

CONSEIL DE DEVELOPPEMENT

Avis sur le projet de révision du PDU

04/12/2018

Le projet de PDU 2019-2028 se décline en 5 axes, développés en 25 fiches actions.

Le groupe de travail PDU du Conseil de Développement a opté pour une sélection de 8 axes qui nous ont semblé prioritaires, plutôt que de tenter de couvrir les 25 fiches.

Les 8 thèmes que nous avons sélectionnés sont :

- 1. LE PLAN VELO ET MODES DOUX « ROULANTS »**
- 2. LES ELEMENTS FAVORISANT LA MARCHÉ A PIED**
- 3. LA POLITIQUE DU STATIONNEMENT et des PARKINGS**
- 4. AMELIORER L'EFFICIENCE du RESEAU de TRANSPORT en COMMUN**
- 5. LES CONNECTIONS à l'IDF/ AEROPORTS/ GRAND PARIS**
- 6. UNE GARE UNIQUE pour ORLEANS**
- 7. LA LIAISON FERROVIAIRE ORLEANS-CHATEAUNEUF**
- 8. INCITER ENTREPRISES et ADMINISTRATIONS à PRENDRE des MESURES en faveur du DEVELOPPEMENT DURABLE**

Le groupe de travail, constitué de 9 personnes et animé par André Magnon-Pujo, s'est réuni 5 fois depuis septembre 2018.

Dans le cadre de nos travaux nous avons rencontré l'ancien puis le nouveau VP Transport de la Métropole ainsi que le directeur des déplacements, le directeur régional de SNCF Réseau, l'Agence d'Urbanisme, le directeur du GIE Odulys exploitant le réseau Rémi/Ulys, et le président de l'association des étudiants ÔCampus.

Le Conseil salue l'objectif du PDU d'une baisse de 8 points en 10 ans de la part modale automobile pour les conducteurs auto-solistes.

Le Conseil préconise que des priorités fortes soient marquées en faveur de la marche à pied, du vélo, de l'efficacité du réseau de transport, et des connections avec la région parisienne. Ces 4 axes sont considérés comme prioritaires pour le rayonnement de la Métropole, comme pour la qualité de vie de ses habitants.

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

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

**

1 LE PLAN VELO ET MODES DOUX « ROULANTS »

- L'objectif du PDU est d'**augmenter de 50% les déplacements à vélo et les modes doux roulants**, pour atteindre 80.000 déplacements/jour.
- Cet objectif est très ambitieux. Le Conseil se félicite des progrès déjà accomplis en matière de politique vélo ; il considère que **l'atteinte de cet objectif est prioritaire**, et qu'à ce titre le Plan Vélo doit respecter **quelques principes fondateurs**, autour du triptyque continuité, sécurité, franchissements :
 1. Ce plan doit intégrer le vélo, mais aussi les nouveaux modes doux roulants, tels que trottinette, Seegway, et autres modes acceptés par la nouvelle législation.
 2. Les itinéraires cyclables doivent être clairement et systématiquement séparés des itinéraires piétons ; le principe de **séparation vélo-piétons et vélo-voitures** est un gage de **sécurité** pour tous. Il doit permettre la coexistence en toute **sécurité** avec les piétons, et a fortiori avec les voitures.
 3. Le principe de **continuité** doit être recherché, ainsi que la **sécurité** : pour cela créer de vraies pistes cyclables, goudronnées, continues, sécurisées, pratiques à l'usage.
 4. La continuité et la sécurité passent par des **franchissements de Loire sécurisés et spécifiques, franchissements sur chaque pont ou à proximité.**

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

- un **schéma directeur** des itinéraires cyclables à horizon 10 ans, avec une évaluation et une **révision tous les 3 ans**, assurant **une priorité et une continuité** aux itinéraires cyclables
- un **budget annuel** sanctuarisé de créations et aménagements d'itinéraires cyclables, **fortement augmenté** par rapport au projet du PDU, **exprimé en millions d'euros** (hors réfection de voirie) et non plus en centaines de milliers ; ceci pour atteindre l'objectif du PDU en **étendant le réseau cyclable** d'une part, et en **sécurisant les voies cyclables** d'autre part.
- la mise aux normes de sécurité de plusieurs voies cyclables non conformes et rendues dangereuses pour les cyclistes

- un **développement du réseau Vélo+** et de parkings vélo plus largement dans la Métropole, notamment pour desservir les sites universitaires (La Source et Madeleine, demande forte des étudiants), et également les arrêts de bus et tram en sortie des faubourgs, ainsi que l'avenue des Droits de l'Homme. Développement adossé à une contribution des collectivités comme pour le réseau bus. A La Source, créer des stations de vélo aux arrêts du tramway, à Parc Floral, Université Château et l'Indien.

Créer également une station Vélo+ à l'Île Charlemagne, et dans les communes de la périphérie de la Métropole.

- des **franchissements de Loire sécurisés** pour les cycles et les modes cyclables.

Pour ce faire, le Conseil considère que **l'ensemble des franchissements actuels de la Loire** doit être adapté à la circulation en vélo ; l'un de ces franchissements pourrait être réalisé avec une passerelle en encorbellement sur le tablier du **Pont Royal**.

(Des études de faisabilité ont été faites en ce sens ; la ville de La Charité sur Loire a de son côté réalisé une passerelle très esthétique qui pourrait être réalisée à Orléans).

Pour emporter l'adhésion de l'ABF, un principe de réversibilité pourrait être proposé, avec retour possible à la situation d'origine si l'ABF le demandait ultérieurement. En cas de refus de l'ABF, une passerelle dédiée dans l'axe de la rue de Recouvrance ou en face des Halles serait une solution de repli.

L'amélioration du franchissement du pont Joffre est également nécessaire.

La réalisation de ces franchissements de Loire est indispensable et prioritaire pour assurer la crédibilité d'un plan Vélo dans la Métropole.

- l'interdiction aux voitures de stationner sur les pistes cyclables, par des séparateurs, la pose de plots de protection et par verbalisation.
- la création de **deux « autoroutes cyclables »**, du Nord au Sud et de l'Est à l'Ouest de la Métropole, pour rouler en toute sécurité et relier des quartiers très distants les uns des autres au vu du caractère étendu de la Métropole. *(Demande forte des étudiants de l'association ÔCampus).*

Ces « autoroutes cyclables » doivent :

- Permettre d'accueillir tous les modes doux « roulants », des vélos aux trottinettes électriques et aux Seegway
- Être totalement séparés de la circulation des piétons et des voitures
- Être de vraies pistes cyclables, goudronnées, continues, sécurisées, pratiques
- **Pour réaliser l'axe Est-Ouest**, ne pas utiliser le tracé des berges de Loire en l'état (non goudronnées, non séparées des piétons)
- **Pour l'axe Nord-Sud**, franchir la Loire par une passerelle sur ou proche du pont George V.

2. LES ELEMENTS FAVORISANT LA MARCHE A PIED (MAP) :

L'objectif du PDU concernant la MAP est le **plus ambitieux de tous les modes de déplacement** : + 46.000 déplacements pour les porter à 305.000 déplacements/jour ; soit 29% du total des déplacements, revenant ainsi au niveau des années 1980.

Le Conseil approuve cet objectif ambitieux, tout en questionnant sur les moyens déployés pour atteindre cet objectif.

Les principes fondateurs de ce plan de reconquête pourraient se décliner ainsi :

- le **plan piéton** doit pouvoir faire l'objet d'une évaluation et **révision tous les 3 ans**
- la **sécurité des cheminements** doit être assurée, notamment sur les points durs. Le traitement des **chaussées glissantes** doit être effectué.
- la **sûreté des cheminements** également, de jour comme de nuit
- le **confort des piétons** doit être traité : bancs, espaces verts, éclairages, propreté
- l'**accessibilité aux PMR** doit être assurée

Certains points durs ou actions prioritaires pourraient être menées rapidement :

- les cheminements au Campus (boue, trottoirs en gravillon, manque d'éclairage...)
- les trottoirs le long de la RN 20, au Nord comme au Sud (après Véloland).
- le marquage au sol de certains itinéraires ; accompagné d'un traitement antidérapant.

Face à l'objectif ambitieux de 305.000 déplacements à pied par jour, le Conseil n'a pas trouvé le montant du budget affecté au développement de la marche à pied et s'en inquiète.

3 LA POLITIQUE DU STATIONNEMENT et des PARKINGS

- Le Conseil suggère de mettre en place un **observatoire du stationnement**, afin de mesurer les effets des mesures prises en matière tarifaire. Ces mesures et capteurs de flux permettraient d'objectiver le débat (mesure des flux piétons, de la rotation des voitures en stationnement, etc.)
- Le renforcement des dessertes des P+R par les TC, en périphérie de la Métropole, renforcerait l'**attractivité des P+R**, et permettrait de diminuer la circulation en ville.
- Simultanément l'observatoire du stationnement devrait aider à prendre les mesures nécessaires pour **favoriser la vitalité des commerces du centre-ville**.
- Concernant spécifiquement le **parking de surface de la gare des Aubrais**, le **Conseil s'oppose à sa suppression**, du fait de la perte de temps générée par un parking situé à l'ouest du faisceau de voies. **Le maintien des capacités de parking à l'est est indispensable**, en complément de la réalisation des parkings d'Interives. Le parking en ouvrage pourrait peut-être être rehaussé afin de participer au maintien nécessaire des capacités à l'est.
- Le Conseil affirme que la réalisation à court terme d'un téléphérique ou d'une passerelle ne doit pas être un obstacle à la réalisation future de la gare unique.

4. AMELIORER L'EFFICIENCE du RESEAU de TRANSPORT en COMMUN (TC)

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

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

Pour améliorer l'attractivité du réseau le Conseil préconise :

- la **création de couloirs bus** sur les axes le permettant, couloirs ouverts également à la circulation des cars Rémi du réseau régional.
- la **généralisation de la priorité aux feux sur les lignes structurantes** du réseau, avec boucles de détection en amont, ce qui permet de pallier en partie l'absence de couloirs bus.
- le **renforcement des fréquences sur ces mêmes lignes structurantes**, et particulièrement sur les lignes de tram, avec une demande forte des étudiants de passer la fréquence à 20mn le soir contre 30 mn actuellement.
- le développement du **transport à la demande dynamique en périphérie**, rendu souple et pratique avec les appli sur smartphone
- le renfort de la **desserte des parcs d'activité**, ainsi que des zones de loisirs (Ile Charlemagne)

D'autre part le Conseil propose une **coopération avec le réseau régional** sur :

- **l'amélioration de la gare routière** d'Orléans, bien placée mais peu sécurisée
- le **rabattement de lignes interurbaines sur les lignes de tramway** :
 - à Saint Jean de Braye Léon Blum (lignes 3 et 6)
 - à La Chapelle 3 Fontaines
 - à La Source ou au Zenith
- l'établissement d'un accord Région-Métropole autorisant la montée de clients dans les cars Rémi à l'intérieur du PTU (à l'image de l'accord existant pour les lignes 8 et 16).

LES DEVELOPPEMENTS FUTURS de LIGNES TC STRUCTURANTES

La priorité doit être donnée au renforcement de l'offre sur les lignes existantes, lignes de tram et lignes de bus structurantes.

Puis aux aménagements de voirie pour réaliser des couloirs bus et mettre en place la priorité aux feux.

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

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

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

1. La connexion aux aéroports et au réseau ferroviaire national :

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

2. La connexion au Grand Paris :

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

- En effet la ligne TER Paris-Orléans atteint environ 23.000 voyages/jour.
- D'autre part l'amélioration de la performance de la ligne actuelle interviendra à l'horizon 2030, (avec la mise en place du système ERTMS2 , permettant de diminuer les cantonnements et d'améliorer les fréquences)
- D'ici-là, une connexion au Grand Paris doit être étudiée, soit aux Ardoines, soit à Bibliothèque François Mitterrand (mais plus complexe à insérer dans le trafic RER francilien).
- Le Conseil suggère que la Métropole saisisse SNCF et SGP (Société du Grand Paris) sur le sujet, et finance si nécessaire la **première étude de faisabilité** (cout de l'ordre de 400K€à 500K€) afin **d'accélérer les prises de décision** pour la connexion à un projet qui a déjà démarré.
- Le Conseil alerte : 1. sur le fait que **l'intégration d'une halte ferroviaire ne doit pas être trop pénalisante en temps de parcours** pour ceux qui continuent sur Austerlitz (difficultés d'insertion dans le trafic RER induisant un arrêt prolongé aux Ardoines par exemple). Pour faciliter cette demande, cette halte pourrait être demandée dans un premier temps **en dehors des heures de pointe.**

3. sur le fait que **cette nouvelle halte ne doit pas se substituer à Austerlitz**, halte qui dans tous les cas doit être maintenue.

6. UNE GARE UNIQUE POUR ORLEANS

A moyen terme, l'opportunité d'une gare unique à Orléans se pose. Une telle gare est indispensable à la Métropole, regroupant tous les trains en passage et les trains en terminus à Orléans, répondant ainsi à l'ambition de la Métropole de rejoindre le groupe des métropoles françaises les plus attractives.

Le Conseil considère **qu'une volonté politique forte doit être exprimée en ce sens**, et que la **Métropole doit en faire une priorité vis-à-vis de SNCF Réseau** dans les nombreuses études que cette dernière doit réaliser.

Les études et les décisions définitives pour ce type de projet sont longues.

Toutefois il apparaît indispensable d'engager dès maintenant :

1. les études de faisabilité d'un tel projet sur le site envisagé, au sud de la gare des Aubrais.
2. la mise en place d'un **comité de pilotage politique fort**, dédié exclusivement à ce sujet et distinct des instances existantes à ce jour, piloté par le président de la Métropole, intégrant la Région, la Métropole, SNCF Réseau, SNCF Mobilités, et Gares et Connexions.
3. le **financement** par la Métropole d'une étude initiale à confier à SNCF Réseau **dès début 2019** (coût de l'ordre de 500K€), afin de lancer le processus et montrer la détermination de la capitale régionale sur ce projet.
4. les **réservations foncières** nécessaires, afin de ne pas obérer les choix futurs.
 - Il est essentiel de faire connaître dès maintenant à SNCF le choix de la Métropole d'aller à terme vers cette solution de gare unique :
 - En effet le **regroupement des postes d'aiguillage de la gare des Aubrais est prévu pour 2024. Il s'agit d'une opération lourde** ; le schéma général des aiguillages doit être construit très en amont, et est fortement impacté par l'existence ou non d'une gare unique. D'où la nécessité de lancer les études rapidement.

D'autre part, **des études d'exploitation seront à mener** pour intégrer la gestion des TER et la gestion des grandes lignes dans une gare unique.

Celle-ci sera un véritable atout pour le développement et le rayonnement d'Orléans et de sa Métropole.

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

7. LA LIAISON FERROVIAIRE ORLEANS-CHATEAUNEUF

Ce projet est aujourd'hui reporté par la Région, « les conditions institutionnelles, techniques et par voie de conséquence financières n'étant pas remplies » (avis la la Région du 25/10/2018)

Au vu de l'analyse socio-économique, des couts importants du projet (240M€₂₀₁₅), et du faible nombre de déplacements projetés ne disposant pas de la ligne B du tramway dans le périmètre considéré, le Conseil prend acte de ce report, et souhaite toutefois l'accompagner de deux demandes :

1. que la liaison par car existante soit améliorée, avec notamment :
 - un renforcement des fréquences en pointe

- une mise en place de la circulation sur la bande d'arrêt d'urgence sur la tangentielle dans le sens entrant vers Orléans (comme à Grenoble par exemple)
 - une étude du gain de temps obtenu en rabattant les cars sur le terminus de la ligne B au Clos du Hameau ou à Léon Blum à Saint Jean de Braye.
 - enfin un traitement global de la ligne en « BHNS, ligne à haut niveau de service
2. que les autres demandes de la Métropole en matières d'études sur le ferroviaire soient prioritaires dans le cahier des charges de SNCF (études sur la connexion avec le Grand Paris, et sur la gare unique)

8. INCITER ENTREPRISES et ADMINISTRATIONS à PRENDRE des MESURES en faveur du DEVELOPPEMENT DURABLE :

- Le Conseil insiste pour que les administrations et **collectivités donnent l'exemple** en établissant des PDA : Métropole, Département, Région, Hôpital, ...
- La Métropole, misant à raison sur le développement durable, doit poursuivre la **promotion de ces plans de déplacements**, en s'appuyant notamment sur :
 - la réalisation d'un document de base, transposable, comme aide à l'élaboration d'un PDE ; document qui pourrait reprendre les « **bonnes pratiques** » à destination des employeurs.
 - la création d'un **guichet unique** pour instruire ces plans
 - le fait de confier cette mission à l'exploitant transport, ou à une agence de la mobilité.
- Un **plan de déplacements** pourrait être mis en place pour **chaque parc d'activités**, pour régler les problèmes de congestion à l'heure de pointe.
- **L'écèlement de l'heure de pointe** : la Métropole doit pouvoir parler aux Universités, lycées, collèges, afin d'écèlement l'heure de pointe en décalant les horaires de rentrée. (Le cas de Rennes est remarquable : le décalage de l'heure de rentrée de 15 minutes dans une université a permis de décongestionner la ligne de métro à l'heure de pointe , et de ne pas acheter de rames supplémentaires)

CONCLUSION

En synthèse, le Conseil approuve l'objectif global du PDU d'une baisse significative de la voiture dans les déplacements intra-Métropole.

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

- **les modes doux – marche à pied et vélo-** qui participent fortement à l'amélioration de la qualité de vie, et dont les actions à mettre en place sont peu onéreuses au regard des autres actions à mener.
- **les transports en commun, tant à l'intérieur de la Métropole que vers Paris.**

Concernant ce dernier point, le Conseil préconise que la Métropole prenne le leadership et engage dès maintenant les études avec tous les partenaires concernés.

Le Conseil suggère enfin qu'une évaluation de l'avancement de ces sujets puisse être faite régulièrement, et au moins tous les 3 ans.

Pour conclure, le Conseil s'est autosaisi du sujet des transports, et notamment du sujet de la gare unique.

En annexe ci-dessous, le Conseil a tenté une évaluation des différents sujets abordés, à l'aune des critères d'attractivité économique, accessibilité, et qualité de vie :

	Attractivité économique	Accessibilité	Qualité de vie	TOTAL	Priorité
Plan Vélo	3	4	5	12	P1
Marche à pied	3	4	5	12	P1
Stationnement	4	5	2	11	
Efficienc TC	4	5	3	12	P1
Connections IDF	5	5	2	12	P1
Gare unique	5	5	2	12	P1
Orléans- Chateauneuf	3	3	2	8	
PDE/ Dev. Durable	3	3	1	7	

