

m Orléans Métropole

n° 30 LA LETTRE
D'INFORMATION
DÉCEMBRE 2018 D'ORLÉANS
JANVIER 2019 MÉTROPOLE

www.orleans-metropole.fr

Boigny-sur-Bionne \ Bou \ La Chapelle-Saint-Mesmin \ Chanteau \ Chécy \
Combleux \ Fleury-les-Aubrais \ Ingré \ Mardié \ Marigny-les-Usages \
Olivet \ Orléans \ Ormes \ Saint-Cyr-en-Val \ Saint-Denis-en-Val \
Saint-Hilaire-Saint-Mesmin \ Saint-Jean-de-Braye \ Saint-Jean-de-la-Ruelle \
Saint-Jean-le-Blanc \ Saint-Privy-Saint-Mesmin \ Saran \ Semoy \



« Il faut avoir le courage de prendre des décisions pour franchir des caps. Celui de la transition écologique est essentiel. »

MOBILITÉ - TRANSPORTS

Décarboner le parc bus, renforcer le transport à la demande et le service des transports à mobilité réduite (TPMR), encourager la pratique du vélo et faciliter le parcours usagers: entretien avec Olivier Carré, maire d'Orléans, président d'Orléans Métropole, sur les quatre axes forts de la DSP transports qui entre en vigueur au 1^{er} janvier 2019.

Orléans Métropole vient de reconduire la gestion de ses transports publics à Keolis? Quels sont les points forts de cette nouvelle délégation de service public (DSP)?

Olivier Carré: Keolis était le seul candidat, ce qui est toujours plus difficile pour négocier, mais nous y sommes parvenus. D'abord, à court terme, le fonctionnement des bus doit nettement s'améliorer, c'est une de nos priorités. Ensuite, nous devons profiter des innovations technologiques pour rendre nos déplacements propres. Deux transitions sont à l'œuvre : écologique et numérique. Transition écologique car il faut décarboner nos transports publics ; aujourd'hui, le tram roule à l'électrique,



"Nous devons améliorer nettement le fonctionnement des bus et profiter des innovations technologiques pour décarboner nos transports publics."

demain, ce sera 100% de notre réseau métropolitain. Et transition numérique parce que la technologie va nous permettre d'adapter les modes de transport aux besoins de mobilité de chacun et de satisfaire la demande dans les zones peu denses sans avoir à déployer des infrastructures lourdes et coûteuses.

Quels sont les autres avantages contenus dans cette DSP pour les usagers ?

O. C. : Nous allons renforcer l'offre sur les lignes fortes ainsi que la fréquence du tram en soirée, faciliter le paiement par carte à bord et améliorer l'information des voyageurs, doubler les moyens sur les services TPMR, augmenter de manière très significative le nombre de vélos à assistance électrique et généraliser le transport à la demande (TAD) – un thème central de cette DSP.

Moins d'**1** déplacement sur **2** effectué en voiture à l'horizon 2028, avec un report vers la marche à pied, le vélo, le covoiturage ou les transports collectifs.



ORLÉANS
MÉTROPOLE

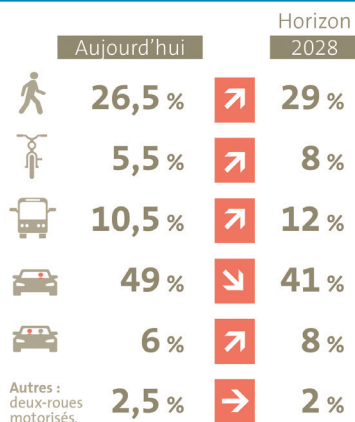
Suite de l'interview d'Olivier Carré p. 2

Quel est le coût global de cette transition ?

O.C. : La précédente DSP coûtait cher et nous avons obtenu que celle-ci le soit moins. Je m'explique : le coût global de cette transition est estimé aujourd'hui à 154M€ TTC sur 6 ans, incluant l'acquisition des bus électriques, l'installation de stations de recharge et la création de deux dépôts de bus supplémentaires (deux actuellement) pour améliorer le fonctionnement du trafic. Certes, le bus électrique est 40% plus cher à l'achat qu'un bus thermique, mais les coûts de maintenance et d'énergie sont drastiquement réduits. Nous allons ainsi économiser près de 5 M€ par

an durant 6 ans sur ces deux postes. L'acquisition des bus – que nous devons de toute façon renouveler – se fera auprès d'une centrale d'achats, accessible à toutes les collectivités, qui propose du matériel produit par des entreprises de tous horizons. Ce plan est autofinancé par Orléans Métropole sans augmentation de la fiscalité. C'est un modèle équilibré, ce qui explique d'ailleurs qu'autant de villes dans le monde le suivent pour opérer cette transition.

Projection de l'évolution des modes de transports à l'horizon 2028



Le passage au 100% électrique d'ici 2024 a néanmoins soulevé un débat au sein du conseil métropolitain...

O.C. : Aujourd'hui, 17% des bus urbains dans le monde sont électriques contre 0,2% en France et en Allemagne, pays qui ont privilégié les modes diesel. Je comprends que l'on puisse avoir des hésitations, mais à un moment donné, il faut avoir le courage de prendre des décisions qui permettent de franchir des caps. Celui de la transition écologique est essentiel. Evidemment, l'électrique pose la question du recyclage des batteries et la façon dont elles sont conçues. Mais les technologies évoluent pour les rendre moins polluantes et moins dépendantes de certains procédés de fabrication. Et d'autres technologies se préparent. C'est la raison pour laquelle, dans cette étape transitoire, il est apparu à tous les élus qui ont travaillé pendant un an sur cette DSP que le plus rationnel était d'aller rapidement vers l'électrique, sans fermer la porte aux expérimentations. Comment ? En portant nous-mêmes l'achat des bus électriques, comme nous l'avons fait avec les rames de tram.

La question de la gratuité des transports revient aussi régulièrement. Quel est votre avis ?

O.C. : C'est une question de fond, et même plutôt deux ! Un, la gratuité entraîne-t-elle une augmentation forte de l'usage des



© JÉRÔME GRELET

transports en commun ? Cette dernière est de l'ordre de 5% sur les territoires qui l'ont mise en place. C'est bien, mais c'est peu au regard du coût de la gratuité supporté par la collectivité et le contribuable. Deux, les transports en commun répondent-ils aux besoins en toutes circonstances ? Là encore, on voit que la part des transports publics dans le total des déplacements n'a quasiment pas bougé sur notre territoire depuis dix ans, malgré l'arrivée du tram. La réponse n'est donc pas si simple ! En revanche, comme cela a été évoqué lors de nos débats, nous allons regarder de près les solutions de tarification sociale pour mieux accompagner, par exemple, les familles en matière de transports scolaires.

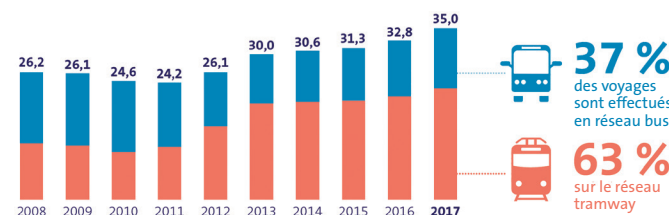
Orléans Métropole compte-t-elle agir auprès de Keolis pour améliorer les conditions des personnels ?

O.C. : Orléans Métropole attend du délégataire une amélioration du service rendu aux usagers d'une part, car je reçois beaucoup de réclamations en ce sens. Nous allons renforcer les contrôles de qualité. Et d'autre part, une attention et une écoute vis-à-vis des chauffeurs et des régulateurs. Keolis est une entreprise, c'est à elle de gérer son dialogue social. Mais elle a des obligations de résultats, qu'elle obtiendra à la condition qu'il y ait un meilleur climat social et des salariés heureux de rendre le service au public. ■

34 990 900 voyages en 2017

↗ +6,7% par rapport à 2016 soit +2,2 millions de voyages supplémentaires

Évolution de la fréquentation annuelle du réseau Tao (en millions de voyages)



CHIFFRES-CLÉS DE LA MOBILITÉ DANS LA MÉTROPOLE ORLÉANAISE EN 2017



© JEAN PUJO

INTERVIEW DE BRUNO MALINVERNO vice-président de Orléans Métropole en charge de la Politique des transports

« Il faut être cohérent, la question du climat est majeure »

En quoi cette DSP fait corps avec des documents stratégiques tels que le SCOT, le Plan de déplacements urbains ou le Plan climat-air-énergie territorial (PCAET) ?

Dans le projet métropolitain comme dans le PCAET, nous avons pris des engagements forts pour aller vers la métropole à énergie positive à l'horizon 2050, ce qui implique de mettre en œuvre les politiques publiques qui nous permettront de diviser par 2 notre consommation d'énergie et de multiplier par 8 la progression des énergies renouvelables. On ne peut pas énoncer que l'on veut être neutre d'un point de vue énergétique à l'horizon 2050 et continuer à organiser le transport en commun dans notre métropole avec des bus au gasoil ! Il faut être cohérent, la question du climat est majeure.

Vous avez repris le flambeau suite au départ de David Thiberge...

J'ai pris le train en route, sur un dossier qui a été longuement travaillé et négocié par Olivier Carré, David Thiberge et Michel Martin. Je l'assume complètement et n'ai aucune réserve sur la DSP, sinon je n'aurais pas accepté de devenir vice-président en charge des Transports. Maintenant, il va falloir la mettre en œuvre et s'assurer que du côté du délégataire, tout se passe bien, que les engagements seront tenus. Cela suppose d'être attentif, d'être force de proposition aussi car la DSP laisse des marges de manœuvre pour avancer. Par exemple, nous allons avec Keolis mettre en place l'arrêt à la demande à partir d'une certaine heure le soir, pour raccourcir et « sécuriser » le déplacement du passager entre la descente du bus et son domicile. C'est un service facile à instaurer, sans coût financier, et qui, expérience faite dans d'autres villes, ne retarde pas le bus. ■



Baisse du tarif et modernisation du service

Orléans Métropole, qui gère désormais la compétence « eau potable », a signé avec Véolia un contrat de délégation de service public pour sept communes du nord-est du territoire : Boigny-sur-Bionne, Bou,

Chécy, Combleux, Mardié, Chanteau et Marigny-les-Usages. Il porte sur la période 2019-2023.

À la clé : la modernisation du service d'eau potable mais surtout la baisse du tarif pour les usagers. En chiffres : 105,60€HT pour une facture de 120m², soit une réduction de 8,7% de la tarification pour les communes de l'ancien syndicat intercommunal d'alimentation en eau potable (SIAEP), et de 10,3% pour celles de l'ancien syndicat intercommunal à vocation unique (SIVU) des Usages. La qualité de service s'en trouve également améliorée, avec la mise en place d'une facture

unique eau potable et assainissement, la prise de rendez-vous possible tous les matins de la semaine chez l'usager, la mise en place d'un accueil dans l'une des sept mairies concernées pour renseigner les usagers (une fois par semaine, pendant un mois après la période de facturation)... « À travers ce contrat intercommunal, Orléans Métropole montre de manière concrète qu'elle peut être un atout pour les habitants et usagers en matière de qualité de service et de pouvoir d'achat », souligne Muriel Sauvegrain, vice-présidente d'Orléans Métropole.

Véolia s'engage, par ailleurs, à obtenir un taux de rendement (rapport entre le volume d'eau consommé et le volume d'eau produit) de 87% en 2022 avec, notamment, le déploiement de moyens dédiés : sectorisation, prélocalisation acoustique, gaz traceur, etc. Ainsi, 1,8M€ sont fléchés vers des travaux de réhabilitation et de sécurisation des ouvrages de production, ainsi que vers le renouvellement du réseau de distribution : 800 mètres linéaires/an, 30 branchements/an et le remplacement de tous les compteurs de plus de 15 ans. ■

TOURISME Tourisme chinois : l'expérience d'Orléans Métropole fait école

L'Afnor lance un projet visant à normaliser les pratiques d'accueil des touristes chinois à l'échelle nationale. Une initiative qui s'appuie sur le retour d'expérience d'Orléans Métropole, pionnière en la matière. L'organisme français de référence pour les normes sollicite, en effet, tous les professionnels du tourisme, les collectivités territoriales et l'État dans le but de définir les bonnes pratiques d'accueil des voyageurs chinois en France. Cette démarche s'inspire de celle enclenchée dès 2015 par Orléans et sa ville jumelle, Yangzhou, en Chine, et qui a donné naissance à un référentiel de bonnes pratiques aujourd'hui déployé à l'échelle de la métropole. De nombreux professionnels ont adhéré au projet et arborent désormais, à l'entrée de leurs établissements, le label qui garantit aux voyageurs chinois, individuels ou en groupe, des prestations correspondant à leurs attentes.

L'ambition de l'Afnor est d'aboutir à la publication d'une norme volontaire, à l'instar des labels d'Orléans et « Qualité tourisme » de l'État. Une norme qui aura vocation ensuite à être proposée à l'échelle nationale, auprès de l'ISO (organisation internationale de normalisation). ■

Plus d'info sur www.orleans-metropole.fr



Le Climathon face au risque inondation

Organisé simultanément dans plus de 100 villes à travers le monde, le Climathon a connu les 26 et 27 octobre à Orléans un vif succès. Les participants ont planché durant 24 heures, au Lab'O, pour trouver des solutions face au risque inondation. Quatre projets ont été primés : prix du jury pour « Cemacru » (mallette pédagogique numérique), prix de la mise en scène pour « Taprilo » (solution en réalité augmentée pour améliorer la prise de conscience du risque), prix du courage pour « Mission » (maintien de vie à domicile grâce à un réseau de citoyens référents locaux) et prix de l'appropriation et de la préparation pour « Kilucru » (boîte à outils pour anticiper le risque inondation).

SERVICES AUX PARTICULIERS : LES PARTENAIRES MOBILISÉS

On le sait, le service à la personne est un enjeu fort de société, mais aussi économique et technologique. Orléans Métropole et la Fédération du service aux particuliers (FESP) ont ainsi signé en novembre 2017 une convention de partenariat visant à favoriser l'émergence de services à la personne en environnement numérique.

Le 2 octobre dernier, les deux partenaires, rejoints par la Compagnie des aidants, se sont retrouvés au Lab'O pour un colloque sur le thème « Tous aidants ! ». L'objectif était de réfléchir ensemble sur comment répondre aux besoins des aidants, en croisant les compétences et en s'appuyant sur l'innovation. Plusieurs startups résidentes du Lab'O ont d'ailleurs investi ce créneau.

Le secteur représente également un vivier d'emplois grandissant. Le 14 novembre, Orléans Métropole et la FESP ont organisé, en partenariat avec le Département et la Région, les premiers « Rendez-vous pour l'emploi dédiés aux services à la personne » à Orléans. L'opération a permis à 26 entreprises, associations et organismes de proposer offres d'emploi, formations et conseils.

GROUPE MAJORITÉ**Une nouvelle dimension pour notre Métropole**

Dans notre projet métropolitain, nous avons affirmé des ambitions fortes : figurer parmi les 15 territoires qui comptent et offrir un cadre de vie de qualité aux habitants. Aujourd'hui, avec le budget 2019, plusieurs grands projets voient le jour et concrétisent ces objectifs.

Développer l'attractivité, le rayonnement de la métropole passe notamment par l'enseignement supérieur. Avec l'accueil de grandes écoles dès la rentrée prochaine et la perspective de l'arrivée de l'université dans le centre-ville, nous allons impulser une nouvelle dynamique dans ce domaine et donner à notre métropole une image universitaire plus forte. Le démarrage du projet Co'Met, un équipement structurant qui va mettre le territoire en capacité d'accueillir des événements de dimension nationale et internationale, est aussi un nouveau marqueur pour notre territoire : notre métropole va rejoindre le peloton de tête des villes qui disposent de structures similaires. Notre métropole se veut également au rendez-vous de la tran-

sition écologique et numérique. En matière de transport, le déploiement d'une flotte de bus électriques et d'un système de transport à la demande dynamique va vous apporter des solutions de mobilité innovantes et durables.

Pour votre cadre de vie, ce sont 35 millions d'euros qui vont être investis pour rénover l'espace public. Avec le lancement du projet Parc de Loire, nous voulons mettre à votre disposition un grand parc urbain de loisirs et renforcer notre image de métropole paysage. En matière de solidarité, avec les nouveaux transferts de compétences, de nombreux projets vont être mis en œuvre notamment en faveur des logements insalubres, du renouvellement urbain et de la prévention spécialisée pour les jeunes en grande difficulté. De même, une nouvelle politique publique est définie en faveur du soutien à la rénovation des centres-bourgs.

Bien entendu, toutes ces actions sont possibles grâce à notre gestion financière saine et dynamique qui nous permet, sans augmentation d'impôts, de continuer à investir là où de nombreuses collectivités sont obligées de ralentir.

Nous sommes donc bien dans la course pour être parmi les 15 qui comptent tout en faisant en sorte que chaque habitant bénéficie d'un cadre de vie de qualité.

GROUPE DES ÉLU-E-S PS, EEVL ET DIVERS GAUCHE
Saluons l'engagement de David Thiberge !

David Thiberge, maire de Saint-Jean de Braye et vice-président de la Métropole en charge des mobilités, a annoncé il y a plusieurs semaines, son retrait de la vie politique pour raisons de santé. Nous regrettons mais respectons bien sûr cette décision et lui souhaitons tous nos vœux de rétablissement. Nous tenons, à cette occasion, à saluer l'engagement sans faille de notre collègue en faveur de nos territoires et de ses habitants. Homme de convictions, élu pragmatique, David est un humaniste, un homme de valeur, profondément attaché au respect des autres et à l'intérêt général.

Élu depuis trente ans, très impliqué en faveur de l'intercommunalité, il a partagé avec nous les évolutions de

notre agglomération et le cheminement vers la Métropole, en veillant avec exigence et les valeurs humaines qui le caractérisent au respect de l'intérêt général et de la solidarité envers nos territoires et leurs habitants.

À l'heure où le conseil métropolitain débat des questions de mobilité, on ne peut qu'avoir une pensée pour notre ami David Thiberge et le remercier tout particulièrement pour son engagement en faveur des transports publics.

Nous continuerons, avec Vanessa Slimani, qui lui succède à la mairie de Saint-Jean de Braye, et que nous félicitons pour son élection, et les collègues abraysiens qui siègent à la Métropole, à travailler avec détermination et exigence, pour une Métropole ambitieuse qui reste au service de ses habitants, dans le respect des valeurs qui nous sont chères.

GROUPE PCF – FRONT DE GAUCHE
Une métropole de façade ?

Orléans Métropole a la prétention d'intégrer à marche forcée le « Top 15 » des métropoles qui comptent en France. Mais, faute d'expansion économique immédiate, la métropole veut rayonner... au risque de faire illusion ! D'où, le délirant téléphérique pour Interives, des écoles très privées d'ingénieurs dans l'ancien

collège public Bailly... Pour cela, il faut expulser d'Orléans certaines activités considérées comme non prestigieuses. Ainsi, la fête foraine doit s'installer sur la N20 Nord, au stade de la Vallée, dont on a délogé des clubs sportifs. Parkings insuffisants, transports en commun inadaptés, saturation de la 20 : combien de nuisances supplémentaires faudra-t-il encore accepter en périphérie pour faire briller uniquement Olivet et le centre d'Orléans ?

PROCHAINS CONSEILS D'ORLÉANS MÉTROPOLE

Jeudi 20 décembre 2018, à 18h,
et jeudi 31 janvier 2019, à 18h,
à l'Hôtel de Ville d'Orléans

SCOT – PDU : ENQUÊTE PUBLIQUE UNIQUE

En cours de révision, le Schéma de cohérence territoriale (qui croise l'ensemble des politiques en matière d'habitat, de mobilité, d'aménagement commercial, d'environnement et de paysage) et le Plan de déplacements urbains (qui pose l'organisation du transport des personnes et des marchandises, la circulation et le stationnement) font l'objet d'une enquête publique unique, du 7 janvier au 12 février 2019. Des permanences seront mises en place dans toutes les communes et au siège d'Orléans Métropole (Espace Saint-Marc).

+ d'infos sur orleans-metropole.fr

ORLÉANS MÉTROPOLE ET LA RÉGION**CENTRE-VAL DE LOIRE, MAIN DANS LA MAIN**

À travers le contrat de solidarité territoriale en cours, la Région réaffirme son soutien, à hauteur de 40,3 M€, aux projets portés par Orléans Métropole comme CO'Met, les maisons de santé pluridisciplinaire, le MOBE, etc. Olivier Carré, président d'Orléans Métropole, et François Bonneau, président de la région Centre-Val de Loire, ont également signé un protocole de partenariat économique au service des habitants et des entreprises du territoire, pour favoriser l'innovation et l'emploi.



© JEAN PUYO