

## **Avis du Conseil de Développement Métropolitain (CDM) sur le Document d'Orientation et d'Objectifs (DOO) du Schéma de Cohérence Territoriale (SCOT)**

4/12/2018

### En Résumé :

- C'est surtout à l'échelle nationale et régionale que la métropole doit concevoir son développement. Aussi n'est-il pas trop pénalisant de n'avoir pu intégrer les ambitions de toute l'aire urbaine d'Orléans dans un SCOT limité au périmètre de la métropole. Mais pour tracer un avenir pleinement cohérent le travail en InterScot devra se développer.
- Le CDM adhère à l'objectif d'aménagement du territoire proposé par le DOO (combinaison d'actions favorables à l'emploi et à l'habitat, inversion du solde migratoire, rééquilibrage du développement par les pôles de proximité, durabilité, valorisation du patrimoine naturel et historique et de la proximité de Paris, ...).  
Les opportunités qu'offre le développement du numérique apparaissent cependant peu visibles.
- L'objectif de construction de logements paraît faible, tandis que les prix de l'immobilier sont très compétitifs et donc attractifs. Le CDM préconise de favoriser la construction pour les primo-accédants, et plus généralement pour la population à revenus moyens. La densification des centres, la requalification de l'habitat ancien, et l'adaptation des logements aux populations âgées, nous paraissent prioritaires.
- A juste titre le DOO prévoit de faciliter le développement des fonctions économiques supérieures. Les industries de la métropole, souvent remarquables, et sources d'exportations, peuvent cependant être mieux accompagnées, sur l'ensemble des parcs d'activité et par les moyens de transport, sans se limiter aux filières d'excellence.  
La reconversion des immeubles de bureaux obsolètes doit être préparée.
- Le SCOT est encore très mesuré dans les dispositions qui favoriseront le renouveau du commerce dans les centres-villes. Le CDM en propose d'autres en complément.
- En matière de transport le CDM concentre ses avis sur le développement du ferroviaire, et insiste pour que soit puissamment lancé le travail préparatoire à l'aménagement d'une gare unique moderne, centre attractif et catalyseur de développements supplémentaires.
- Le risque d'une inondation majeure doit conduire à rendre les réseaux collectifs du Val beaucoup plus résilients. Orléans peut concevoir des programmes d'habitations exemplaires qui renouvellent les quartiers les plus vulnérables.

## **Préambule**

Le CDM, dans sa composition précédente, avait été informé que le SCOT 2008 devait être révisé en 2018 pour couvrir les dix années à venir en se plaçant dans la double perspective d'être porteur d'un projet de territoire sur vingt ans et d'être cohérent avec le Projet Métropolitain 2020-2030 adopté lui aussi en 2017.

Il avait émis des observations et rendu des avis sur les documents préparatoires (PADD, ...), dont rendent compte ses procès-verbaux de réunion du 22 février 2016 et du 6 mars 2017.

Le CDM a été renouvelé au premier trimestre 2018, tant dans sa composition par des membres issus de la société civile, que dans ses attributions, qui ont été étendues par la loi NOTRe d'août 2015.

Après l'approbation du DOO et du DAAC par les Élus du Conseil Métropolitain, Il est maintenant demandé au CDM d'exprimer un avis sur le DOO. Cet avis sera l'un des éléments d'appréciation apportés pour la phase d'enquête publique qui doit être ouverte début 2019.

Ainsi le projet de DOO a-t-il été présenté au CDM pendant sa séance du 2 mai 2018.

Son avis est attendu pour novembre 2018.

Un groupe de travail de sept membres a été constitué sous la conduite de Thierry de Margerie. Plusieurs membres ont fourni des contributions écrites. Il a été possible de rencontrer Géraldine Duvallat, directrice de l'Agence d'Urbanisme de l'Agglomération Orléanaise, et Matthieu Schlesinger, vice-président d'Orléans Métropole, est venu participer à l'une de ses réunions.

L'avancement de ce travail a été présenté au CDM le 11 juillet et le 4 octobre, et le projet d'avis est proposé à l'examen du CDM au cours de sa réunion du 14 novembre 2018.

## **Remarque générale**

Le SCOT est construit sur le périmètre d'Orléans Métropole, ce qui constitue une exception en France, et non sur celui de notre aire urbaine, qui englobe également trois autres EPCI. Ceux-ci préparent leur propre SCOT, n'ayant pas souhaité travailler avec le même opérateur, l'Agence d'Urbanisme de l'Agglomération Orléanaise.

Le périmètre de l'aire urbaine aurait permis de mieux apprécier les flux de population, la dynamique de l'emploi, et les déplacements, et de proposer des objectifs d'ensemble.

La préparation des trois autres SCOT étant décalée dans le temps par rapport à celui d'Orléans Métropole, leur contenu n'a pas été disponible pour le CDM.

Néanmoins :

- Les données démographiques sur l'aire urbaine communiquées par l'INSEE permettent de qualifier l'objectif de population retenu pour Orléans Métropole,
- Un travail en InterScot a été amorcé. Il bénéficie de l'expertise de l'Agence d'Urbanisme de l'Agglomération, qui a préparé notre SCOT, et peut donc contribuer à la cohérence d'ensemble.

Certes le développement des échanges entre la métropole et son aire urbaine sont importants pour l'avenir, et les ambitions exprimées dans les trois autres SCOT de l'aire urbaine ne peuvent que contribuer à notre attractivité, notamment par les liaisons qu'ils voudront développer avec leurs territoires frontaliers.

- Mais l'attractivité d'Orléans Métropole, dont doit bénéficier toute l'aire urbaine, doit être principalement construite
  - en consolidant les flux d'habitants et d'emplois venant du Grand Paris,
  - en développant les flux et les réseaux avec les autres grandes agglomérations de la Région Centre Val de Loire, avec les métropoles nationales,
  - et avec une grande ouverture à l'international.
- Pour l'avenir le CDM souhaite collaborer avec les instances responsables des trois EPCI, et qu'il soit prochainement possible de travailler à un SCOT commun. A minima, le CDM voudra travailler à un document de synthèse des quatre SCOT lorsqu'ils seront tous élaborés.

### **Avis général du CDM sur le DOO**

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

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

Le CDM apprécie très positivement :

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

D'autre part le CDM, expression d'une société civile diverse dans ses activités et dans ses sensibilités, est attaché à la réussite du Projet Métropolitain, car il a été construit avec une gouvernance

respectueuse de cette diversité et bienveillante pour les communes voisines. Le DOO paraît dans son ensemble tout à fait cohérent avec les ambitions du Projet Métropolitain, en particulier dans les dimensions de Capitale catalyseur du Val de Loire, de métropole internationalisée, et de métropole multipolaire.

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

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

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

#### **Avis sur l'objectif 4. : Un parc de logements de qualité, performant et innovant, pour 300 000 habitants.**

- Cette ambition est déclinée en objectif de **construction** de 18 000 logements d'ici 2035, et en objectif de **programmation** de 20 600 à 24 000 logements. Ceci peut questionner sur le développement économique attendu, sauf à considérer qu'une part non négligeable des constructions accompagnant ce développement s'opéreront en dehors de la métropole (Cf. le cas d'Ardon ou de Gidy). Un objectif de 24 000 logements construits semblerait plus volontariste tout en restant réaliste.  
De fait ce ne serait que la continuité du Plan Local de l'Habitat 2016-2021, où figure déjà l'objectif de construire 1 500 logements par an.
- Les Métropoles sont généralement confrontées à la « gentrification » de leur centre-ville. Hors cas du logement social, il devient accessible pour la population la plus aisée, et relègue la classe moyenne dans des territoires périphériques, quelquefois éloignés. Orléans Métropole n'échappe pas à cette tendance.  
Afin de limiter l'étalement urbain, de maintenir une mixité de population et de proposer un parcours résidentiel dans Orléans Métropole, le CDM préconise d'aider l'implantation des primo-accédants, et plus généralement des classes moyennes, en favorisant des dispositifs intermédiaires entre le marché libre et le logement social. Exemples :
  - opérations en "accession sociale à la propriété" (dispositif avec encadrement des prix de vente et des ressources des accédants, avec garanties de rachat et de relogement),
  - opérations en "Loyers Locatifs Intermédiaires",
  - dispositif d'aide de la Collectivité pour les primo-accédants avec l'appui des partenaires financiers et des promoteurs.
- Les projections démographiques indiquent un vieillissement des habitants de la Métropole. Si la Loi ELAN confirme la réduction de 100% à 10% de logements accessibles dans une opération neuve, il peut être opportun de viser dans certains quartiers ciblés (proximité des services et surreprésentation des personnes âgées), des objectifs d'adaptabilité spécifique pour les seniors (volets électriques, douches à l'italienne, ...).

- Les deux-tiers du marché immobilier de la métropole appartiennent au secteur privé, qu'il soit lié à l'accession à la propriété ou au marché investisseur de biens locatifs. Malgré les grands travaux de rénovation de la ville d'Orléans, le marché y affiche une dynamique moins marquée que dans les autres métropoles françaises, l'augmentation récente mais rapide du taux de chômage ayant pu impacter la croissance du marché.

Toutefois la métropole est attractive en termes d'accessibilité immobilière, avec des prix largement inférieurs à ceux des villes proches (Tours est à +10%, Rouen +15%, Rennes +20%, Nantes +30%, ...).

Ces prix de marché faibles ne facilitent pas l'investissement des professionnels, mais insister dans le SCOT sur un marché orléanais qui serait trop élevé en prix et en valeur locative n'est pas cohérent avec la dynamique que nous voulons imprimer.

Il serait plus judicieux de profiter de la réalité de ces prix relatifs pour relancer la venue d'entreprises et le marché de l'emploi dans une ville à pouvoir d'achat immobilier exceptionnellement favorable.

- Comme noté ci-dessus, le rythme de construction neuve dans la métropole orléanaise reste modéré par rapport à d'autres territoires en tension (Nantes, Bordeaux, Rennes, etc...). Or la construction répond à des besoins quantitatifs, mais transforme également qualitativement l'habitat en introduisant des logements à basse consommation énergétique, accessibles PMR, et de qualité sur le plan sanitaire (plomb, amiante), avec une typologie adaptée à la demande actuelle (petits logements).

Dans ce contexte, la capacité du territoire à maintenir son attractivité dépend aussi du traitement de son parc ancien. Si l'habitat social s'inscrit naturellement dans une continuité d'amélioration au sein des dispositifs habituels (ANRU), un habitat privé moins structuré et plus complexe à appréhender nécessite également de s'inscrire dans la dynamique de requalification. Sont notamment concernés :

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

A cet égard le Val inondable cumule les handicaps dans le cas des constructions neuves (foncier plus important du fait des bassins de rétention, fondations renforcées, résilience des réseaux) comme dans le cas de la rénovation de l'habitat ancien (la requalification des copropriétés est estimée à 60 k€ par logement).

Le plan "Action cœur de ville" de l'État a démarré récemment mais il est réservé aux secteurs hors Métropole.

Face à un risque de dégénérescence du Val où les logements existants seraient devenus invendables, un programme de requalification d'ensemble pourrait être entrepris avec une valeur exemplaire au plan national. Cette approche n'apparaît malheureusement pas dans le DOO. La notion de « quartier résilient dans le Val » est attendue.

- Dans une optique de maîtrise des coûts du foncier dans les centres-villes, hors cas des ZAC, le DOO renforce à juste titre un objectif de densification. Cela peut conduire à accepter des constructions R+4 en modifiant le règlement actuel et ainsi densifier la population dans les territoires centraux où le foncier disponible est très limité.
- Une auberge de jeunesse de grande capacité et qualité devrait être implantée au centre de la métropole, outil d'attraction facilitant l'accès des jeunes aux événements et aux équipements.

## **Avis sur l'objectif 5. : Organiser l'accueil des fonctions économiques stratégiques de la métropole.**

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

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

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

L'attractivité d'Orléans Métropole passera donc aussi par la valorisation de son identité Industrielle, signature pratiquement unique en Région Centre.

Orléans Métropole regroupe au sein de l'empreinte urbaine un ensemble d'acteurs de grands groupes industriels et de PME/TPE qui génèrent des exportations et tirent le tertiaire, et sont source de cohésion sociale et sociétale.

Sa force réside dans son caractère différencié. En effet les activités industrielles cosmétiques, pharmaceutiques, agroalimentaires, les plateformes de distribution industrielle, les activités de motorisation et d'électromécanique, de défense, d'aéronautique, sont complétées par un réseau de sous-traitants de biens ou de services et de PME et TPE expertes qui assurent par leur taille et leur diversité une belle capacité d'absorption et de résistance à l'érosion face aux aléas économiques.

Ces 750 entreprises et les 26000 emplois directs liés à ces activités génèrent environ trois fois plus d'emplois indirectement liés à leur cœur de métier, soit un effet sur 90000 emplois.

Il est important de mettre en valeur nos filières d'excellence. Il convient de poursuivre et renforcer les synergies entre elles (ainsi entre la cosmétique et le végétal).

Simultanément, beaucoup d'autres entreprises industrielles sont très compétitives. Ainsi la promotion de la dimension industrielle d'Orléans Métropole et l'organisation des parcs d'activité pour la consolider et la développer devraient-ils apparaître clairement dans le DOO du SCOT.

Suffit-il de concentrer le développement industriel sur les trois Pôles Métropolitains nord, ouest et sud, alors que l'un d'entre eux au moins approche de la saturation? Ces trois pôles ne sont pas les seuls à devoir bénéficier, tel que prévu dans le DOO, d'un traitement de voirie, d'architecture, et de couvert végétal privilégié. D'autant plus que tous les pôles métropolitains ne sont pas éloignés de la saturation.

Il convient d'inscrire dans le DOO les parcs d'activité « secondaires » et de ne pas les laisser se déqualifier. Ils abritent généralement quelques entreprises industrielles remarquables par leur renom (exemple Duralex à la Chapelle-St Mesmin) ou par leur place significative sur le marché international (exemple Nidec-Leroy Somer sur le Parc Archimède).

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

- Le DOO mentionne à juste titre que doit être prise en compte l'incidence sur le développement de l'habitat et des transports des implantations d'entreprises importantes à la périphérie de la métropole, dans les EPCI voisins.
- Le DOO comporte des prescriptions intéressantes visant l'identification et la valorisation des friches, afin de requalifier le foncier d'activités et d'accueillir de nouvelles entreprises.

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

- InterRives et quelques autres ZAC offriront un excellent cadre d'accueil des fonctions tertiaires. Les entreprises y trouveront une réponse à la demande contemporaine de services, de support numérique et de qualité énergétique. Bon nombre de celles qui occupent aujourd'hui des bureaux traditionnels dans l'agglomération vont vouloir les quitter pour rejoindre les nouveaux parcs. Même offerts à des prix faibles ces bureaux resteront vacants.
- Aussi suggérons-nous de monter une forme d'observatoire de ces déménagements et vacances, et d'intégrer au DOO un objectif de mutation de ces immeubles traditionnels de bureaux vers d'autres usages, tels que l'habitat, qui serait ensuite développé dans le PLU métropolitain.
- Enfin, concernant les parcs d'activités situés en zone inondable, des territoires de remplacement pourraient être identifiés si les réseaux techniques ne peuvent être rendus par avance parfaitement résilients après inondation, sans attendre la matérialisation du risque et ses conséquences pour l'emploi.

#### **Avis sur l'objectif 6. : Conforter l'armature commerciale et artisanale**

Le DOO prévoit un développement commercial qui prend en considération les nouvelles pratiques d'achats et l'évolution de l'offre des territoires voisins, avec leurs conséquences sur l'apparition de friches commerciales et la fermeture d'enseignes. Il pointe le bon maillage commercial mais aussi l'affaiblissement des petits commerces et l'absence de toute implantation commerciale nouvelle de plus de 1 000 m<sup>2</sup> dans les centres. Il relève des signaux faibles de fragilisation de l'activité commerciale, avec des performances négatives dans le centre-ville d'Orléans (malgré un chiffre d'affaires total qui reste dans la moyenne des villes comparables), des taux de vacance en hausse, et des baisses de rendement des hypermarchés dans certains ensembles commerciaux, marque d'une perte d'attractivité et d'un excès de duplication des magasins de chaînes ou succursales.

A juste titre le DOO pointe que le cœur de ville d'Orléans doit se renouveler pour enrayer la hausse du taux de vacance et rester moteur de la métropole, et que chaque centre urbain doit avoir une dynamique commerciale pour entrer dans l'objectif général de métropole des proximités.

Il identifie et contient les pôles commerciaux de périphérie en leur donnant la possibilité de se moderniser et de progresser en qualité, il localise de préférence les implantations commerciales nouvelles dans les friches économiques et commerciales, toujours en ménageant les centres-villes. Enfin il suggère l'implantation de concepts commerciaux différenciants, innovants et originaux.

Le CDM voudrait insister sur le fait que le développement commercial est une résultante plutôt qu'une condition du développement des centres-villes. Quand le centre-ville est un lieu de bien-être qui répond aux besoins fondamentaux de la population (écoles, santé, services publics, crèches, offre de loisirs, offre pour les enfants et les seniors, ...) le commerce redevient vivant et dynamique.

L'attractivité commerciale repose sur un rapport au temps, à la distance et à l'attractivité patrimoniale du centre-ville. La pérennité du commerce de proximité demande confort, sécurité, et services à la population.

Ainsi le centre-ville commercial doit-il être fonctionnel comme les meilleurs centres commerciaux, qui sont faciles d'accès, lisibles, innovants, avec des zones ludiques et des zones de repos.

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

- **Structure générale du commerce dans le centre d'Orléans :**

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

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

- **Accès et politique de transport :**

Amélioration des déplacements pour accéder au centre-ville :

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

- **Stationnement :**

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

- Augmentation des poches de parkings-relais proches des centres-villes.
- **Services et innovation**
  - Outils innovants et attractifs (faire appel à Nekoe)
  - Plateforme de livraison (groupage) et réception des futurs drones, système de conciergerie commerciale
  - Services non marchands
- **Impact de l'Habitat sur le commerce :**
  - Densifier et diversifier la population
  - Proposer un habitat adapté aux nouveaux parcours résidentiels
  - Ramener des primo-accédants, des familles et des jeunes (attention au vieillissement des habitants)
  - Revaloriser le bâti de la reconstruction
  - Aménager l'arrière des nombreux immeubles « après-guerre », devenus zones de stationnement anarchique et qui pourraient être requalifiées (ex : jardins potagers).
  - Faciliter l'urbanisme pour étoffer la proposition de biens neufs.
  - Récupérer des immeubles de bureaux vacants pour changer leur destination en habitation.
  - Rénovation de l'habitat ancien ; Les quartiers piétons sont embellis mais l'habitat reste vétuste parfois insalubre.
  - Attractivité des espaces publics
  - Aires de jeux et salles de jeux couvertes (ex : Kindercity à Zurich : la science par les jeux).
- Le CDM propose de créer un Observatoire de veille commerciale afin de se comparer aux villes de même poids et de connaître à tout moment nos faiblesses et nos forces :
  - Taux de vacance et friches commerciales
  - Turn-over
  - Besoin en enseignes
  - Besoin en emplois
  - Taux de fréquentation par rue
  - Superficies commerciales/habitant
  - Chiffre d'affaires des différents pôles commerciaux
  - Outils de diagnostic prospectif commerciaux
  - Outils de pilotage
  - Poids et équilibre des différents pôles commerciaux

#### **Avis sur l'objectif 7 : Vers une mobilité durable dans la métropole**

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

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

- Le DOO mentionne de tenir compte de la perspective de la ligne très grande vitesse POCL conçue pour soulager la ligne actuelle Paris-Lyon et contribuer à l'aménagement du territoire de la région Centre Val de Loire et de l'Auvergne.  
Ce projet à très long terme devrait être considéré sous l'angle des nécessaires réserves foncières à prévoir, sachant qu'une traversée d'Orléans par le centre-ville serait beaucoup trop bruyante, et que la métropole doit se positionner pour demander la ligne au risque que celle-ci passe beaucoup plus à l'Est du département et prive Orléans d'un accès futur au réseau européen de TGV.
- La métropole peut par contre saluer la perspective d'être un jour traversée par la ligne grande vitesse POLT, et ainsi reliée au sud du pays.
- Le CDM recommande de se donner pour priorité d'obtenir de SNCF Mobilités et Réseaux une desserte fiable et de grande amplitude de Paris Austerlitz, synchronisée pour bien s'insérer dans le trafic du RER parisien, avec arrêt sur une station du réseau Grand Paris Express. La liaison avec les aéroports pourrait être doublée par un système également cadencé de bus.
- Le CDM insiste fortement pour que soient lancées dès maintenant les études conduisant à une gare unique au sud du faisceau ferroviaire de la gare des Aubrais, bien conscient de l'ampleur financière d'un tel projet, que celui-ci aura une incidence importante sur l'urbanisme et les plans de déplacement dans le secteur, et que ces études nécessiteront une forte mobilisation conjointe de la SNCF. Les réserves foncières adéquates devraient également être très vite identifiées.

Une gare unique, moderne et multimodale serait un élément essentiel de l'attractivité de la métropole, libèrerait des emprises foncières considérables et de grande valeur, et serait une source de développements économiques et commerciaux rayonnant sur tout le centre de la métropole. C'est un complément indispensable au programme pluriannuel d'InterRives.

A court terme, pour attendre cette gare unique, le CDM considère qu'il faudrait obtenir :

- Soit un retournement vers InterRives de la gare des Aubrais, assorti d'une capacité de parkings aussi importante qu'aujourd'hui, ce qui libèrerait les terrains que la ville de Fleury-les-Aubrais voudrait lotir,
- Soit un gel de ce projet de lotissement pour préserver la capacité de stationnement actuelle, qui est déjà insuffisante à certaines heures, et la recherche sérieuse d'une alternative beaucoup plus capacitaire que le projet de téléphérique. Ce dernier projet perdrait du sens dans la perspective d'une gare unique, tandis qu'un franchissement en passerelle au-dessus des voies sera un atout durable pour relier InterRives et les développements de Fleury les Aubrais (Cf l'exemple de passerelle réalisée par l'entreprise Beaudin-Chateauneuf à Orly).

**Complément apporté au sous-objectif 2 (Composer avec les risques naturels, technologiques, et les nuisances) de l'objectif 2. Préserver et valoriser les richesses naturelles pour un territoire de qualité.**

- Au regard du nombre de biens déjà exposés au risque inondation, le CDM relève le choix politique fort qui doit être posé par Orléans Métropole entre Ne pas urbaniser les 64 ha encore inscrits dans le DOO et reporter cette urbanisation additionnelle hors de la zone inondable,
- Ou bien poursuivre l'urbanisation prévue, en en faisant une opération exemplaire d'adaptation au risque, notamment sous l'angle de la capacité à se relever très rapidement d'une inondation.

Au vu d'avis divergents entre ses membres, et avant que des travaux spécifiques clarifient davantage le sujet, le CDM n'a pas encore tranché ce choix.

Cependant il nous a paru nécessaire de recommander

- De tirer les enseignements des inondations de 2016, où la Loire n'a pas débordé, et qui de ce fait n'étaient pas couvertes par le PPRI actuel.
- De concevoir et rénover tous les réseaux en intégrant leur vulnérabilité à l'inondation et au ruissellement, ainsi que l'urgence de pouvoir les remettre très vite en état afin de participer à un rapide retour à la normale.  
Ceci devrait être intégré aux conventions entre la métropole et les exploitants de ces réseaux, à qui il sera demandé de les mettre à niveau en quelques années.
- Qu'en zone inondable, toute restructuration ou réhabilitation de l'espace urbain et de ses composantes (logements, entreprises, réseaux) soit accompagnée d'un programme pour en réduire la vulnérabilité à l'inondation et pour faciliter le retour à la normale suite à une inondation.
- D'anticiper les conséquences d'une interdiction de reconstruction dans les secteurs de plus fort aléa, en réfléchissant dès maintenant au devenir de ces secteurs au sein de la Métropole.
- De profiter de toute opération urbaine pour localiser les entreprises hors de la zone inondable, en particulier dans les zones d'activités de St Nicolas et des Montées qui peuvent être source d'importantes pollutions.
- De préparer dès maintenant un plan de reconstruction des secteurs soumis à l'inondation, afin d'orienter les besoins en matière d'urbanisme, d'organisation de l'espace et d'organisation de la reconstruction, et de disposer d'un projet quasi-opérationnel permettant d'éviter une reconstruction à un même niveau de vulnérabilité et de dommages.  
Nota : le jumelage avec la Nouvelle-Orléans permettrait de développer cet axe, qui avait été anticipé à la Nouvelle-Orléans.