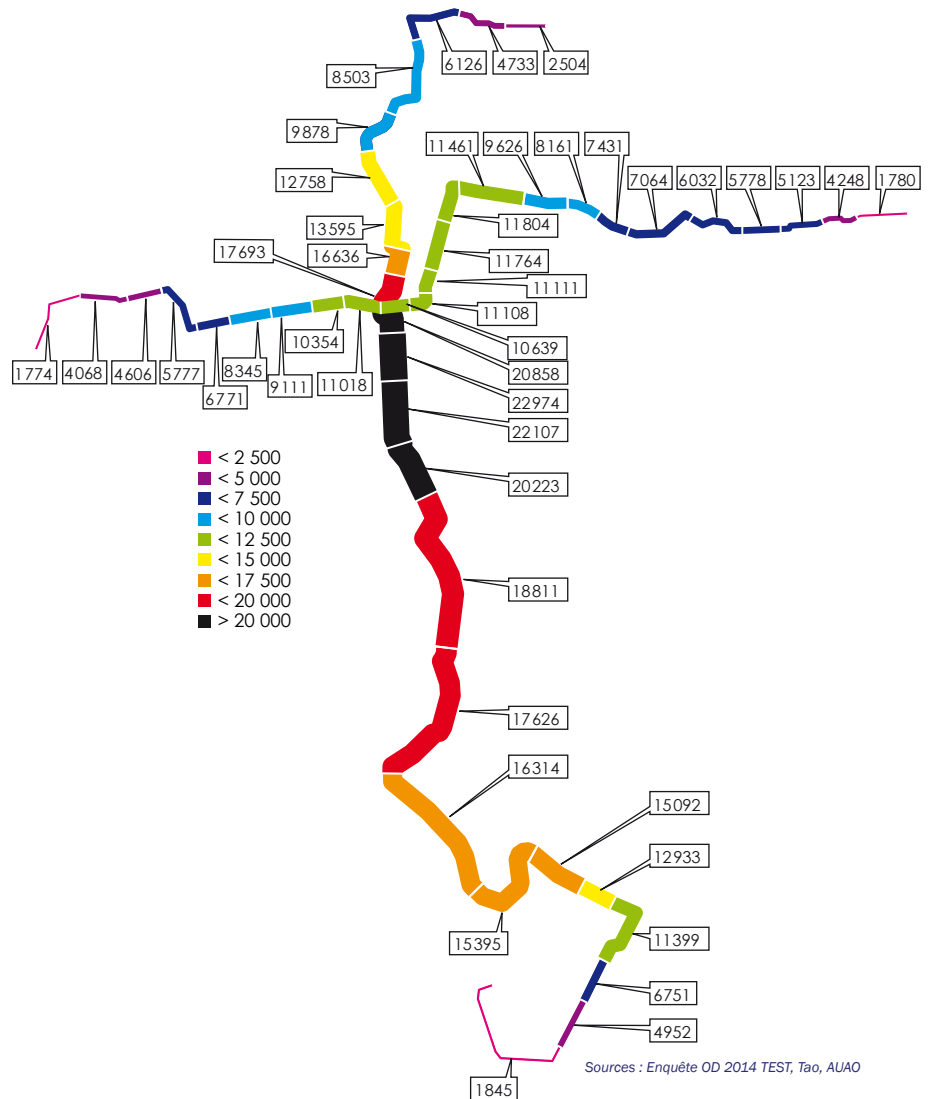
Évolution du nombre de voyages par kilomètre du réseau Tao en distinguant bus et tram



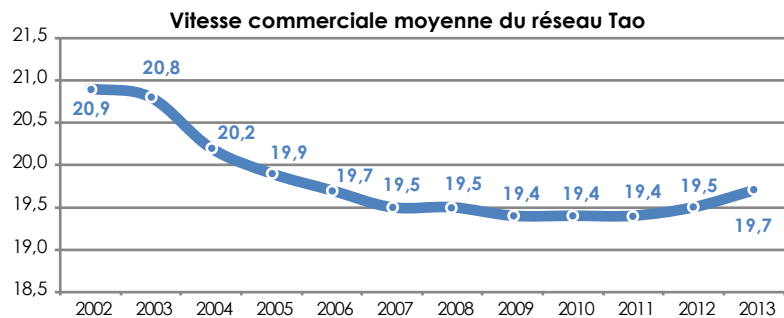
L'enquête réalisée au printemps 2014 donne une bonne vision de l'utilisation des lignes de tramway. Un jour de semaine, la ligne A compte 49 306 voyages pour 28 331 sur la ligne B. La mise en service de la ligne B a renforcé la fréquentation de la ligne A avec les correspondances permises à la station De Gaulle. Une enquête similaire réalisée en 2006 indiquait que la fréquentation de la ligne A était alors de 40 132 voyages par jour de semaine. Après un an de fonctionnement, le tronçon le plus chargé de la ligne B représente la moitié du segment le plus dense de la ligne A. Cela s'explique par le décalage dans le temps de leur mise en service, mais aussi par des caractéristiques urbaines et géographiques : la ligne A est plus longue, elle franchit la coupure majeure que constitue le val de la Loire, elle relie l'importante polarité excentrée de La Source, elle connecte les deux principales gares ferroviaires...

Après des années de baisse de vitesse le réseau recommence à s'améliorer, notamment parce que la seconde ligne de tramway circule dans des secteurs où les bus circulaient à faible vitesse et que l'offre de bus a été redéployée dans des secteurs moins contraints.

« Serpent de charge des deux lignes de tramway » nombre de voyageurs circulant sur les différents tronçons du réseau de tramway un jour de semaine en 2014



Sources : Enquête OD 2014 TEST, Tao, AUAO



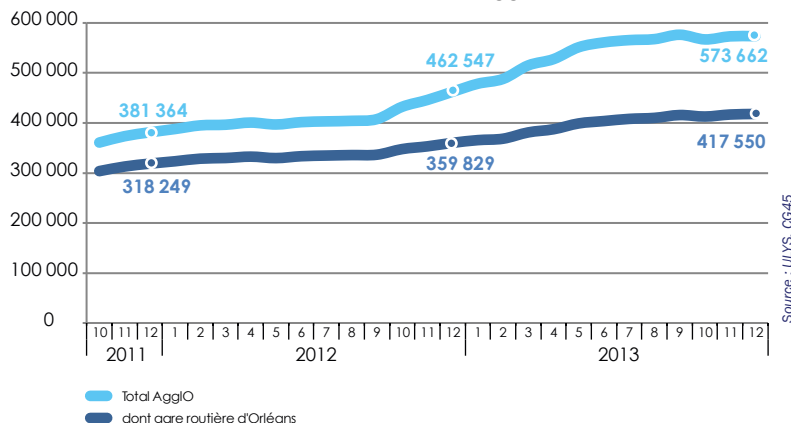
Source : Tao



FRÉQUENTATION DU RÉSEAU ULYS

Depuis novembre 2010, la mise en place du système billettique Moda Pass' sur le réseau départemental Ulys permet de suivre finement le nombre de validations effectuées aux points d'arrêt situés dans l'Agglomération. L'usage du réseau Ulys s'est considérablement accru : +50,4 % entre 2011 et 2013. La gare routière d'Orléans reste l'arrêt prépondérant, mais sa part diminue progressivement et passe de 83,5 % de la fréquentation en 2011 à 72,8 % en 2013.

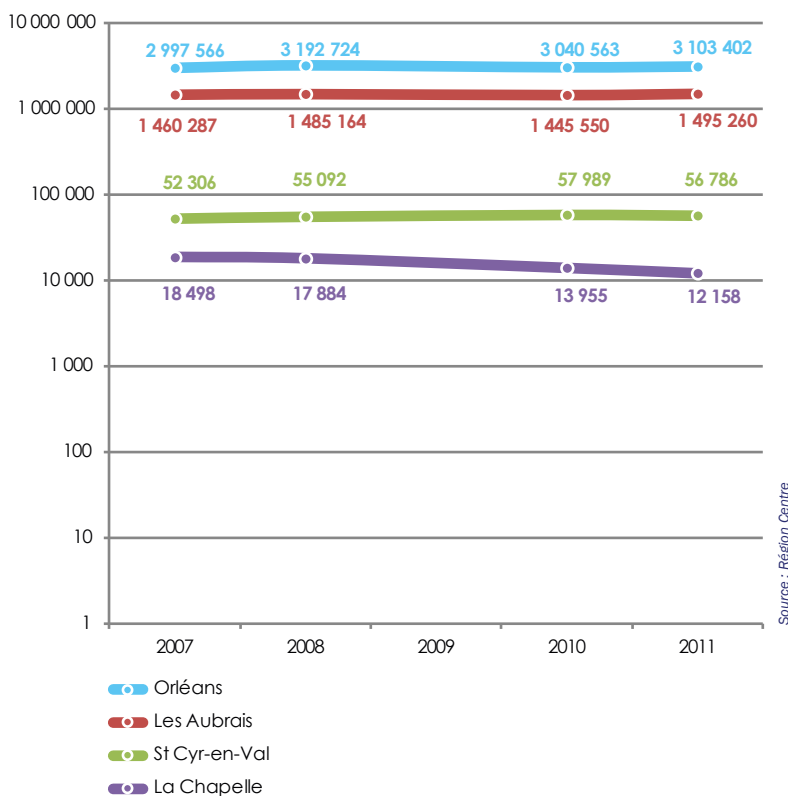
Validations 12 mois glissants sur le réseau ULYS dans un arrêt situé dans l'agglomération



FRÉQUENTATION DU RÉSEAU TER CENTRE

La fréquentation du réseau TER Centre en lien avec les gares de l'agglomération n'a pas connu de variations très significatives au cours des dernières années. L'essentiel du trafic converge vers la gare d'Orléans et celle de Fleury-les-Aubrais. Les gares de Saint-Cyr-en-Val et La Chapelle-Saint-Mesmin constituent des haltes secondaires. La première est sur une phase ascendante, alors qu'au contraire la seconde est peu à peu délaissée (en lien avec une offre très faible).

Fréquentation annuelle des différentes gares de l'agglomération, présentation logarithmique





Orientation 3

ENCOURAGER LA PRATIQUE DU VÉLO ET DE LA MARCHÉ À PIED

LES OBJECTIFS

- Doubler la part modale des déplacements à vélo (de 3,3 % en 2002 à 6,6 % en 2017).
- Rendre la marche attractive.
- Améliorer la qualité et l'accessibilité des espaces publics.
- Aménager des espaces dédiés aux piétons.

L'Agglo à vélo

2014 Carte des itinéraires cyclables



Boigny sur Bionne • Bou • Chanteau • Chécy • Combleux • Fleury les Aubrais
Ingré • La Chapelle St Mesmin • Mardie • Marigny les Usages • Olivet
Orléans • Ormes • St Cyr en Val • St Denis en Val • St Hilaire St Mesmin
St Jean de Braye • St Jean de la Ruelle • St Jean le Blanc
St Pryvé St Mesmin • Saran • Semoy



Communauté d'agglomération Orléans Val de Loire

Carte de l'Agglo à Vélo

ACTION PHARE

« L'extension du réseau, la Loire à Vélo et Vélo'+ »

Ce volet du PDU ne se focalise pas autour d'une action centrale, il se compose d'un bouquet de services et d'équipements : Vélo'+, vélo'tao, la carte de l'Agglo à vélo, les aménagements cyclables (pistes, bandes et stationnements), le marquage des vélos pour lutter contre le vol, la mise en place de comptages permanents...

< RAPPEL DES ACTIONS

17. PROJET « CULTURE MOBILITÉ DOUCE »

Dans ce domaine, plusieurs actions ont été menées avec succès : par exemple les marquages des vélos contre le vol (dans le cadre de la semaine de la mobilité ou du Vélotour), la création de points de comptage automatique des vélos, la diffusion annuelle d'un plan des aménagements cyclables de l'Agglo, l'édition d'un guide de préconisations techniques des aménagements cyclables... En revanche d'autres actions envisagées telle que la constitution d'un groupe de travail technique « mobilité douce » ou la création d'instances formelles d'évaluation n'ont pas encore vu le jour.



Marquage de vélo contre le vol. ©Crédit photo : Agglo



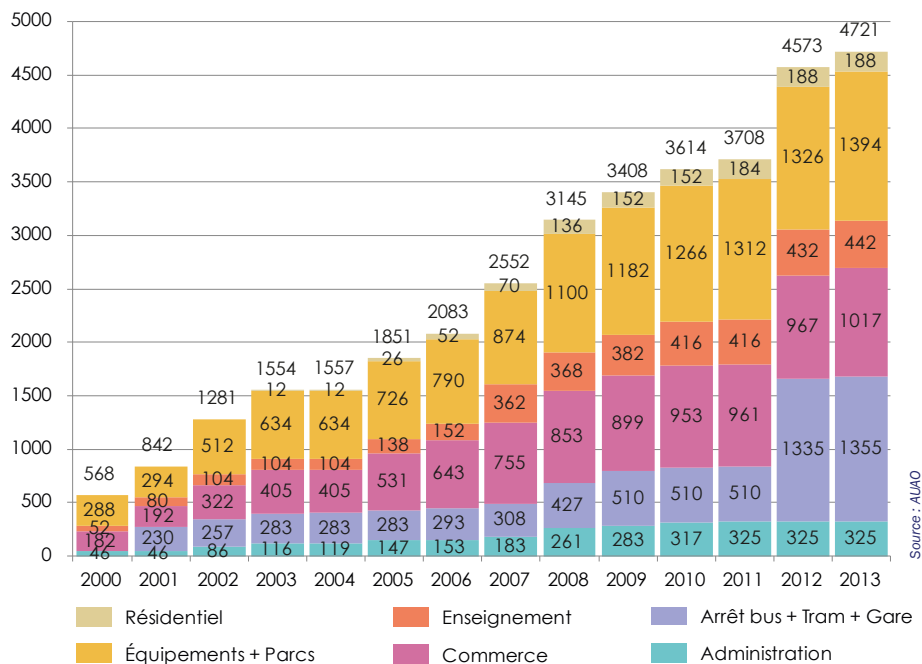
18. PROJET «FAC À VÉLO»

Dans le cadre de son Plan de Déplacements, l'Université a mené de nombreuses initiatives améliorant les conditions de circulation des cyclistes et des piétons sur le campus avec de nouveaux cheminements et des parkings pour les vélos. L'Agglo a par ailleurs développé un service de location longue durée «vélo'tao» disposant d'une offre tarifaire jeunes ainsi que des abris vélos sécurisés aux abords de stations tramway desservant l'université.

19. PROJET «SYNERGIE VÉLO / TRANSPORTS EN COMMUN»

Les vélos sont autorisés à bord des tramways en heures creuses et l'offre de stationnement vélo a été plus que triplée entre 2008 et 2013 aux abords des stations de transports collectifs. Là encore, il faut y voir une contribution notable de la seconde ligne de tramway. Une vélo'station au cœur du pôle gare est opérationnelle depuis novembre 2014 (en lien avec le réaménagement). Une tarification combinée entre Vélo+ et Tao permet aux abonnés du réseau de transport collectif de bénéficier d'un tarif très avantageux pour utiliser les vélos en libre-service, bien que les deux systèmes ne soient pas interopérables comme initialement prévu. Afin de favoriser l'intermodalité avec le réseau de bus et tramway, l'Agglo a étoffé en 2014 et début 2015 l'offre à destination des cyclistes avec l'implantation de 16 parcs-relais pour

Évolution du nombre de places de stationnement vélo selon leur localisation



Stationnement vélo aux abords de station de tramway, rue des Carmes. ©Crédit photo : AUAO

vélos, accessibles après inscription gratuite avec une carte Moda Pass'. Implantés le long du tramway ou à proximité immédiate de lignes de bus structurantes, ils favorisent le rabattement en vélo vers ceux-ci.

20. PROJET «AUTOUR DE L'ÉCOLE»

En dehors des aménagements cyclables sur la voie publique, ce domaine d'action est resté à l'initiative des communes (stationnements des vélos dans les établissements scolaires) ou des écoles qui peuvent promouvoir l'accompagnement en groupe des élèves par des parents («carapattes» ou «caracycles»). De tels dispositifs n'existent et ne fonctionnent que si des parents s'engagent et trouvent l'appui des associations de parents d'élèves. Au résultat, très peu d'établissements ont mis en place des actions de ce type, c'est pourquoi il convient de saluer l'existence des démarches qui fonctionnent, pour promouvoir ces bonnes pratiques. En 2013, au moins trois communes avaient des pédibus en fonctionnement sur leur commune : Olivet (une école), La Chapelle Saint Mesmin (une école) et Saint-Jean-de-la-Ruelle (deux écoles).

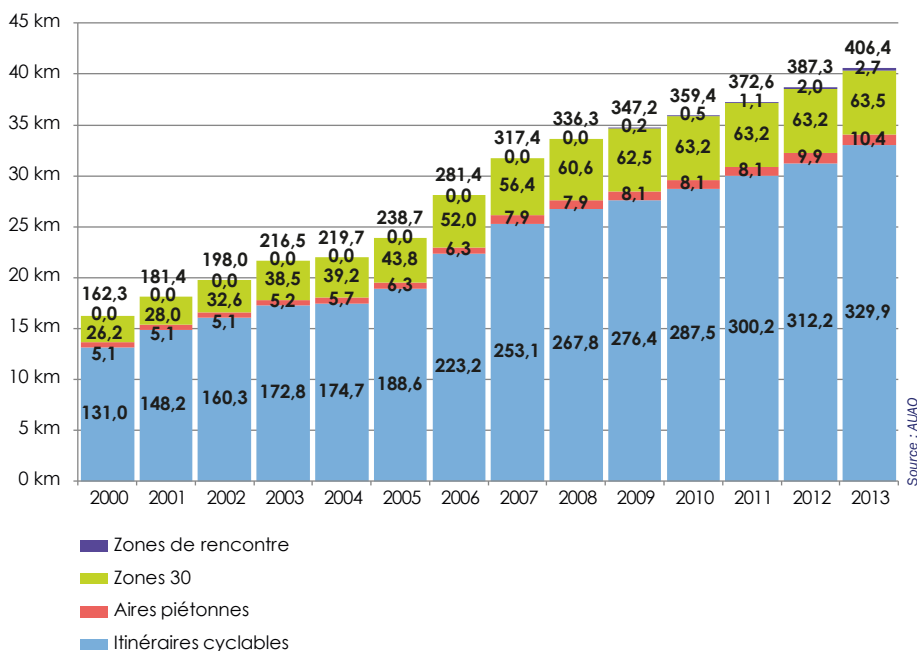
21. PROJET «VÉLO DES VILLES»

Le Schéma Directeur des Itinéraires Cyclables de 2000 a été décliné en Réseau d'Itinéraires Cyclables d'Intérêt Communautaire (RICIC) qui a servi de base à la programmation des aménagements qui ont été réalisés annuellement. De nombreux aménagements cyclables ont été réalisés tant en termes de linéaire (89 km supplémentaires depuis 2008, soit +28%) que d'ouvrages (les passerelles du Maréchal Leclerc ou



Station Vélo+ place Saint-Marc (crédit photo : Agglo)

Évolution du linéaire d'aménagements cyclables selon leur type

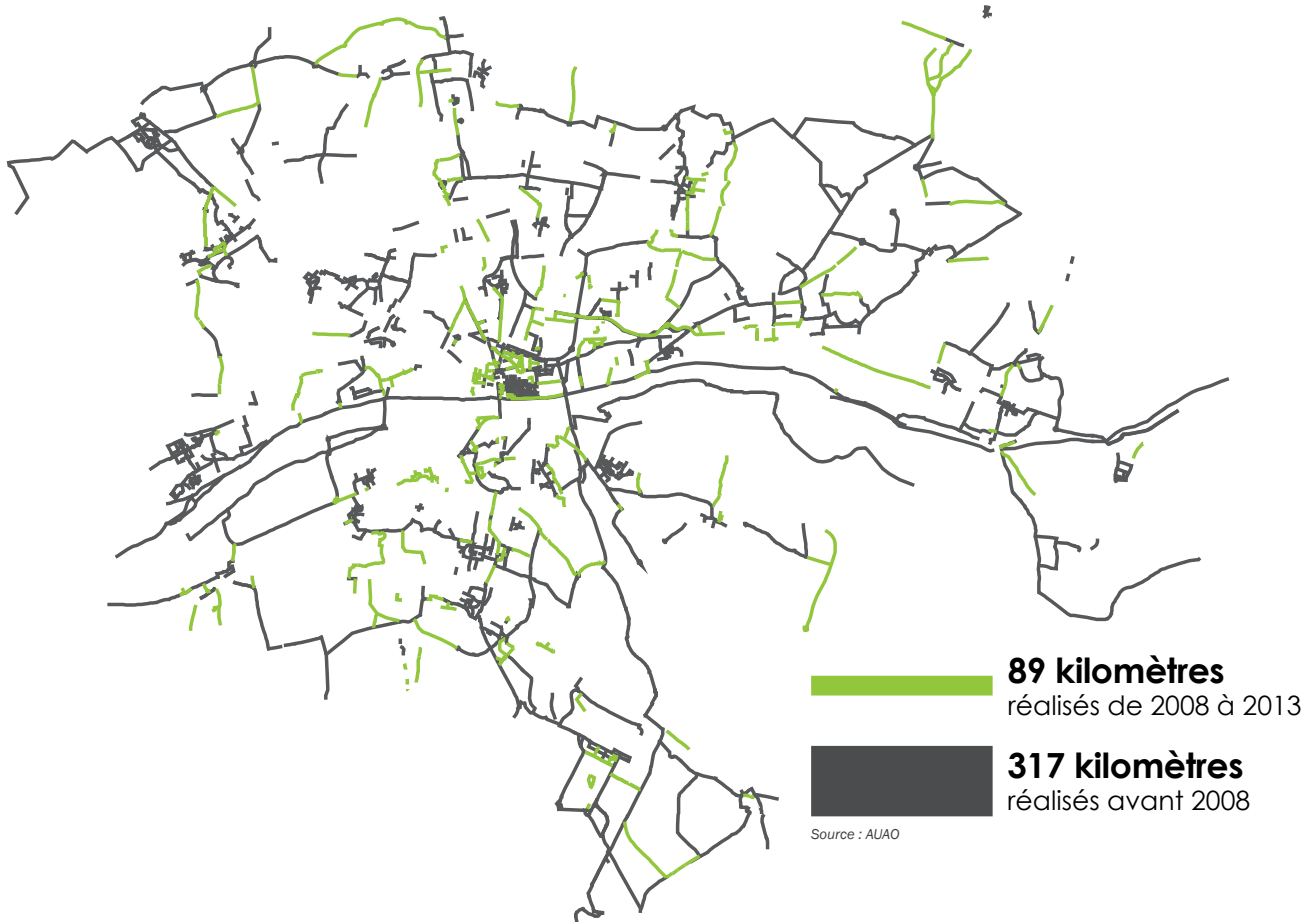


de La Haretière, par exemple) et de stationnement (plus de 1 500 emplacements supplémentaires entre 2008 et 2013, soit +50%). Le réseau d'aménagements cyclables reste néanmoins discontinu par endroits et hétérogène au niveau de la qualité d'aménagement.

Le système de vélos en libre-service Vélo+ continue quant à lui de voir sa fréquentation augmenter, 7 ans après sa mise en service. En 2013, une nouvelle station a été inaugurée au niveau de la station de tramway de la ligne B, Droits de l'Homme.



Réseau cyclable aménagé avant et depuis 2008



22. PROJET « VÉLO DES CHAMPS »

Le territoire a su se doter d'un réseau de pistes cyclables à vocation de loisirs. Les rives de la Loire (sur l'itinéraire de la Loire à Vélo, mais aussi en dehors), la boucle des moulins du Loiret et les boucles en Forêt d'Orléans constituent des lieux privilégiés de promenade pour les cyclistes. Ces aménagements valorisent à la fois le paysage et les espaces naturels, mais aussi la pratique du vélo.



Des aménagements propices à la promenade, ici au bord du canal à Combleux (crédit photo : Agglo)

RESTE À FAIRE

- Permettre aux cyclistes d'évaluer les aménagements réalisés
- Poursuivre l'extension du réseau cyclable en privilégiant les continuités et le traitement des points durs
- Encourager la mobilisation des parents dans des démarches d'accompagnement des enfants vers l'école en modes actifs
- Étudier et réaliser d'autres liaisons de loisirs, comme par exemple une liaison Loire/Forêt longeant la Bionne...
- Mettre en place un « Observatoire des accidents piétons et deux-roues »

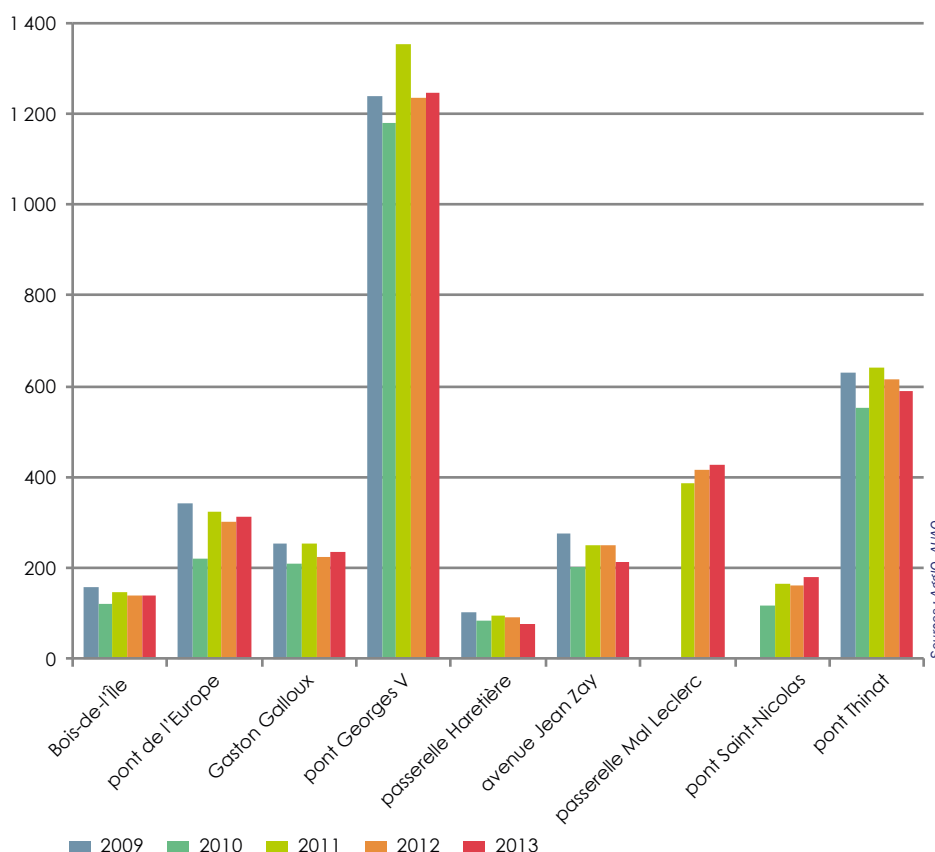
< EFFETS OBSERVÉS

COMPTEURS AUTOMATIQUES VÉLO

Sur la période 2009-2013, aucune variation dans les comptages effectués n'est suffisamment significative pour établir une tendance de fond, car le recul n'est pas encore assez grand pour percevoir ces changements. Néanmoins, d'après les quelques données de comptage vélo à disposition avant 2009, l'évolution depuis le début des années 2000 est importante : sur le pont Thinat, par exemple, des comptages automatiques effectués d'avril à décembre 2005, indiquaient une moyenne mensuelle de 500 vélos sur le pont, contre une moyenne de 630 vélos mensuelles depuis 2009, soit une augmentation de 25 %.

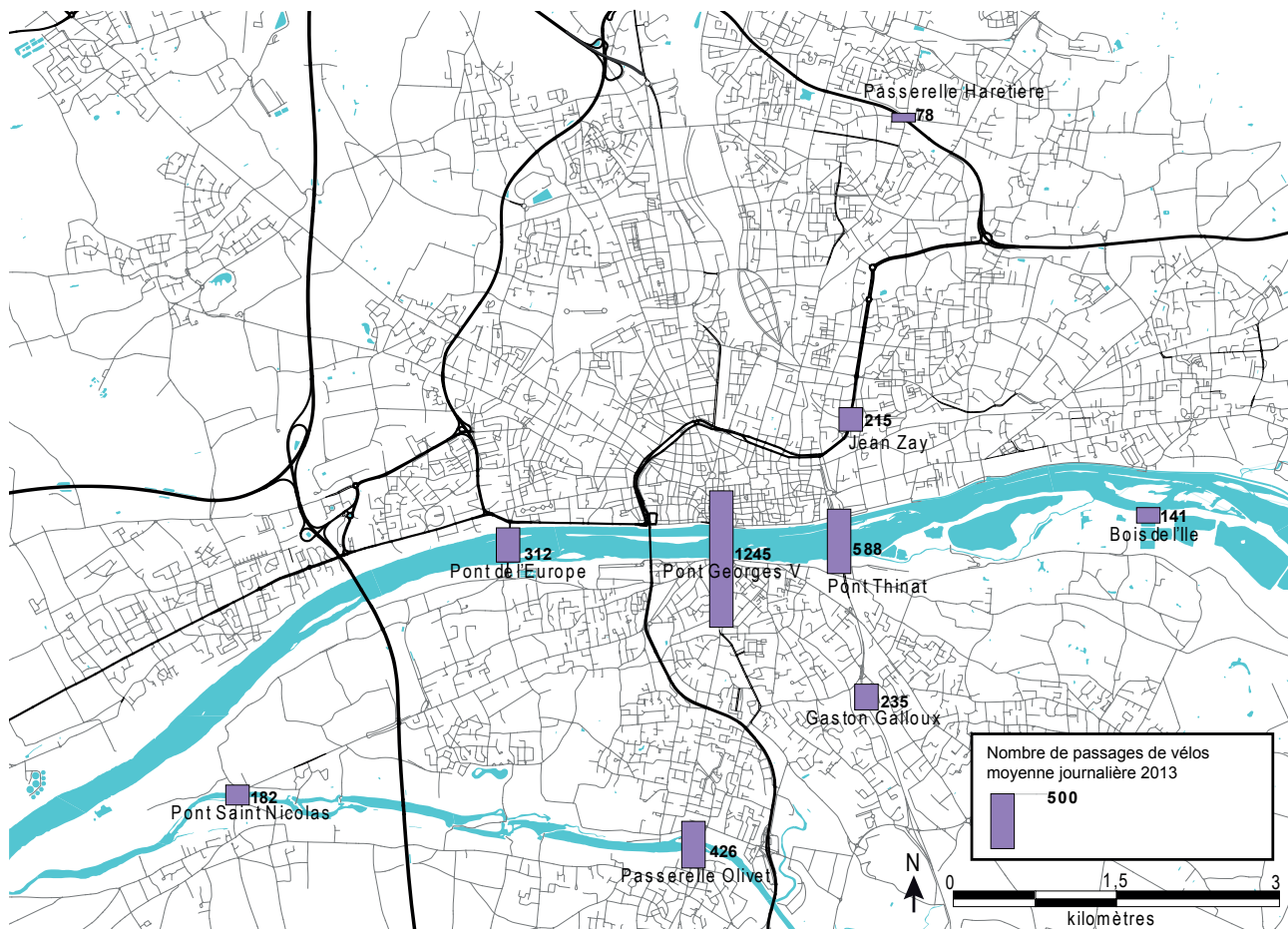
Il est également à noter que la pratique du vélo est très volatile et sensible aux conditions météorologiques, comme l'illustrent les années 2010 (à la baisse) et 2011 (à la hausse).

Évolution du nombre de passages de vélos par jour aux différents points de comptages disponibles





Emplacement des points de comptages et nombre de passages de vélos (moyenne journalière 2013)

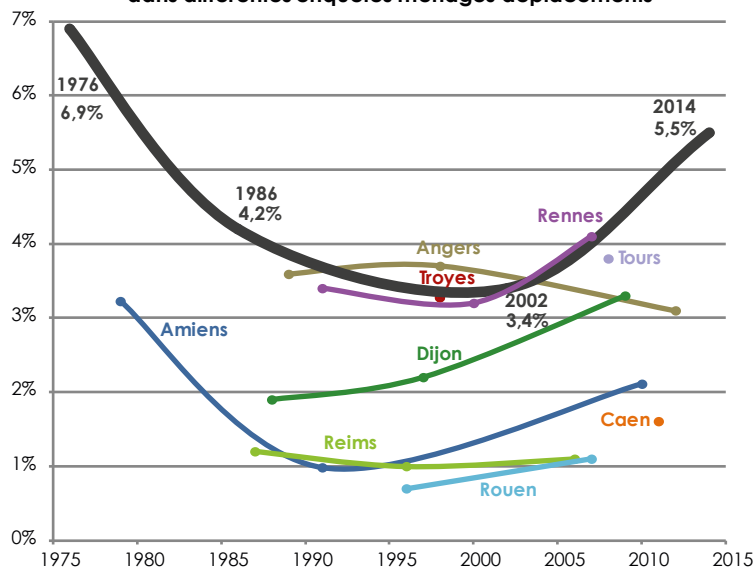


Sources : BDTopo@2010 IGN, comptages Agglo, AUAO 2014

PARTS MODALES DU VÉLO ET DE LA MARCHÉ À PIED

Si les comptages des vélos ne permettent pas de mettre en évidence une variation franche du fait du manque de recul (5 années seulement), le sondage réalisé auprès des habitants de l'agglomération en 2014 donne une bonne mesure du retour du vélo dans les pratiques de déplacements quotidiennes. Si la part modale du vélo n'a pas encore doublée, elle a tout de même connu un rebond considérable depuis 2002, en passant de 3,4 % à 5,5 % des déplacements quotidiens. Cette part du vélo place l'agglomération parmi les territoires les plus cyclistes du pays.

Évolution des parts modales vélo dans différentes enquêtes ménages déplacements



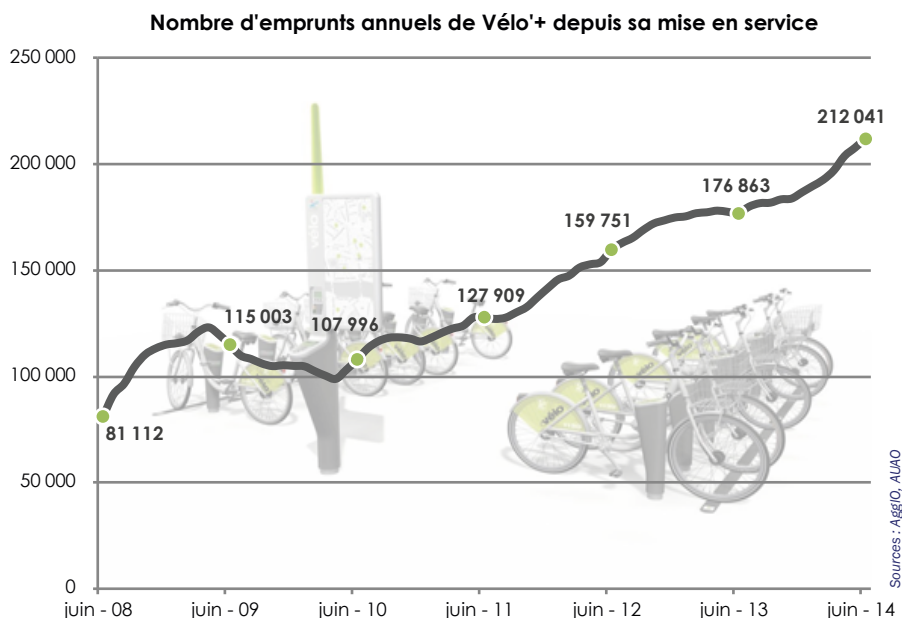
Sources : Agglo, CEREMA, AUAO

En 2014, la part de la marche retrouve un niveau comparable à celui de 1986, avec 26,5 % des déplacements, alors qu'elle avait diminué jusqu'en 2002 (la valeur mesurée était de 22 %, mais elle était probablement sous-estimée). La marche représente donc un peu plus du quart des déplacements. Il s'agit bien sûr des trajets les plus courts, mais cela n'enlève rien à leur importance dans le quotidien des habitants. Dans ce domaine,

la qualité des cheminements est primordiale pour assurer la sécurité et le plaisir de la marche.

VÉLO'+

L'utilisation du système de vélos en libre-service poursuit sa croissance à un rythme soutenu, 7 ans après son déploiement. Selon le sondage part modale, Vélo'+ représente 0,3 % des déplacements des habitants de l'agglomération.





Orientation 4

MAÎTRISER LE STATIONNEMENT DANS L'HYPERCENTRE D'ORLÉANS ET LA PREMIÈRE COURONNE

LES OBJECTIFS

- Favoriser pour les pendulaires l'accessibilité au centre de l'agglomération par les transports en commun.
- Offrir un nombre suffisant de places aux résidents et visiteurs du centre-ville.
- Conforter la pérennité des pôles secondaires en assurant l'accueil des visiteurs.
- Lutter contre le stationnement illicite.
- Mieux prendre en compte le stationnement des transporteurs (taxis, autocars).
- Prévoir des emplacements pour les personnes handicapées aux endroits les plus appropriés.

< RAPPEL DES ACTIONS



AVANT

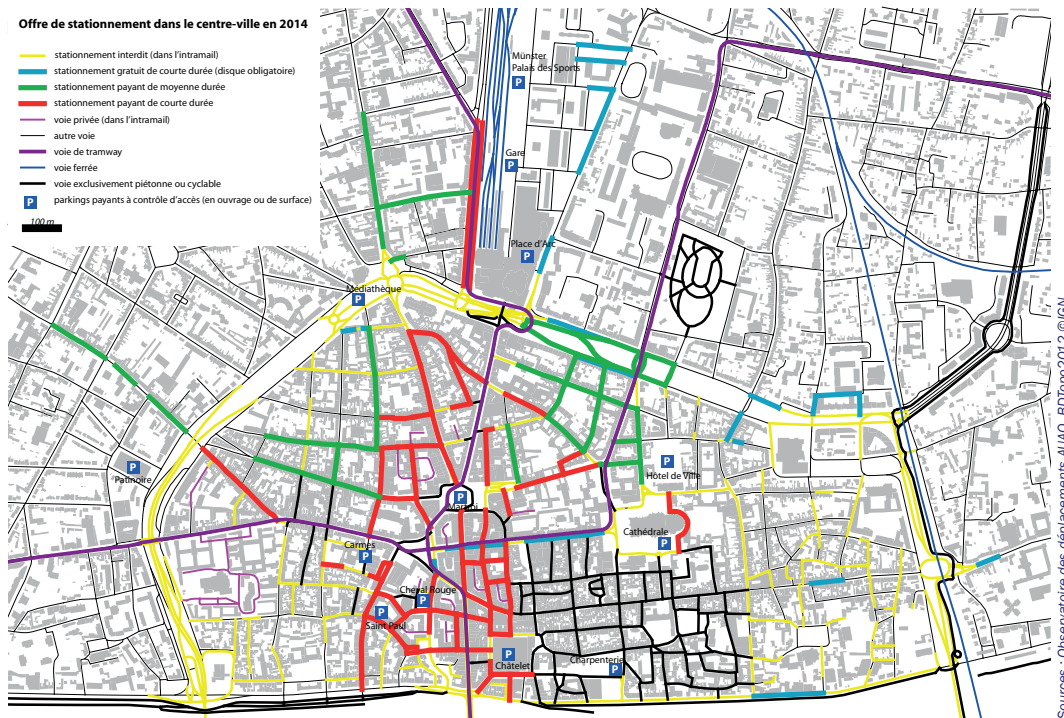


APRÈS

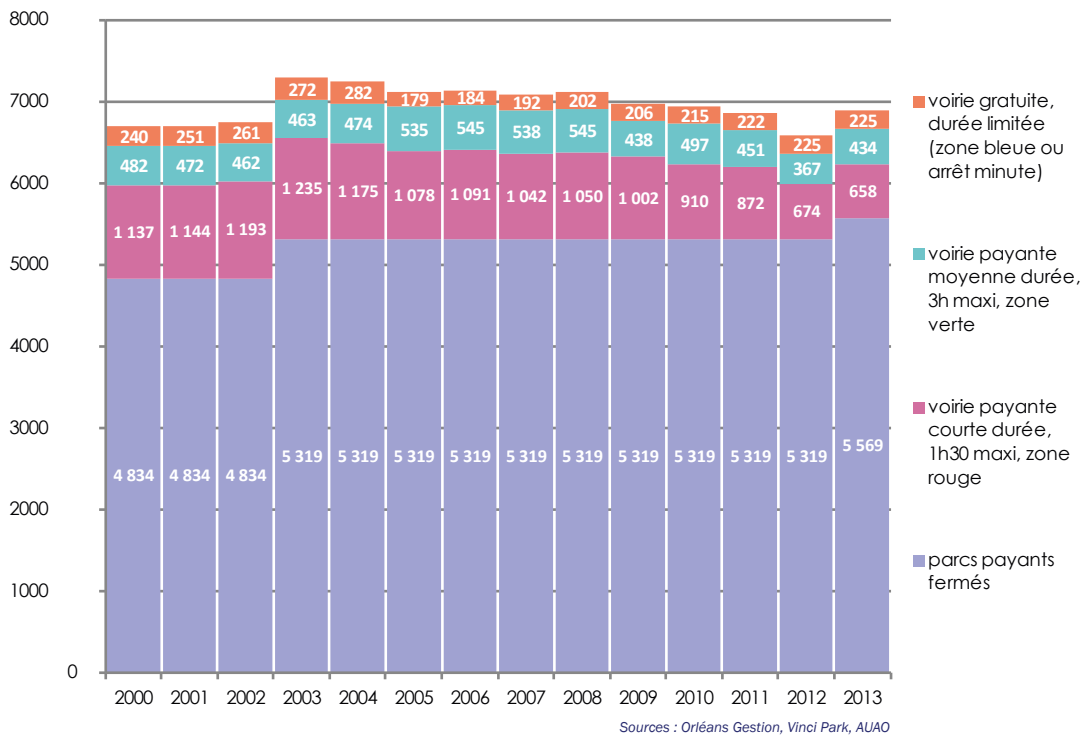
Le quai du châtelet, un parking devenu lieu de promenade

Crédit photo : ©AUAO

Offre de stationnement dans le centre-ville d'Orléans en 2014



Évolution de l'offre de stationnement dans le centre-ville d'Orléans, par type de places



L'offre de stationnement a fortement évolué ces dernières années, en lien avec les travaux du tramway et la piétonisation. Fin 2013, un nouveau parking en ouvrage, Cheval Rouge, a été mis en service dans le centre-ville d'Orléans, afin de restituer en partie l'offre sur voirie supprimée par le tramway.

23. MAÎTRISER LE STATIONNEMENT À PROXIMITÉ DE CERTAINS ARRÊTS DE TRANSPORTS COLLECTIFS (STATIONS DE TRAMWAY, GARES)

En accompagnement de la ligne B du tramway, 6 Parcs Relais ont été créés, soit près de 1100 places, avec un jalonnement dynamique. L'aménagement du tramway a également supprimé sur son passage des emplacements de stationnement payant sur voirie. Les derniers Plan Locaux d'Urbanisme adoptés par des communes traversées par le tramway prennent en compte ce dernier en incluant des normes planchers de stationnement plus basses à proximité du tramway. Il reste toutefois à harmoniser les méthodes employées pour déterminer le périmètre (rayon autour des stations de 200 m à Orléans et 300 m à Saint-Jean-de-Braye, corridor le long du tracé à Fleury-les-Aubrais) et à adopter des normes plafonds.

24. AMÉLIORER L'ACCUEIL DES VISITEURS

Pour maintenir une capacité d'accueil suffisante pour les visiteurs du centre-ville, le respect du stationnement payant fait l'objet d'une attention continue.

25. FAVORISER LE STATIONNEMENT DES RÉSIDENTS

Pour permettre aux résidents du centre-ville de disposer d'une offre de stationnement dans ce secteur contraint, ils bénéficient de tarifs préférentiels pour un abonnement dans un parc en ouvrage (remise de 11 % sur l'abonnement permanent mensuel) et plus encore sur voirie avec la nouvelle tarification (2 €/jour, 12 €/semaine et 25 €/mois, au lieu de 40 centimes/15 min, uniquement dans la zone verte).

26. FAVORISER LE REPORT MODAL DES PENDULAIRES

Les évolutions tarifaires appliquées tant au réseau Tao qu'aux parkings d'Orléans Gestion, ont veillé à maintenir un abonnement au réseau de transport collectif moins cher que l'abonnement de travail dans un des parkings du centre-ville (42,40 € contre 63,00 €, pour un abonnement du lundi au vendredi).

La généralisation de la prise en charge de 50 % par l'employeur depuis 2009 fait donc que dans la pratique, le stationnement coûte trois fois plus cher que l'abonnement en transport collectif, pour les salariés du centre-ville.

Par ailleurs, des opérations de communication ponctuelles du réseau Tao visent à encourager le report, y compris en mettant en avant ces écarts de prix favorables au transport collectif.

27. POURSUIVRE LA RÉFLEXION SUR L'ORGANISATION DU STATIONNEMENT AVEC LES TRANSPORTEURS PRIVÉS

Des emplacements de stationnement spéciaux sont réservés aux taxis et autocars. Leur modification fait l'objet de discussions préalables avec les professionnels. Le parvis de la gare a par exemple fait l'objet d'un réaménagement améliorant le stationnement et la visibilité des taxis.



Emplacement taxis devant la gare d'Orléans ©Crédit photo : AUAO

28. LUTTER CONTRE LE STATIONNEMENT ILLICITE

La vérification du respect des règles de stationnement fait partie des missions relevant du pouvoir de police du maire. Sous son autorité, les forces de l'ordre verbalisent le stationnement gênant et dangereux. Bien qu'Orléans soit la seule commune de l'agglomération à pratiquer le stationnement payant sur voirie, la plupart des autres communes disposent d'emplacements réglementés (zone bleue).

À quelques exceptions près, les communes du cœur d'agglomération affectent des agents de police municipale au contrôle du stationnement, cela peut être leur mission principale (dans les grandes communes) ou une mission secondaire et occasionnelle.

Lorsque le contrôle et la verbalisation ne suffisent pas à endiguer le stationnement dangereux ou gênant, des dispositifs anti-stationnement sont implantés.



Stationnement illicite en centre-ville d'Orléans. ©Crédit photo : AUAO

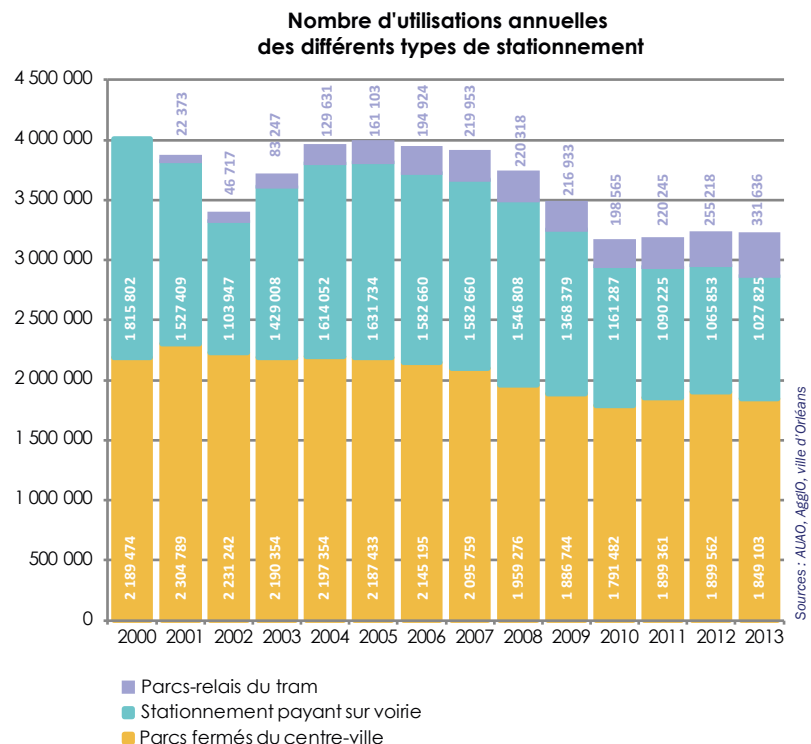
RESTE À FAIRE

- Étudier et mettre en place des parcs relais sur les lignes de bus structurantes
- Étendre la zone de stationnement à durée limitée, payante ou non
- Définir et mettre en œuvre des normes de stationnement plafond dans les secteurs bien desservis par les transports collectifs

< EFFETS OBSERVÉS

FRÉQUENTATION

L'usage du stationnement payant diminue lentement mais de manière continue depuis une quinzaine d'années dans le centre d'Orléans. Depuis 2008, l'essentiel de cette baisse se concentre sur le stationnement sur voirie avec horodateurs (-33,6 %), dont le nombre d'emplacements a été sérieusement revu à la baisse (-500 places, soit -31,5 %). En revanche, la fréquentation des parcs en ouvrage se stabilise désormais autour de 1,85 millions d'utilisations par an.

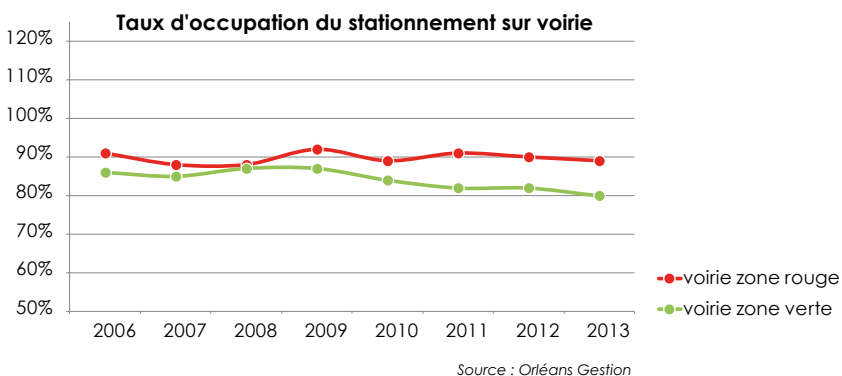
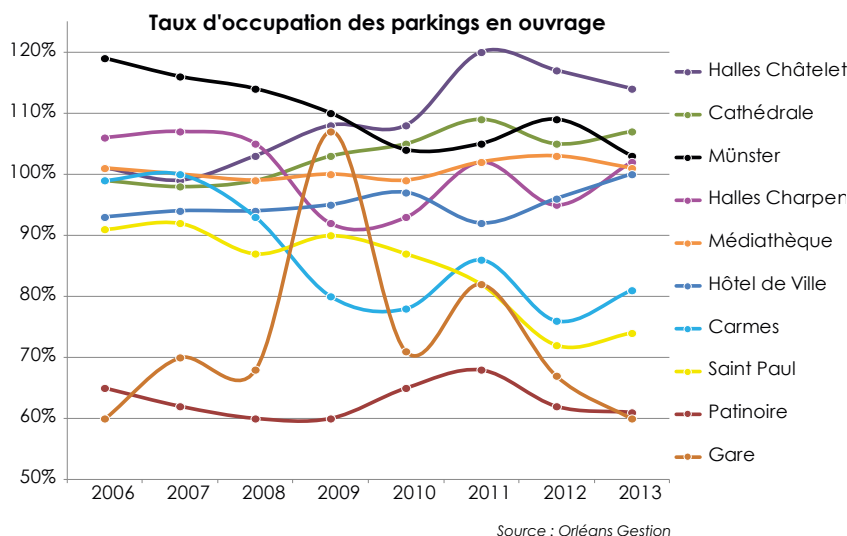


Le report vers les parcs relais explique en partie cette baisse globale de l'usage du stationnement payant, mais l'hypothèse la plus probable est un report vers l'offre gratuite alentours, voire une baisse du nombre de déplacements en voiture à destination du centre-ville.

TAUX D'OCCUPATION

Les taux d'occupation des parkings en ouvrage évoluent de manière différenciée, avec parfois des fluctuations importantes. En 2013, les parkings Gare et Patinoire sont les moins chargés (environ 60%). Les parkings de Saint-Paul et des Carmes offrent également des marges de remplissage supplémentaire (occupation respectivement de 74% et 81%). La création de la ligne B et la redéfinition du plan de circulation dans le quartier rend le parking des Carmes moins accessible qu'il ne l'était auparavant, ce qui explique son moindre remplissage.

Tous les autres parkings possèdent un taux d'occupation important. Lorsque ce taux est supérieur à 100%, cela signifie que les heures vendues excèdent l'offre théorique, ce qui est possible étant donné que jusqu'en 2014 toute heure entamée est due. Le parking du Châtelet ressort nettement comme le plus rempli (114%). L'ouverture du parking Cheval Rouge en décembre 2013 a certainement fait évoluer les fréquentations des



parkings situés à proximité (Saint Paul, Carmes et Halles Châtelet). Le taux d'occupation des places de stationnement payant sur voirie est stable (environ 90%) dans le secteur « rouge », pour le stationnement de courte durée. En revanche ce taux est en baisse dans le secteur « vert », pour le stationnement de moyenne durée, et se situe désormais aux environs de 80%. Cette seconde zone jouxtant des secteurs dans lesquels existe une offre gratuite, on peut penser que celle-ci lui fait concurrence.

La tarification du stationnement dans le centre-ville d'Orléans vient de faire l'objet d'une refonte afin d'anticiper l'obligation légale de la tarification au quart d'heure. Ces évolutions notables s'inscrivent dans une réflexion plus globale, incluant bien entendu le périmètre d'application du stationnement payant. Par ailleurs, la création d'un nouveau parking en ouvrage a été annoncée dans le secteur du Théâtre et participera certainement de cette redéfinition de l'offre de stationnement.



Orientation 5

INTÉGRER LE TRANSPORT DE MARCHANDISES AU FONCTIONNEMENT DE LA VILLE

LES OBJECTIFS

- Améliorer la gestion des livraisons et de la voirie par la coordination et la concertation de l'ensemble des partenaires.
- Améliorer la signalisation à l'entrée des villes.
- Simplifier et harmoniser les réglementations.
- Contrôler le respect de la réglementation.

< RAPPEL DES ACTIONS

29. PROMOUVOIR UNE CULTURE DU TRANSPORT DE MARCHANDISES EN VILLE

Le travail réalisé par le groupe de travail «marchandises» a conduit à de nombreuses préconisations. Parmi les mesures mises en œuvre, la ville d'Orléans a adopté un nouveau règlement de livraison en 2009 qui fixe des horaires, des durées et des gabarits autorisés pour deux zones : le secteur piéton à accès limité et le reste du centre-ville intramails. Ce règlement autorise des livraisons l'après-midi pour les seuls véhicules identifiés comme propres. Par ailleurs, des transporteurs locaux ont investi dans des véhicules propres : Deret, Exapaq, le Kangourou Vert, La Poste...



Petits véhicules de livraison électrique du Kangourou Vert (à gauche) et de La Poste (à droite)

Crédit photo : ©AUAO



30. AMÉLIORER LA GESTION DE LA VOIRIE ET LA GESTION DES CHANTIERS

Comme indiqué précédemment, les livraisons sont soumises à un règlement et des emplacements lui sont dédiés (aires de livraison). Le respect de la réglementation fait l'objet d'un contrôle, comme le stationnement illicite en général. Toutefois, si cette réglementation a été repensée de manière concertée pour le centre-ville d'Orléans, les réglementations en vigueur dans les différentes communes de l'agglomération, que ce soit en matière de gestion de l'usage et l'occupation de la voirie ou la gestion des chantiers, n'ont pas fait l'objet d'une réflexion d'ensemble et d'une harmonisation.

31. METTRE EN ŒUVRE DES MESURES NOVATRICES EN MATIÈRE DE TRANSPORT DE MARCHANDISES EN VILLE

Les projets expérimentaux (aire de stationnement partagée, espaces de livraison de proximité, consignes) n'ont pas été mis en œuvre par les collectivités, mais dans la même période, les acteurs de la logistique ont sensiblement fait évoluer leurs pratiques : essor des petits véhicules électriques, fort dynamisme des entreprises de livraison express de colis, multiplication des relais-colis en lien avec le e-commerce, émergence (plus anecdotique certes) du colis-voiturage...

32. ADAPTER LE SCHÉMA DES AXES DE CIRCULATION SPÉCIFIQUE

Préalablement à la mise en chantier du tramway l'itinéraire pour les convois exceptionnels de type « super E » (hors gabarit) a été modifié. En effet, la rue du faubourg Madeleine accueillant désormais la ligne B, cet itinéraire a été reporté sur les quais de Loire, ce qui a nécessité la destruction de la passerelle qui enjambait le quai de la Madeleine et qui constituait un obstacle.



Le quai de la Madeleine, avant et après destruction de la passerelle

Crédit photo : ©AUAO

RESTE À FAIRE

- Harmoniser les réglementations entre les communes de l'Agglo
- Expérimenter des dispositifs novateurs comme des aires de stationnement partagé (livraison/stationnement banalisé) ou des espaces de livraison de proximité

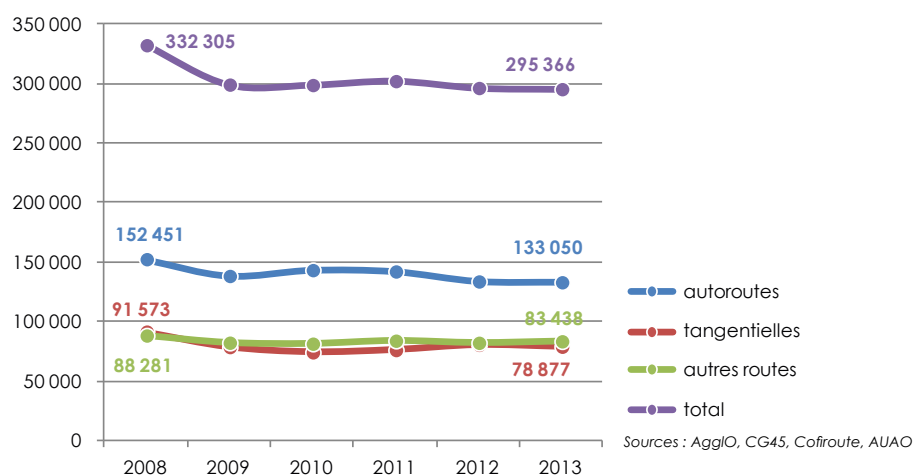
< EFFETS OBSERVÉS

TRAFICS POIDS-LOURDS

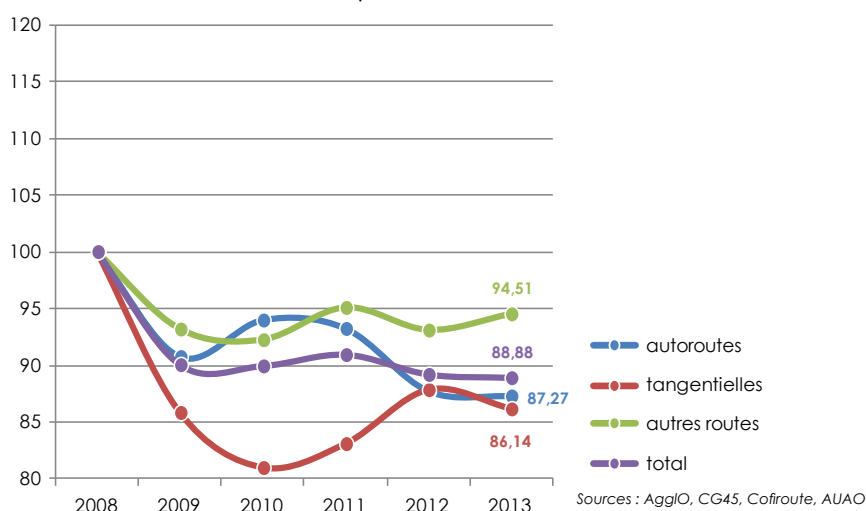
Le trafic des poids-lourds est globalement en baisse sur l'agglomération (-11 % entre 2008 et 2013). L'année 2009 concentre l'essentiel de celle-ci, ce qui laisse penser qu'elle est une conséquence directe du ralentissement économique. Le secteur de la logistique est un des premiers à ressentir la diminution des commandes. L'ouverture de l'A19 contribue à la baisse observée sur l'agglomération, notamment sur la tangentielle Est et de la RD2701 qui en réalise le prolongement vers le réseau autoroutier.

La carte sur la page suivante permet de spatialiser les variations de trafic des poids-lourds et de conforter l'idée que le transit est en baisse, notamment sur l'itinéraire Est-Ouest empruntant la tangentielle Est et la RD2701. Certaines de ces baisses sont très importantes, comprises entre -15 % et -30 %, avec des volumes importants. Par exemple, ce sont 1 000 camions en moins qui circulent sur la voie Ormes-Saran qui dessert Pôle 45 et 1 900 de moins sur la RD2701 non loin de là.

Évolution du trafic Poids-Lourds (en véhicule.km journalier) sur les différents types de voies pour lesquelles l'information est disponible



Évolution du trafic Poids-Lourds, base 100 en 2008





Emplacements des comptages Poids-Lourds et évolution du trafic entre 2008 et 2013



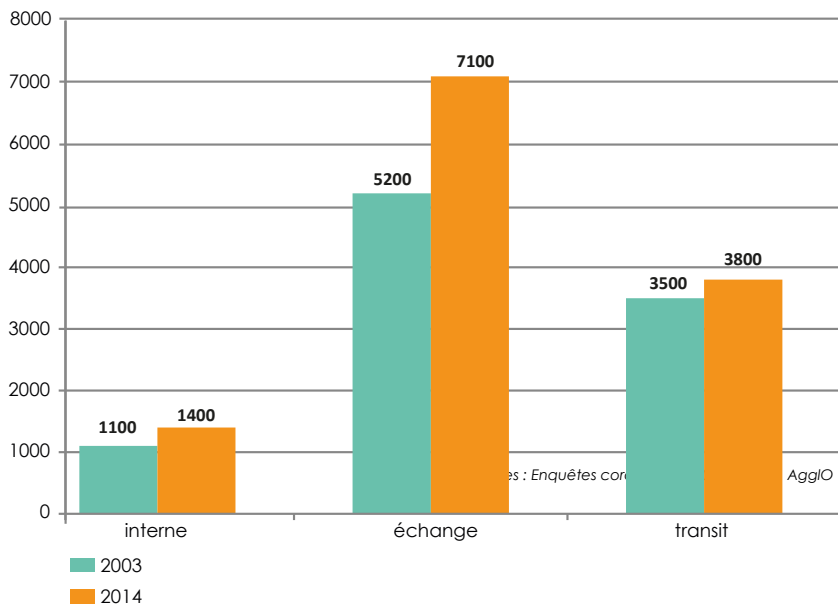
Sources : Agglo, CG45, Cofiroute, BDTopo 2010 ©IGN

LÉGENDE

- 2 000** Trafic Poids-Lourds moyenne journalière annuelle
- 5,9%** Evolution 2008-2013
- 2 000*** Trafic 2013 estimé (panne, dysfonctionnement)
- 10 000 véhicules/jour
- 5 000 véhicules/jour
- 1 000 véhicules/jour
- hausse > 10%
- hausse < 10%
- baisse < 10%
- baisse > 10%

Par ailleurs, de fortes variations sur des petits volumes ne sont pas significatives. Par exemple, la hausse de 74 % sur l'avenue Gaston Galloux ne signifie que 300 camions supplémentaires et cela seulement en 2013, puisque jusqu'en 2012 le trafic était stable avec 400 camions par jour. C'est donc potentiellement l'effet direct et ponctuel d'un ou plusieurs gros chantiers.

Évolution des différents types de flux de Poids-Lourds entre les enquêtes cordon de 2003 et 2014



ZOOM SUR L'ENQUÊTE CORDON 2014

Comme la circulation générale, le trafic des poids-lourds a connu des évolutions contrastées ces dernières années. L'enquête cordon de 2014 permet d'observer que ce trafic est en augmentation sur la période 2003-2014. La baisse observée entre 2008 et 2013 n'a donc pas annulé les hausses enregistrées durant la période précédente. L'essentiel de l'augmentation provient du trafic d'échange.



Orientation 6

PROMOUVOIR DES COMPORTEMENTS DE DÉPLACEMENTS CITOYENS

LES OBJECTIFS

- Sensibiliser et communiquer auprès des entreprises et du grand public.
- Promouvoir les démarches de management de la mobilité (Plans de Déplacements d'Entreprise).
- Encourager l'achat de véhicules propres ou moins polluants par les entreprises.
- Organiser ou participer à des manifestations et la diffusion d'informations promouvant les modes doux.

< RAPPEL DES ACTIONS

33. DÉVELOPPER L'INFORMATION MULTIMODALE

Les différentes autorités organisatrices de transport collectif se sont associées pour créer une plateforme d'information multimodale développée à l'échelle régionale, dénommée JvMalin, ce qui permet aux utilisateurs de programmer leur itinéraire en toute simplicité, même s'il combine des trajets empruntant les différents réseaux. Chaque site local peut également utiliser le calculateur régional.



Page d'accueil du site www.jvmalin.fr et intégration du calculateur dans le site www.reseau-tao.fr



34. ENCOURAGER LES DÉMARCHES DE MANAGEMENT DE LA MOBILITÉ DES EMPLOYÉS

Le Conseil en Mobilité auprès des entreprises a été confié à la CCI du Loiret, qui a assuré la promotion des Plans de Déplacements d'Entreprises, ainsi qu'une animation annuelle sous forme de défis inter-entreprises (Bougeons autrement, 5 éditions). En complément, les opérateurs locaux Keolis et Odulys participent à des sessions d'information des salariés sur l'offre de mobilité qui sont réalisées sur le lieu de travail, à la demande de l'entreprise.

35. PROMOUVOIR L'ÉCOMOBILITÉ AUPRÈS DU GRAND PUBLIC

L'Agglo communique régulièrement en faveur des alternatives à la voiture, notamment dans le cadre de manifestations (semaine de la mobilité, fête du vélo, fête de l'environnement...). En complément, l'opérateur Keolis mène une démarche commerciale importante pour séduire de nouveaux usagers du réseau Tao (offre d'essai, formation à l'usage des transports en commun...).

36. AUGMENTER LE PARC DE VÉHICULES MOINS POLLUANTS ET MOINS ÉMETTEURS DE CO₂

Deux flottes captives avaient été identifiées comme cibles de l'action : il s'agissait des parcs de véhicules des communes et du matériel roulant du réseau Tao. Les communes ont intégré un certain nombre de véhicules électriques, GPL ou GNV au rythme du renouvellement de leur parc. De son côté, Tao a fortement électrifié son offre, avec l'arrivée de la seconde ligne de tram, mais aussi avec l'acquisition de navettes électriques. Par ailleurs, le parc de bus diesel s'améliore aussi du fait du renouvellement et des progressions des normes EURO, mais aussi du développement de l'usage du diester. Il convient également de souligner l'expérimentation en cours de deux bus hybrides.



Navette électrique et bus hybride du réseau Tao

Crédit photo : ©Agglo

Depuis 2010, la ville d'Orléans délivre des Disques Verts permettant aux véhicules propre de stationner gratuitement pendant 1H30 dans le secteur payant. Depuis sa mise en place, c'est près de 200 véhicules qui ont bénéficié de ce dispositif.



Le disque vert européen

Crédit photo : ©Ville d'Orléans



RESTE À FAIRE

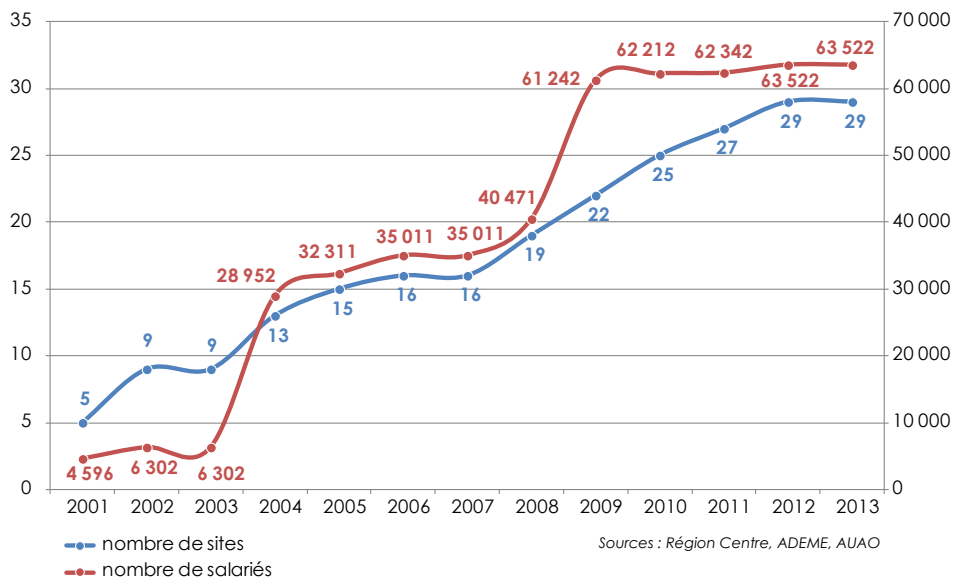
- Soutenir les démarches de Plan de Déplacements d'Entreprises
- Étudier et mettre en place un PDE pour les services de l'AggLO

< EFFETS OBSERVÉS

NOMBRE DE PDE

Les Plans de Déplacements d'Entreprises (PDE) se sont développés auprès des plus gros employeurs du territoire (Dior, l'Université, France Télécom, Pôle Emploi, La Poste, la Ville d'Orléans...). Les principales zones d'activités ont également mis en place des plans inter-entreprises (PDIE) : Pôle 45, GEZI, Adelis. Depuis 2009, les PDE répertoriés par la Région et l'ADEME se succèdent à un rythme stable, mais les structures concernées sont plus petites et le nombre de salariés concernés plafonne donc aux alentours de 63 500. Par ailleurs, les 1^{ers} PDE mis en œuvre doivent être réitérés sinon la dynamique risque de s'essouffler.

Évolution du nombre de Plan de Déplacements d'Entreprises et du nombre de salariés concernés



COVOITURAGE

En 2012, un site web unique a été créé à l'échelle départementale <http://www.covoiturage-loiret.com/>, ce qui permet de mutualiser les annonces et leur donner une meilleure visibilité. En 2013, 371 annonces avaient pour origine et/ou destination une commune de l'AggLO parmi les 498 déposées sur le site. Ce site a été consulté à 14 000 reprises en 2013. En complément, le Conseil Général du Loiret a mis en service 15 aires de covoiturage offrant un total de 218 places.

Page d'accueil du site www.covoiturage-loiret.com



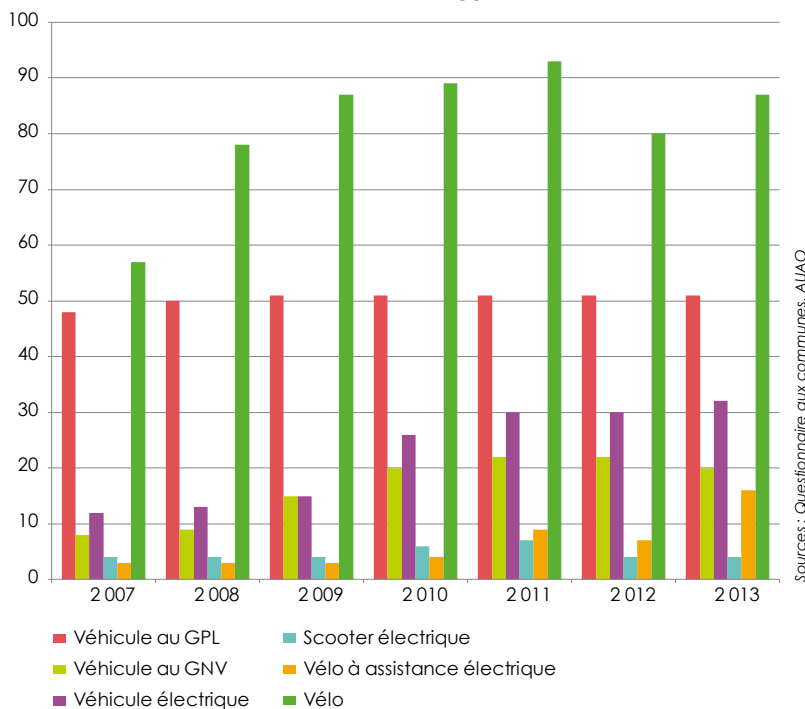
FLOTTE DE VÉHICULES « PROPRES » DES COMMUNES

Les services techniques des communes de l'agglomération s'équipent progressivement en véhicules propres. Les véhicules électriques et au gaz naturel font peu à peu partie du paysage et viennent compléter la flotte GPL, souvent plus ancienne et qui ne progresse plus. La flotte de vélos dans les communes s'est stabilisée, mais des vélos à assistance électrique viennent désormais la compléter et permettent ainsi à des agents moins sportifs de se déplacer à vélo.

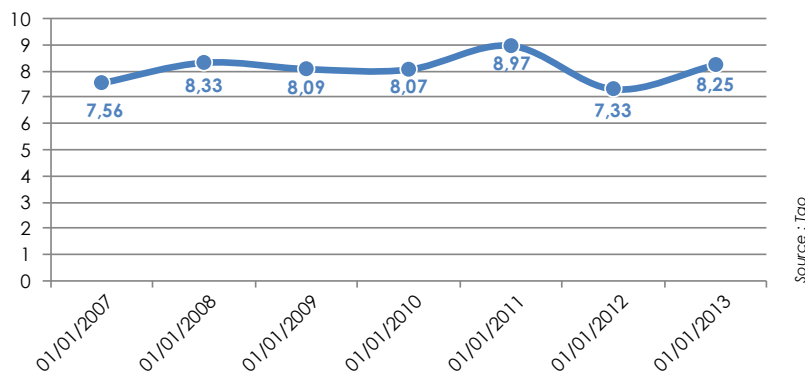
AGE MOYEN DU PARC TAO

La stabilisation de l'âge moyen du matériel roulant suppose un renouvellement permanent de celui-ci. Les normes environnementales ont fortement été durcies ces dernières années, ce qui permet une diminution notable des rejets de polluants. Par ailleurs, des navettes électriques et des bus hybrides ont fait leur apparition dans la flotte du réseau Tao.

Évolution de la flotte de véhicules "propres" des communes de l'agglomération



Âge moyen du parc





Orientation 7

VERS UN TERRITOIRE ACCESSIBLE POUR TOUS

< RAPPEL DES ACTIONS

37. POURSUIVRE LA MISE EN ACCESSIBILITÉ DES TRANSPORTS EN COMMUN

L'Agglomération a adopté en juillet 2009 son Schéma Directeur d'Accessibilité des Services de Transports Publics. Elle poursuit chaque année la mise en accessibilité des arrêts de bus de son réseau. Le tarif du service spécifique TPMR a été aligné sur le prix du ticket du réseau Tao. La mise en service de la seconde ligne de tramway a considérablement amélioré la part du réseau accessible aux PMR. L'intégralité du matériel roulant sera accessible aux fauteuils roulants en 2015.

Le déploiement en cours du nouveau système d'information voyageurs participera également à la mise en accessibilité du réseau.

38. METTRE EN COHÉRENCE LES POLITIQUES D'ACCESSIBILITÉ DES TRANSPORTS URBAINS, INTERURBAINS RÉGIONAUX ET NATIONAUX

La Région Centre a adopté en décembre 2008 le Schéma Directeur d'Accessibilité de son réseau TER. Le département a adopté celui du réseau de car interurbain Ulys en février 2010. Le réaménagement du pôle d'échange gare a permis sa mise en accessibilité avec notamment la réalisation d'une longue rampe en pente douce.

LES OBJECTIFS

- Améliorer l'accessibilité des réseaux de transports publics.
- Organiser l'espace public et les transports collectifs pour permettre leur totale accessibilité aux personnes handicapées ou à mobilité réduite.
- Rechercher la cohérence d'ensemble des politiques d'accessibilité.
- Créer des conditions de circulation favorables pour les personnes à mobilité réduite à l'échelle de l'agglomération.

39. METTRE EN ACCESSIBILITÉ LA VOIRIE ET LES ESPACES PUBLICS

L'élaboration d'un cahier de références techniques n'a pas été réalisée localement car les services de l'État (ex-CERTU) proposent déjà ce type de documentation. La proposition d'élaborer un plan intercommunal n'a également pas été retenue, les communes ayant à ce jour gardé la compétence correspondante.

40. PROMOUVOIR UNE CULTURE ACCESSIBILITÉ PARTAGÉE

La diffusion d'une culture partagée de l'accessibilité s'est effectuée à travers l'élaboration de nombreux documents spécifiques, qui n'existaient pas auparavant. La commission intercommunale qui se réunit annuellement est également un lieu important pour maintenir la prise en compte de cette problématique. L'accessibilité constitue désormais un critère incontournable dans la conception et la gestion des systèmes de transport, des espaces publics et des bâtiments.

RESTE À FAIRE

- Poursuivre la mise en accessibilité des points d'arrêts du réseau Tao et programmer leur mise en accessibilité dans le cadre d'un Schéma directeur - Agenda d'Accessibilité Programmé
- Poursuivre la réalisation des PAVE communaux et/ou élaborer un plan intercommunal de mise en accessibilité de la voirie et de l'espace public
- Adopter une charte d'accessibilité entre AOT

< EFFETS OBSERVÉS

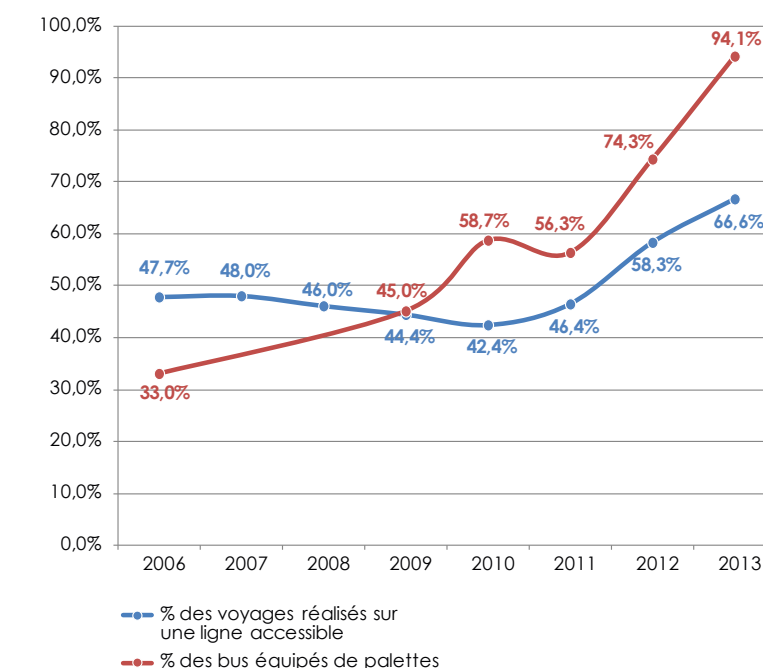
MISE EN ACCESSIBILITÉ DU RÉSEAU TAO

L'intégralité du matériel roulant sera accessible aux fauteuils roulants en 2015. Les 2/3 des voyages sont actuellement réalisés sur des lignes accessibles, principalement sur les deux lignes de tramway totalement accessibles. Cela représente un progrès considérable, réalisé en quelques années. Cependant l'objectif d'un réseau 100 % accessible à tous les types d'handicap semble difficile à atteindre, que ce soit en termes de coût financier ou d'impossibilités techniques.

MISE EN ACCESSIBILITÉ DE L'ESPACE PUBLIC

Les Plans de mise en Accessibilité de la Voirie et des Espaces publics (PAVE) n'ont pas été adoptés par toutes les communes de l'agglomération. Toutefois la moitié d'entre elles sont en cours de réflexion ou ont adopté leur PAVE :

- Orléans avait réalisé un diagnostic d'accessibilité des voiries et espaces publics au niveau de son hyper centre et un schéma directeur d'accessibilité en 2007.



- Olivet, Saint-Jean-de-Braye, Fleury-les-Aubrais et Semoy sont les premières communes à avoir adopté un PAVE.
- Des réflexions sont en cours à Chécy, Boigny-sur-Bionne, Combleux, Ormes, Mardié, Semoy, Chateau, Saint-Cyr-en-Val, Saint-Hilaire-St-Mesmin et Marigny-les-Usages.

Cela laisse ouvert un grand chantier de mise en accessibilité de la voirie et des espaces publics.



CONCLUSION

Le Plan de Déplacements Urbains de 2008 a guidé la politique des transports de l'agglomération depuis son adoption. L'essentiel du plan a désormais été réalisé. Les actions identifiées comme étant de court terme ont été engagées dès les premières années de vie du document. Les actions de grande envergure, notamment la ligne B du tramway sur laquelle se greffaient de nombreuses autres actions (de stationnement, de voirie, en faveur des modes doux...) ont également été mises en œuvre. Restent à réaliser des actions identifiées comme relevant du long terme et pour lesquelles il convient désormais de s'interroger sur les évolutions éventuelles de leurs contours et modalités, et sur leur pertinence par rapport aux évolutions du territoire et des besoins des habitants. Restent également à poursuivre des actions de longue durée : de communication, de pédagogie, mais aussi de rénovation ou de prolongation (du réseau cyclable par exemple).

Les résultats attendus sont au rendez-vous et l'objectif de réduction de part modale de la voiture a été dépassé, celui de doublement de la part des vélos est presque atteint. Les conclusions de cette évaluation à mi-parcours incitent donc à mettre en révision le PDU. De plus, depuis 2008, les évolutions réglementaires en matière de transport, d'urbanisme et d'environnement ont été nombreuses (Grenelle I et II, loi ALUR, Code des transports, ...) qui incitent, voir imposent de donner des objectifs plus larges au PDU. Les habitudes et les besoins de déplacements des habitants ont également changés (allongement des déplacements

domicile-travail; augmentation du budget transport incitant à utiliser des moyens de transports plus économiques; prise de conscience des bienfaits de la marche et du vélo sur la santé et l'environnement). Enfin, des projets d'envergure vont voir le jour à courte et moyenne échéance sur l'agglomération, projets peu ou pas pris en compte au sein du PDU actuel : urbanisation des quartiers Interives et des Groues, réouverture du trafic voyageur des liaisons ferroviaires Orléans-Châteauneuf et Orléans-Chartres, transport par câble en desserte de la gare des Aubrais...

La mise en révision du PDU de l'agglomération orléanaise est donc envisagée à court terme, avant l'échéance même du document en 2017. Néanmoins, une cohérence entre les différents documents de planification de l'agglomération doit être assurée. Le PDU doit être compatible au Schéma de Cohérence Territoriale (SCoT), en cours de révision, c'est pourquoi le lancement des réflexions pour un nouveau plan de déplacements urbains sur l'agglomération devra tenir compte du planning d'élaboration et d'adoption du SCoT.

ANNEXE : BILAN SYNTHÉTIQUE DES ACTIONS

ACTION	SOUS-ACTION	OPERATION	NON ENGAGÉE	ENGAGÉE	RÉALISÉE	
1 INTÉGRER LES VOIES RAPIDES DANS LE TISSU URBAIN	Réaménagement urbain de la RN 20 sud	1 RN20 Sud - Guignegault - Basse Moullière				
		2 RN 20 Sud - nouveau point d'échanges au Larry				
		3 Mails Ouest et Est				
2 OFFRIR DES ITINÉRAIRES D'ÉVITEMENT DES CENTRES URBAINS	À court terme seront aménagés les axes suivants	4 RN20 - A701				
		5 RN20 - RD97				
		6 doublement de la voie Ormes-Saran				
		7 liaison Ouest Les Groues RN20				
		8 Voie horticole				
		9 Prolongement du bd Victor Hugo Olivet 1				
		9b Prolongement du bd Victor Hugo Olivet 2				
		10 Rue du Pont Cotelle				
		10b Pont Cotelle				
		11 bd de Chateaudun 1				
		11b bd de Chateaudun 2				
		12 mails entre Halmagrand et Gambetta				
		13 bd de Chateaudun 3				
		A plus long terme seront créées	7' liaison Ouest vers Gidy			
			7'' Desserte Adélis			
	Amélioration du dispositif Liber'T Trans'Loire					
	Poursuite de la réflexion sur l'utilisation des autoroutes					
3 AMÉNAGER LES CARREFOURS POUR FAVORISER L'UTILISATION DES CONTOURNEMENTS	A court terme, les études et aménagements porteront sur	14 tête Nord pont Joffre				
		15 bretelle Gaston Galloux vers route de Sandillon				
		16 étude carrefour de Verdun				
	À plus long terme	17 carrefour sud de l'échangeur RN20-tangentielle				
4 RÉÉQUILIBRER L'ESPACE PUBLIC EN FAVEUR DES PIÉTONS, CYCLISTES, ET TRANSPORTS EN COMMUN EN VILLE	À court terme (2007 - 2012) les aménagements porteront sur	18 RN20 Nord Hoche-Libération				
		19 Fbg St Vincent				
		20 RD951 St Pryvé St Mesmin				
		21 RD960 St Jean de Braye				
		22 RD960 Chécy Mardié				
		23 RD157 Ingré-Ormes				
		24 fbg Bourgogne secteur Glacière				
		25 doublement avenue des Droits de l'Homme				
	À plus long terme	26 RN20 Nord Saran-Tangentielle				
	Réalisation de zones 30					
5 AMÉLIORER LA SÉCURITÉ SUR LE RÉSEAU DE VOIRIES	Définition de solutions et aménagements techniques de sécurisation adaptés pour les sites les plus accidentogènes					
	Évaluation de l'impact des aménagements sur l'accidentologie					
	Renforcement de l'information et des contrôles pour faire respecter les vitesses					
	Mettre en place une information dynamique accessible aux usagers sur les conditions de circulation					

ACTION	SOUS-ACTION	OPERATION	NON ENGAGÉE	ENGAGÉE	RÉALISÉE
6 METTRE EN ŒUVRE UN SCHEMA DIRECTEUR DE MODERATION DE LA VITESSE SUR L'AGGLOMÉRATION		Elaboration d'un document de références hiérarchisant le réseau viaire en fonction de la vitesse			
7 JALONNER LES ITINÉRAIRES		Jalonnement des itinéraires en fonction des différents types de véhicules, (poids lourds, voitures légères ou cycles)			
		Etude signalétique des zones d'activités économiques de l'agglomération			
		Mise en place d'un jalonnement dynamique pour repérer les parcs de stationnements de centre ville, les parcs relais et les deux roues			
8 LUTTER CONTRE LE BRUIT ET LES NUISANCES		Réalisation de la cartographie du bruit des infrastructures terrestres			
		Etude et traitement du bruit en fonction des axes			
		Prise en compte de la problématique du bruit le plus en amont possible de tout projet			
		Affectation d'itinéraires de transit spécifiques poids-lourds pour contourner efficacement l'agglomération			

ACTION	SOUS-ACTION	OPERATION	NON ENGAGÉE	ENGAGÉE	RÉALISÉE
9 RENFORCER LA COHÉRENCE DU RÉSEAU		Réalisation d'une deuxième ligne de tramway est-ouest			
		Réaménagement de la desserte des extrémités de la deuxième ligne de tramway			
		Réorganisation du réseau de bus associé			
		Préparation des évolutions du réseau de bus à moyen terme, au-delà de la réalisation de la deuxième ligne de tramway			
10 AMÉLIORER LES PERFORMANCES DES TRANSPORTS EN COMMUN		Prise en compte des transports en commun dans les projets d'aménagement ou de création de voirie			
		Création de couloirs mixtes bus-vélos			
		Mise en œuvre de la politique de priorité des bus et du tramway aux feux			
		Habilitation de la police des transports à verbaliser le stationnement gênant sur les aménagements dédiés aux bus et aux tramways			
11 VEILLER À LA SÉCURITÉ DANS LES TRANSPORTS		Poursuite de la mise en œuvre du plan de sécurisation des transports collectifs			
		Mise en œuvre d'un système de géolocalisation des bus, des équipages de vérificateurs et de la police des transports			
		Extension du système de vidéo surveillance aux stations de la deuxième ligne de tramway à partir de 2011			
		Amélioration de la sécurité des transports aux abords des arrêts des cars interurbain			
12 SUIVRE ET AMÉLIORER LA QUALITÉ DE SERVICE ET LE CONFORT DES TRANSPORTS COLLECTIFS URBAINS		Amélioration du confort du parc roulant			
		Poursuite du suivi de la qualité de service (indicateurs de résultat)			
		Amélioration de l'information des voyageurs			

ACTION	SOUS-ACTION	OPERATION	NON ENGAGÉE	ENGAGÉE	RÉALISÉE
13 AMÉNAGER LES POINTS D'ÉCHANGES DE TRANSPORTS COLLECTIFS DANS L'AGGLOMÉRATION ORLÉANAISE		Aménagement du pôle d'échanges de la gare			
		Aménagement des accès de la gare d'Orléans			
		Information multimodale dans le secteur Gare			
		Réflexion sur le devenir des navettes entre Orléans et les Aubrais			
		Création de 6 parcs relais le long de la deuxième ligne de tramway			
		Création d'un nouvel échange à l'arrêt Pierre Heuslin			
14 VALORISER LE POTENTIEL FERROVIAIRE		Etude du déplacement de la gare de Saint-Cyr-en-Val - La Source			
		Etude de haltes ferroviaires dans l'agglomération orléanaise			
		Etudes des points d'échanges potentiels et de la complémentarité des offres à long terme entre transports urbains et ferrés dans le cadre de projets de réouverture de lignes ferroviaires			
15 RECHERCHER LA COMPLÉMENTARITÉ ENTRE LES TRANSPORTS URBAINS ET INTERURBAINS		Création de rabattements entre réseaux de transport urbain et interurbain			
		Extension du principe de lignes Direct Express à d'autres pénétrantes interurbaines			
		Mise en œuvre des propositions de l'étude du devenir de la gare routière			
16 ETENDRE LA TARIFICATION ET LA BILLETTE INTÉGRÉE		Mise en place d'un système de billetterie multimodale, interopérable avec les autres modes de transports en région Centre en concertation avec le Département et la Région			
		Etendre la tarification intégrée			

ACTION	SOUS-ACTION	OPERATION	NON ENGAGÉE	ENGAGÉE	RÉALISÉE
17 PROJET «CULTURE MOBILITÉ DOUCE»		Mise à jour du cahier de références vélo			
		Intégration de l'ensemble des actions modes doux du présent PDU dans une charte			
		Création d'un groupe de travail technique «mobilité douce»			
		Prise en compte du vélo, dans les projets d'urbanisme, de construction, d'aménagement, de voirie			
		Encouragement des communes à fixer dans les documents d'urbanisme des stationnements pour les vélos			
		Mise en œuvre d'actions de lutte contre le vol			
		Réalisation de comptage des déplacements vélo			
		Observatoire de l'accidentologie des piétons et deux-roues			
		Actions de sensibilisation du public en faveur des modes doux, respectueux de l'environnement et excellents pour la santé			
		Evaluation périodique de la politique cyclable			

ACTION	SOUS-ACTION	OPERATION	NON ENGAGÉE	ENGAGÉE	RÉALISÉE
18 PROJET «CULTURE MOBILITÉ DOUCE»	Amélioration de l'accessibilité du campus à vélo depuis les quartiers environnants et les itinéraires cyclables existants				
	Organisation de la perméabilité cyclable du domaine universitaire				
	Mise en place systématique de dispositifs de stationnements sécurisés et abrités aux entrées principales des lieux d'enseignement et de vie des étudiants				
	Développement d'un service de prêt ou de location longue durée pour les étudiants				
	Information permanente auprès des étudiants				
19 PROJET «SYNERGIE VÉLO/TRANSPORTS EN COMMUN»	Organisation autour de la deuxième ligne de tramway				
	Organisation de l'accès au réseau de transports en commun				
	Organisation de l'accès aux gares				
	Aménagement d'une station vélo dans le cadre du réaménagement de la gare d'Orléans				
	Tarification intégrée				
20 PROJET «AUTOUR DE L'ÉCOLE»	Aménagement des itinéraires d'accès aux collèges et aux lycées intégrés dans le programme d'itinéraires prioritaires du projet «vélo des villes»				
	Sécurisation des accès et des abords des écoles, des collèges et des lycées				
	Mise en œuvre d'actions «Carapattes» et «Caracycles» d'accompagnement des enfants à l'école				
	Renforcement de l'équipement et de la sécurisation des parcs de stationnement vélo des collèges, lycées et centres de formation et d'apprentissage				
	Information et sensibilisation continue à la sécurité routière, à l'environnement et à l'écomobilité				
21 PROJET «VÉLO DES VILLES»	Révision du schéma directeur des itinéraires cyclables (SDIC)				
	Définition et mise en œuvre d'un programme prioritaire d'itinéraires d'intérêt d'agglomération sécurisés et continus pour la période 2008 - 2012				
	Sécurisation et amélioration constante des itinéraires existants (à intégrer dans la charte mode doux)				
	Développement de la pose systématique d'arceaux sur voirie				
	Mise en accessibilités aux vélos de certains parcs de stationnement en ouvrage				
	Mise en place et suivi d'un système de location / prêt de vélos de courte durée en libre - service dans le cœur de l'agglomération				
22 PROJET «VÉLO DES CHAMPS»	Achèvement de la première phase des itinéraires de loisirs				
	Création et jalonnement d'itinéraires d'accès depuis les centres-villes et les gares				
	Aménagement d'aires de repos, stations services, stationnements, fontaines d'eau, mobilier urbain				
	Prolongement des projets engagés				
	Etude d'autres itinéraires de loisirs				
	Accompagnement touristique				

ACTION	SOUS-ACTION	OPERATION	NON ENGAGÉE	ENGAGÉE	RÉALISÉE
23 MAÎTRISER LE STATIONNEMENT À PROXIMITÉ DE CERTAINS ARRÊTS DE TRANSPORTS COLLECTIFS (STATIONS DE TRAMWAY, GARES)		Poursuite de la création de parcs relais			
		Protection des secteurs commerçants ou résidentiels adjacents à proximité de certains arrêts de transports collectifs (stations de tramway, gares)			
		Adapter les normes de stationnement pour les nouvelles constructions dans les secteurs bien desservis par les transports collectifs			
24 AMÉLIORER L'ACCUEIL DES VISITEURS		Maintien d'une surveillance efficace et ciblée sur la voirie payante			
		Renforcement de la cohérence tarifaire			
		Maintien d'un bon équilibre entre abonnés et visiteurs dans les parcs en ouvrage			
		Maintien de l'ouverture en soirée de parcs proches des pôles d'activités nocturnes, à tarifs attractifs			
		Création de nouveaux parkings en ouvrage			
25 FAVORISER LE STATIONNEMENT DES RÉSIDENTS		Amélioration du jalonnement statique des parcs, et du jalonnement dynamique			
		Sur voirie, stationnement de moyenne durée : maintien d'un tarif résident			
26 FAVORISER LE REPORT MODAL DES PENDULAIRES		Dans les parcs d'Orléans Gestion			
		Maintien ou renforcement de la cohérence tarifaire entre parkings et transports en commun			
		Poursuite de la communication sur les choix possibles en matière de stationnement			
		Soutien aux démarches de plans de déplacements des employés			
27 POURSUIVRE LA RÉFLEXION SUR L'ORGANISATION DU STATIONNEMENT AVEC LES TRANSPORTEURS PRIVÉS		Adaptation des normes de stationnement pour les nouvelles constructions à usage autre que d'habitation dans les secteurs bien desservis par les transports collectifs			
		Réorganisation du stationnement des autocars de tourisme à Orléans jusqu'à la deuxième ceinture des boulevards en lien avec les offices de tourisme			
28 LUTTER CONTRE LE STATIONNEMENT ILLICITE		Poursuite du dialogue régulier avec les représentants des taxis au sein des commissions spécialisées			

ACTION	SOUS-ACTION	OPERATION	NON ENGAGÉE	ENGAGÉE	RÉALISÉE
29 PROMOUVOIR «UNE CULTURE DU TRANSPORT DE MARCHANDISES EN VILLE»		Création d'un groupe de travail «marchandises»			
		Elaboration d'une charte de bonne conduite			
		Diffusion de l'information auprès des transporteurs et commerçants sur la réglementation des livraisons et sur la circulation des poids lourds dans l'agglomération			
		Etude de la prise en compte dans les documents d'urbanisme (PLU, ZAC) d'aires de livraison sur espace privé pour les grands établissements industriels et commerciaux			
		Soutien institutionnel des initiatives privées de dessertes novatrices du plateau piétonnier pour réduire les nuisances environnementales liées à la circulation des véhicules de transport et pour permettre une desserte attractive pour les usagers du centre-ville			
		Sensibiliser les acteurs du transport de marchandises en ville aux problématiques environnementales			
		Promouvoir l'usage des véhicules propres (expérimentations en cours type Petite Reine et ses triporteurs, Chronopost et son chariot guidé)			
30 AMÉLIORER LA GESTION DE LA VOIRIE ET LA GESTION DES CHANTIERS		Adaptation du nombre et de la localisation des aires de livraison aux besoins			
		Renfort du contrôle du respect du bon usage des aires de livraison			
		Simplification de la réglementation des livraisons (horaires, critères de taille et de secteur) et harmonisation des réglementations entre les communes de l'AgglO			
31 METTRE EN ŒUVRE DES MESURES NOVATRICES EN MATIÈRE DE TRANSPORT DE MARCHANDISES EN VILLE		Mise en place d'aires de stationnement partagé			
		Expérimentation de un ou plusieurs espaces de livraison de proximité (ELP)			
		Etude de services de livraison (type consignes)			
32 ADAPTER LE SCHÉMA DES AXES DE CIRCULATION SPÉCIFIQUE		Modification des itinéraires spécifiques imposés aux transports exceptionnels pour permettre le passage de la deuxième ligne de tramway			

ACTION	SOUS-ACTION	OPERATION	NON ENGAGÉE	ENGAGÉE	RÉALISÉE
33 MAÎTRISER LE STATIONNEMENT À PROXIMITÉ DE CERTAINS ARRÊTS DE TRANSPORTS COLLECTIFS (STATIONS DE TRAMWAY, GARES)		Projet d'une centrale d'information multimodale à l'échelle régionale			
		Développement des services d'information multimodale à l'intention des usagers			
34 AMÉLIORER L'ACCUEIL DES VISITEURS		Soutien aux démarches de plans de déplacement d'employés (PDE)			
		Maintien d'une réduction sur les abonnements SEMTao annuels pour les salariés			
		Etude et mise en place d'un PDE pour les services de l'AggLO			
		Possibilité de participation financière des employeurs au financement des transports publics urbains pour les déplacements de leurs salariés entre leur résidence et leur lieu de travail			
		Information sur les aides existantes pour l'étude de plans de déplacements d'établissements scolaires			
35 FAVORISER LE STATIONNEMENT DES RÉSIDENTS		Promotion des alternatives à l'auto-solo			
		Participation de l'AggLO lors de manifestations			
		Diffusion d'informations			
		Soutien au développement de l'autopartage			
36 FAVORISER LE REPORT MODAL DES PENDULAIRES		Création d'un site Internet de covoiturage commun entre la ville d'Orléans, l'AggLO, la CCI et le BRGM			
		Encouragement à l'achat de véhicules propres par les administrations			
		Poursuite du renouvellement du parc de transports urbains avec des véhicules moins polluants			

ACTION	SOUS-ACTION	OPERATION	NON ENGAGÉE	ENGAGÉE	RÉALISÉE
37 POURSUIVRE LA MISE EN ACCESSIBILITÉ DES TRANSPORTS EN COMMUN	Mise en accessibilité de la ligne de tramway est-ouest				
	Mise en accessibilité progressive du réseau de transports urbains				
	Elaboration d'un schéma directeur d'accessibilité des services de transports publics urbains				
38 METTRE EN COHÉRENCE DES POLITIQUES D'ACCESSIBILITÉ DES TRANSPORTS URBAINS, INTERURBAINS RÉGIONAUX ET NATIONAUX	Elaboration d'un schéma directeur d'accessibilité du réseau de TER pour 2008				
	Elaboration d'un schéma directeur d'accessibilité du réseau interurbain Ulys du Conseil Général du Loiret				
	Elaboration d'une charte accessibilité entre autorités organisatrices de transport et transporteurs				
	Amélioration de l'accessibilité du centre-bus, en lien avec la rénovation de la gare ferroviaire d'Orléans et le projet Mobigare piloté par la SNCF				
39 METTRE EN ACCESSIBILITÉ LA VOIRIE ET LES ESPACES PUBLICS	Elaboration d'un cahier de références techniques pour la mise en accessibilité des aménagements de voirie et des espaces publics				
	Elaboration d'un plan intercommunal de mise en accessibilité de la voirie et des espaces publics				
40 PROMOUVOIR UNE CULTURE ACCESSIBILITÉ PARTAGÉE	Création d'une commission intercommunale pour l'accessibilité aux personnes handicapées				
	Prise en compte de l'accessibilité dans les projets d'urbanisme, de construction, d'aménagement, de voirie				
	Désignation d'un référent accessibilité par commune				
	Respect des places de stationnement GIG-GIC				
	Mise en place une procédure de dépôt de plainte en matière d'obstacle à la libre circulation des PMR				
	Sensibilisation aux problématiques de l'accessibilité				
	Informier sur l'accessibilité de transports et des espaces publics et rendre accessible l'information pour tous				
	Evaluation périodique de la politique accessibilité				



Communauté d'agglomération

PDU

2008

Orléans Val de Loire

AUAO
 Agence d'urbanisme de
 l'agglomération orléanaise
 3, rue de la Cholérie - 45000 Orléans
 tél. : 02 38 78 76 76
 mail : agence.urba.orleans@auao.org

www.auao.org
 Date de publication : mars 2015 ©AUAO

Déplacements | étude



agence d'urbanisme
 de l'agglomération orléanaise
www.auao.org