

Commissaires enquêteurs :  
Michel Badaire, Président de la commission.  
Christian Brygier et Jean-Jacques Rousseau, membres de la commission.

Département du LOIRET

« Orléans Métropole »

**Enquête publique unique relative au projet de révision du  
Schéma de Cohérence Territoriale (SCoT)  
Et du Plan de Déplacements Urbains (PDU)**

**AVIS AU DEMANDEUR  
SYNTHESE DES QUESTIONS**

**Remis le jeudi 21 février 2019.**

**La réponse doit intervenir dans les quinze jours, soit le jeudi 7 mars 2019.**

*Le Président de la Commission d'Enquête*

*Le demandeur*

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'Badaire', with a large, sweeping underline that loops back under the first part of the name.

**Il s'agit d'une synthèse des observations déposées dans les registres, complétées par des questions de membres de la Commission d'Enquête. Ainsi que le suivi de l'avis de l'Autorité environnementale et de l'avis des PPA.**

**Concernant les réponses, elles peuvent faire partie d'un document séparé.  
Ou sur ce document, la réponse à la suite de l'observation sera en caractères du type « Arial ».**

**Pour d'éventuelles précisions, se reporter au registre d'enquête.**

**D'autres questions pourront être posées pendant la réalisation du rapport.**

**Concernant l'avis de la MRAE comme celui des PPA, indiquer la suite éventuelle qui a été donnée.**

<b>Avis de la MRAe pour le SCOT.</b>	<b>Page 12</b>
<b>Avis de la MRAe pour le PDU.</b>	<b>Page 14</b>
<b>Avis des PERSONNES PUBLIQUES ASSOCIEES pour le SCOT.</b>	<b>Page 17</b>
<b>Avis des PERSONNES PUBLIQUES ASSOCIEES pour le PDU.</b>	<b>Page 35</b>

1. **A Saint Jean le Blanc, qu'en est-il du projet de halte ferroviaire SNCF pour les TER Vierzon/Orléans au château de Saint-Jean-le-Blanc ?**
2. **Orléans-nord : Il n'est pas prévu de prolongement de ligne de tram, ni de nouvelle création. L'étude d'un prolongement de la ligne A de Libération vers le nord semble pourtant un atout important, vu le développement de l'habitat, des grandes zones commerciales et de loisirs déjà implantés ou à venir.**
3. **Une fois les axes radiants installés, mettre en place des branches secondaires qui y conduisent. Aujourd'hui la métropole se vante de proposer un nombre considérable de km cyclables, mais il n'y a dans la plupart des cas aucune continuité, les pistes sont interrompues, reprises, disparaissent.**
4. **La Chapelle Saint Mesmin : le terrain de BMX projeté au lieudit « la Grande Pièce » est porteur de potentielles nuisances : matériaux compactés pour les pistes, hauteur de butte, virages relevés, stationnement, éclairage et bruit (cf FFC Fédération Française de Cyclisme, UCI Union Cycliste Internationale). Nous nous interrogeons sur le fait que dans les zones d'expansion des crues (cf le PPRI pour cette zone), il est interdit tout remblaiement ou endiguement s'il n'est pas justifié par un objectif de protection de lieux déjà urbanisés.**
5. **Le SCOT est-il en conformité avec le PPRI Val d'Orléans ?**
6. **Le plan National Vélo de Madame Elisabeth Borne vient d'être approuvé et publié. Il prévoit pour les dossiers en harmonie avec ses préceptes 350 M d'€ à débloquer en leur faveur ! Orléans Métropole dans son « plan vélo » n'annonce aucun dossier pour candidater à ces fonds. Qu'en est-il ?**
7. **La passerelle prévue au niveau du futur parc de Loire sera sans doute utile. Mais le franchissement de la Loire au niveau du centre-ville d'Orléans est de toute urgence à réaliser. Là encore nous ne lisons que des intentions. Y a-t-il un projet précis ?**
8. **La passerelle bois qui enjambe le Loiret n'est pas idéale pour les vélos : cela est dangereux de croiser les piétons. Pourquoi interdire les vélos sur la chaussée ? Lorsque l'on vient du sud, il est très dangereux de récupérer la passerelle puisqu'il faut traverser les voies.**
9. **A quoi correspond le budget de 30M€ pour la sécurisation des franchissements de Loire ?**

- 10. Le franchissement de la Loire est un point noir unanimement reconnu. Un franchissement sécurisé s'impose. Faut-il vraiment deux passerelles ? Le coût très élevé (30 M€) ne va-t-il pas bloquer ou ralentir d'autres projets ? Pourquoi ne pas tester pendant quelques mois un sens unique pour les voitures sur le pont George V, la voie libérée étant utilisable pour les cyclistes ? Cette option, simple, d'un coût modique et facilement réversible n'est pas évoquée dans le PDU, pour quelle raison ? Si le pont George V est un problème, les accès par le sud, avenue Dauphine, route d'Olivet, quai de Prague, etc. sont également sinistrés pour les cyclistes.**
- 11. Pourquoi pas une passerelle pour doubler le Pont Georges V / Pont Royal. La passerelle favoriserait la circulation des nombreux piétons et cyclistes, de plus en plus nombreux à l'avenir, qui empruntent l'axe nord/sud. Elle pourrait être « légère et jolie » sans gêner la vue du vieux pont historique.**
- 12. Quid et délai de réalisation du projet du Pont de l'Europe rive droite ?**
- 13. Téléphérique urbain inter rives : Gratuit pour les passagers, indirectement payant pour 99.9% des usagers des transports qui ne vont pas l'utiliser. Le téléphérique urbain inter rives va coûter 16M€ d'investissement. Et un million de frais d'entretien et de fonctionnement par an. Son utilisation sera gratuite pour ses passagers. Qui va payer ? La gestion va être confiée à Kéolis qui va avoir 1 million de frais supplémentaires à assumer. Que va faire Kéolis : répercuter ce coût sur tous les usagers de transport de la métropole. C'est-à-dire 1M€ divisé par 35 millions de voyages annuels soit 2.8 centimes d'euros par voyage. C'est-à-dire une augmentation de 2% du prix moyen du voyage payé par une immense majorité de voyageurs qui n'utiliseront jamais le téléphérique.**
- 14. Quelle est la réponse du PDU au développement économique de la Métropole et à l'accroissement inévitable des déplacements dans sa périphérie ?**
- 15. Pour ce qui concerne Orléans, la requalification des mails semble être en projet. Voici quelques suggestions. Viser une circulation apaisée et une diminution des flux, par l'encouragement et/ou la dissuasion. Dévier les flux par la tangentielle et le pont de l'Europe ; pour cela améliorer les flux aux têtes Nord et Sud. Dévier les flux par l'A10/A71.**
- 16. Pourquoi Orléans est une des rares grandes villes où l'utilisation de l'autoroute n'est pas gratuite en zone urbaine ? Supprimer la trémie Jaurès, avec pour but d'apaiser la circulation, de diminuer les flux et d'améliorer la vie des riverains**

- 17. Voiture électrique : C'est une des pistes pour l'amélioration de l'environnement en milieu urbain. Mais il existe un problème pour le rechargement des batteries en habitat collectif. Par exemple le câblage des parkings, la facturation de la consommation, l'installation de bornes. Ceci est d'un impact financier important pour les copropriétés et a peu de chance d'être voté, car seule une minorité est actuellement intéressée. Peut-on envisager des encouragements et des aides financières ? Il y a bien un droit à la prise, mais il n'oblige à proposer qu'une place équipée. Encore faut-il disposer de cette place en "libre-service" et, si c'est le cas, gérer son utilisation ; sans parler de sa disponibilité aléatoire.**
- 18. Bateaux sur le canal : Est-il envisageable de mettre en place des bateaux de voyageurs sur le canal ?**
- 19. Plan vélo : La somme de 500 000 euros allouée, chaque année, pour le plan vélo, n'est-elle pas trop basse par rapport aux besoins pour l'avenir ?**
- 20. Le tram est facile d'accès, les renseignements nombreux et la facilité de paiement est permanente avec la possibilité d'acheter des tickets ou de réalimenter ses cartes. Mais le bus ....On fait la queue pour monter et quand il y a une ou plusieurs personnes sans ticket on attend que la transaction se fasse avec le chauffeur. Pendant ce temps les voitures sont arrêtées à l'arrière et rejettent un maximum de pollution. Pourquoi ne pas utiliser le système de paiement par carte bancaire de contact comme cela se fait à Londres, en plus du système existant (peut-être un jour le smartphone ?)**
- 21. Pourquoi ne pas faire des zones de dégagement pour l'arrêt des bus et laisser se fluidifier la circulation sans bloquer les voitures ?**
- 22. Une meilleure prise en compte des horaires d'arrivée et de départ des autres transports type SNCF ou REMI pour favoriser l'intermodalité tôt le matin ou tard le soir avec les lignes de Tram et les lignes structurantes de bus.**
- 23. Une gare routière REMI (délocalisée à Munster ou aux Droits de l'homme) digne d'une capitale régionale avec une salle d'attente ouverte le matin et le soir, une possibilité de prendre des billets sur une plage horaire plus grande et des toilettes/café buvette à disposition. En lien peut être avec une nouvelle aire d'autocars pour recevoir de nombreux touristes**
- 24. Dans le SCOT, vous réaffirmez les centralités commerciales de chaque commune et c'est tant mieux, mais il y a toujours des pôles importants plus ou moins décentrés qui attirent et qu'il faut prendre en considération puisqu'ils ont été autorisés auparavant.**
- 25. Récemment par exemple il y a eu un article sur le débordement du parking du complexe Pathé à Saran certains jours. Y a-t-il suffisamment de rotation bus vers ou à partir de cette zone les jours de grande affluence? L'accès au site est t-il facile à vélo ou à 2 roues et y a-t-il des parkings spécifiques pour ceux-ci?**

26. De même, la polémique sur le manque de stationnement de la future aire événementielle du Stade de la Vallée ne peut-elle pas se résoudre par un meilleur accès et une meilleure place pour le vélo sur la N20 depuis le centre-ville ou en cas d'événements, une rotation accentuée de navettes/bus depuis un parc relais existant ou à créer dans le secteur (friches commerciales nombreuses)!
27. De plus, quelle est la place dans l'accès en vélo/2 roues et à leur stationnement au futur centre COMET?
28. Piétons : Trop souvent les trottoirs servent malheureusement de parking aux voitures ou sont partagés avec les vélos sans suffisamment de largeur d'où des conflits. Prévention et sanction pour les premiers, mise aux normes pour les seconds.

**29. Société CEETRUS-FRANCE à CROIX (59964) :**

**Contribution à enquête publique du SCOT d'Orléans Métropole**

**Pour que le SCOT offre la possibilité d'une évolution/mutation progressive des pôles monofonctionnels commerciaux en véritable « morceaux de ville »**

Appuyée sur la répartition géographique des pôles commerciaux de l'agglomération (carte ci-après), la volonté du SCOT est de renforcer en priorité l'armature commerciale de ses centralités urbaines. A cela s'ajoute l'orientation d'encadrer le développement sur les pôles structurants périphériques, lesquels se sont fortement développés ces dernières décennies.

L'évolution des pôles commerciaux structurants vers toujours plus de qualité urbaine (ref : prescription 1.3 de la fiche 6 du DOO) est également clairement affirmée, en matière de paysage, d'accessibilité renforcée (notamment en transports en commun et modes doux). L'objectif est de permettre la création de liaisons urbaines qualitatives, la connexion de ces pôles commerciaux structurants à leur environnement urbain proche (résidentiel ou économique).

Plan annexé au registre.

Certains pôles commerciaux (tels ceux de Saint-Jean-de-la-Ruelle ou d'Olivet) ont été rattrapés et englobés par l'urbanisation au fil des années.

Le site de Saint Jean de la Ruelle a même été récemment connecté directement à la ligne 2 du Tramway. Le site peut également s'appuyer sur un boulevard urbain, et l'avenue Mendes France pour envisager son développement futur, sa mutation en véritable quartier de ville.

Le site d'Olivet est également connecté, depuis l'avenue de Sologne, à la ligne 1 du Tramway.

Il convient dès à présent d'ouvrir les possibilités d'évolution de ces espaces vers de véritables « morceaux de ville », bien intégrés dans leur environnement urbain.

Or le projet de SCOT les maintient dans un caractère purement monofonctionnel commercial et ne permet pas cette nécessaire ouverture vers plus de mixité d'usages et de fonctions, propices à leur réinsertion urbaine qualitative.

Nous proposons que l'écriture du DOO et du DAAC puisse être complétée, afin de créer la possibilité d'émergence de ce type de projets et en premier lieu de pouvoir les étudier.

**Propositions pour le DOO du SCOT, à traduire également dans le DAAC**

**Proposition 1 :**

**Dans l'optique de renforcer l'intégration urbaine et la qualité d'aménagement des pôles commerciaux du territoire, nous proposons de rajouter un paragraphe à la prescription 1.3 (page 110) « Exiger une qualité urbaine, architecturale, paysagère et environnementale » de l'objectif 1 « Développer de manière équilibrée le commerce**

et l'artisanat » de la fiche 6 du DOO du SCOT « Conforter l'armature commerciale et artisanale » :

- *« Toute implantation commerciale, en création, extension ou en renouvellement devra inscrire son projet dans une optique de performance environnementale, par :*
- *la gestion raisonnée des ressources (eau, énergie) ;*
- *la production d'énergies renouvelables, lorsque possible et pertinent ;*
- *la promotion des modes de déplacements durables ;*
- *le développement d'espaces de nature et de biodiversité, en accord avec les prescriptions qui concernent l'environnement et le paysage ;*
- *la promotion d'une qualité urbaine, architecturale et paysagère, dans un esprit résolument contemporain ;*
- *la prise en compte des nouveaux modes de consommation ;*
- *la limitation de la consommation d'espace et l'optimisation des espaces.*

Par ailleurs, il s'agit d'encourager l'évolution de ces espaces aujourd'hui strictement commerciaux, vers une dynamique de transformation progressive en véritable « morceaux de ville ». Le SCOT rend possible la réalisation d'études urbaines qui au cas par cas, pourront donner des perspectives d'évolutions vers davantage de mixité de fonctions et d'usages de ces espaces.

*Ces démarches, portées par les collectivités locales, en partenariat avec les acteurs privés présents sur site, devront intégrer leurs réflexions de projet, dans le cadre des enjeux spécifiques de développement et de qualité urbaine de chaque commune (cf. prescription 1.4.). Ces projets ambitieux, devront être traduits dans le PLU par le prisme d'Orientations d'Aménagement et de Programmation et d'un volet réglementaire adapté. »*

**Proposition 2 :**

**Nous proposons également d'ajouter une prescription 1.4. à l'objectif 1 « Développer de manière équilibrée le commerce et l'artisanat » de la fiche 6 du DOO du SCOT.**

*« Prescription 1.4 : Etudier les possibilités d'évolutions des pôles commerciaux vers de futurs morceaux/quartiers de ville*

*Les évolutions des modes de consommations, les exigences grandissantes des habitants en matière de qualité d'aménagement, impliquent de prévoir dès à présent des capacités de réflexions pour réinsérer les espaces commerciaux dans une dynamique urbaine.*

*Au cas par cas et suivant les caractéristiques spécifiques de chaque site, la mutation progressive des pôles commerciaux monofonctionnels vers de véritables « morceaux de ville » doit être rendue possible. C'est-à-dire d'envisager qu'ils évoluent vers plus de mixité dans leurs usages et fonctions (loisirs, santé, bien-être, sport, services, et pourquoi pas même pour certains vers du résidentiel, des locaux d'activités...), avec un renforcement des connexions urbaines, de modes doux, avec leur environnement urbain.*

*Des études urbaines, pourront être engagées dans ce but, grâce à un partenariat public/privé rassemblant les collectivités locales (leader de la démarche) et les acteurs privés présents au sein de chaque pôle :*

- *Accompagner les pôles commerciaux structurants identifiés sur le territoire dans une démarche de l'évolution urbaine et commerciale*
- *Permettre une mixité fonctionnelle au sein de ces pôles dans le cadre d'un projet urbain global*
- *Optimiser au mieux les capacités foncières des sites pour favoriser une densification urbaine là où cela est possible / Exemple : densification immobilière par une mobilisation des espaces de parking*
- *Appuyer la transformation urbaine de ces pôles structurants sur des axes de déplacements en modes doux et sur des connexions aux réseaux de transports en commun*

Ces éléments de prescriptions pourront être repris dans le DAAC.

Pour visualiser le plan joint, se reporter au registre numérique SCOT.

Dans ces conditions, le projet de SCoT est en contradiction frontale avec l'obligation de diminution de la consommation foncière du territoire.

Dans le cas d'Orléans Métropole il y avait en 2010 selon le Plan Local d'Habitat, 12 000 logements vacants dont 5 000 depuis plus d'un an. (Voir Annexe 6 page 9) De quoi largement absorber la croissance démographique souhaitée par les élus dans le SCoT.

Nous aimerions avoir l'assurance que l'opération engagée sur la zone des Groues est comptabilisée en urbanisation d'une zone naturelle (la friche militaire abritait une biodiversité remarquable pour un espace situé en pleine ville) et que des mesures compensatoires seront mises en œuvre avec son urbanisation.

### **30. Carrefour property, Rennes :**

Notre ensemble immobilier se situe dans une localisation qualifiée de pôle structurant de rayonnement et à ce titre, les conditions relatives aux seuils de surfaces, aux extensions et nouvelles créations prévues dans le DAAC en page 30 sont les suivantes :

- **L'extension des galeries marchandes existantes est autorisée dans le cadre d'un projet de requalification de tout ou partie de celle-ci et limitée à 5 % de sa surface de vente existante à la date d'approbation du SCoT.**

Notre galerie marchande sur le site de Saran dispose d'une surface commerciale autorisée en 2007 de 5 280 m<sup>2</sup>, et le 23 février 2016, nous avons obtenu une autorisation commerciale d'extension de 501 m<sup>2</sup> pour porter ainsi la surface commerciale autorisée à 5 781 m<sup>2</sup>.

L'origine de cette demande d'extension de 2016 était le renforcement d'une entrée du centre commercial qui disposait d'un flux de clients plus faible et dans laquelle les performances des commerçants étaient difficiles.

Par ailleurs, et toujours dans l'objectif de renforcer cette aile de notre centre commercial, nous avons obtenu les autorisations en vue de la création d'une entrée sortie sur la rue Paul Langevin.



A date, nous n'avons pas mis en oeuvre l'extension de 501 m<sup>2</sup> sur cette aile de la galerie marchande, la priorité ayant été donnée à la commercialisation du projet de retail parc voisin dont nous sommes propriétaires ; mais nous sommes en cours de négociation avec des enseignes de plus de 500 m<sup>2</sup> et nous savons qu'il nous faudra dans un avenir proche restructurer et renforcer cette aile de la galerie car elle reste très fragile.

La surface commerciale de notre galerie n'est donc pas de 5 781 m<sup>2</sup>, mais de 5 280 m<sup>2</sup>, puisque les 501 m<sup>2</sup> que nous avons obtenus et non mis en oeuvre arrivent à échéance le 23 février 2019.

Après approbation du projet de SCOT, si nous avons mis en oeuvre nos 501 m<sup>2</sup> avant leur extinction le 23 février 2019 prochain, nous aurions la possibilité dans le cadre d'une restructuration de porter la surface de notre galerie à 6 070 m<sup>2</sup>.

Or, puisque nous n'avons pas encore mis en oeuvre notre projet d'extension de 501 m<sup>2</sup>, notre capacité d'extension est de 264 m<sup>2</sup>, pour porter la surface commerciale de la galerie à 5544 m<sup>2</sup>.

Dans ce sens, les Sociétés IMMOBILIERE CARREFOUR et CARMILA France souhaiteraient que la capacité d'extension de la galerie ne soit pas limitée à 5 %, mais plutôt à 15 % et cela dans le but d'intégrer les 501 m<sup>2</sup> que nous avons déjà obtenu en février 2016 et non mis en oeuvre à date, mais qui seront nécessaires à la relance de cette aile commerciale vulnérable.

Bien entendu, cette extension n'aura pour but que la pérennité du site en positionnant une moyenne surface de plus 500 m<sup>2</sup> nécessaire pour alimenter en flux les commerçants situés dans cette aile.

31. Chécy : La société LIDL est propriétaire de 2 emprises foncières sur la zone de la Guyardière à Chécy et projette l'acquisition d'une troisième pour y implanter un projet LIDL nouvelle génération d'une surface de vente de 1286 m<sup>2</sup>. Le projet est-il compatible avec les orientations du SCoT ?
  
32. Question relative au plan de déplacement urbain : Action 1.3 Construire la ville pour les modes actifs (marche à pied et vélo) : Cette action met l'accent sur le développement des déplacements en vélo, ce qui séduit bon nombre d'usagers. Cependant ces derniers expriment de réelles inquiétudes quant à la sécurité des infrastructures mises à leur disposition, tout particulièrement pour la traversée de la Loire. La création de nouvelles passerelles de franchissement du fleuve est évoquée dans le plan vélo, mais semble bien éloignée dans le temps en termes de réalisation. La métropole peut-elle s'engager plus précisément sur la concrétisation de cet objectif ?
  
33. Question relative au plan de déplacement urbain : Action 2.1 Améliorer l'efficacité du réseau de transport urbain : Cette action vise à améliorer les performances du réseau de transport urbain pour le rendre plus attractif. L'enquête publique montre une réelle préoccupation des usagers vis-à-vis du service rendu par les transports urbains, notamment la rapidité de déplacement pour les trajets domicile-travail et la fréquence des bus aux heures de pointe. Comment la métropole entend-elle répondre à cette préoccupation ?

34. **Question relative au plan de déplacement urbain : Action 4.2 Faire des quartiers de gares les vitrines de la métropole : Cette action prévoit à court terme la création d'un téléphérique reliant la gare des Aubrais au quartier « Interives » pour un montant d'investissement estimé à 13,6 millions d'euros. Qu'en est-il du coût de fonctionnement de cet équipement et de son financement ?**
35. **Quel est le diagnostic précis des actions menées dans le cadre du précédent PDU ? En effet, le diagnostic dans le projet de PDU ne semble pas démontrer, de façon très précise, les actions prévues et celles menées. Un inventaire sous forme de tableau aurait permis de se faire une idée précise.**
36. **Question relative au plan de déplacement urbain : Action 4.2 Faire des quartiers de gares les vitrines de la métropole : Cette action prévoit à court terme la création d'un téléphérique reliant la gare des Aubrais au quartier « Interives » pour un montant d'investissement estimé à 13,6 millions d'euros. Qu'en est-il du coût de fonctionnement de cet équipement et de son financement ?**
37. **Y a t'il eu une réflexion menée sur l'élimination des déchets provenant des batteries électriques à l'horizon du PDU ? En effet, il ne s'agira pas de commettre la même erreur sur l'utilisation de la matière plastique ou à une époque on en préconisait son usage et qu'aujourd'hui on ne sait plus comment en évacuer les déchets.**
38. **Dans l'annexe 1 - ACCESSIBILITE, dans le chapitre 3 - paragraphe 3.1 Réseau de transport express régional (TER), il est évoqué la mise en service d'ascenseurs pour l'accès aux quais courant 2018. Quel est le degré d'avancement de cet agencement ?**
39. **Toujours dans cette partie, qu'en est-il de la programmation de mise en accessibilité des gares des Aubrais et d'Orléans dans le cadre schéma directeur de l'accessibilité des services ferroviaires nationaux ?**
40. **Dans l'annexe 1 - ACCESSIBILITE, dans le chapitre 3 - paragraphe 3.2 Réseau de transport interurbain (Rémi) il est mentionné dans la partie consacré au matériel roulant que "la totalité des véhicules devait être accessible dans le Loiret, au fur et à mesure du renouvellement du parc, au plus tard en septembre 2016, selon le Sd'AP." Quel est le degré d'avancement de cette programmation de renouvellement ?**
41. **Dans l'annexe 1 - ACCESSIBILITE, dans le chapitre 4 - paragraphe 4.1 Améliorer l'accessibilité des réseaux de transports collectifs, dans la partie concernant "Poursuivre la mise en accessibilité des réseaux de transports interurbains et ferroviaires (action 2.5 du PDU)", concernant les arrêts du transport Rémi, il est mentionné que la mise en accessibilité de l'arrêt Belle Cycle est programmée par le Sd'AP départemental pour 2018. Est-ce que cet aménagement a été réalisé ?**

# **AVIS DE LA MRAE**

**SCoT**

1. D'expliciter la méthode utilisée pour produire les données relatives à la consommation d'espaces, ainsi que celle utilisée pour déterminer les enveloppes urbaines.
2. D'expliciter le potentiel de densification des zones économiques existantes et de détailler la méthode utilisée.
3. De compléter l'état initial sur la répartition des surfaces agricoles, l'évolution de ces surfaces et ses effets sur l'activité agricole.
4. D'expliciter la méthodologie d'élaboration de la trame verte et bleue locale.
5. De réaliser des cartes de restitution à une échelle plus fine.
6. De démontrer la prise en compte des continuités écologiques identifiées par le SRCE.
7. De compléter l'analyse prospective sur les besoins en eau potable d'ici 2035 afin de tenir compte de l'absence d'une interconnexion totale du territoire à l'heure actuelle.
8. De mettre à jour l'état initial sur l'eau potable (liste des services d'eau, liste des captages prioritaires et carte des captages) et de corriger la partie sur la qualité de l'eau distribuée en cohérence avec le contrôle sanitaire réalisé sur les communes de la Chapelle-Saint-Mesmin et Ormes.
9. De compléter l'état initial du risque inondation par débordement de cours d'eau en présentant une cartographie détaillée du PPRI, en explicitant la notion d'intensité de crue et en présentant les digues du val d'Orléans et leurs effets positifs et négatifs.
10. D'améliorer la lisibilité et la précision de la carte des aléas inondation, afin de distinguer clairement le risque de remontée de nappes, l'aléa Inondation par débordement de cours d'eau et les digues de protection de la Loire.
11. De détailler davantage le risque de ruissellement, à la lumière notamment du retour d'expérience consécutif aux inondations de mai-Juin 2016.
12. De justifier davantage et de manière détaillée les besoins en logements.
13. De mettre en cohérence la répartition des logements avec les objectifs du SCoT, notamment avec la notion de ville des proximités.
14. De justifier davantage l'ouverture à l'urbanisation à destination de l'habitat par rapport au potentiel de densification (dents creuses et renouvellement urbain).
15. De justifier davantage les surfaces des extensions et l'organisation géographique des trois pôles métropolitains, en particulier du parc technologique d'Orléans-Charbonnière.
16. Recommande de compléter les prescriptions relatives à l'agriculture afin de faciliter leur application et de reconsidérer, au sein de l'évaluation environnementale, l'impact du SCoT sur l'activité agricole, eu égard à l'ensemble des services écosystémiques qu'elle rend

17. D'intégrer les zones humides au projet de SCoT et de démontrer sa compatibilité avec la disposition 8A-1 du SAGE Loire-Bretagne 2016-2021.
18. De justifier et de modifier la carte présentant la trame verte et bleue du DOO au regard des éléments présentés dans le rapport de présentation et d'affiner son échelle pour permettre une bonne déclinaison dans les documents d'urbanisme.
19. d'étudier les possibilités d'évitement des secteurs sensibles pour la biodiversité, ou à défaut de définir les mesures de réduction et de compensation des impacts sur elle en ce qui concerne les zones d'extension à destination de l'habitat localisées, les zones d'extension économiques ainsi que les différents projets d'infrastructure prévus par le SCoT.
20. L'autorité environnementale recommande de compléter la liste des indicateurs de suivi sur le risque inondation, en y intégrant des indicateurs pour prévenir le risque et gérer la crise si elle survient.
21. De modifier le tableau de l'analyse environnementale des scénarios présenté dans l'évaluation environnementale afin qu'il reflète les effets du SCoT sur l'environnement
22. De modifier le résumé non technique en ajoutant une description du territoire et des cartographies et/ou des schémas.
23. D'intégrer les zones humides et de démontrer la compatibilité avec la disposition 8A-1 du SDAGE Loire-Bretagne 2016-2021 qui prévoit leur préservation
24. De compléter l'état initial sur l'activité agricole (répartition et évolution des surfaces,...), sur l'eau potable et sur le risque inondation (débordement de cours d'eau et risque de ruissellement).
25. D'explicitier la méthode utilisée pour produire les données relatives à la consommation d'espaces, en particulier celle utilisée pour déterminer les enveloppes urbaines.
26. D'explicitier le potentiel de densification des zones économiques existantes, de détailler la méthode utilisée et de justifier davantage les surfaces des extensions des trois pôles métropolitains et leur organisation géographique, en particulier pour le parc technologique d'Orléans Charbonnière.
27. De justifier davantage les besoins en logements, leur répartition et l'ouverture à l'urbanisation qui en découle par rapport au potentiel de densification (dents creuses et renouvellement urbain).
28. d'explicitier la méthodologie d'élaboration de la trame verte et bleue locale, de réaliser des cartes de restitution à une échelle plus fine, de retranscrire ces continuités dans le DOO, en justifiant, et d'affiner l'échelle de la carte de cette trame présentée dans le DOO pour permettre une bonne déclinaison dans les documents d'urbanisme.
29. De justifier et de modifier la carte de la trame verte et bleue du DOO au regard des éléments figurant dans le rapport de présentation et d'affiner son échelle pour permettre une bonne déclinaison dans les documents d'urbanisme.

<b>PDU</b>
------------

1. L'autorité environnementale recommande qu'un bilan approfondi du précédent PDU soit présenté en lien avec les actions du projet révisé.
2. L'autorité environnementale recommande de compléter l'analyse de l'articulation du PDU avec le Plan de réduction des émissions de polluants atmosphériques et la Stratégie nationale bas carbone et d'intégrer la liste des communes classées en zone sensible à la qualité de l'air au titre du SRCAE.

L'autorité environnementale recommande :

3. de regrouper dans une partie unique du rapport environnemental l'ensemble des informations se rapportant à l'état initial, avec un degré de précision adapté aux problématiques qui intéressent le PDU,
4. d'élaborer une synthèse des enjeux environnementaux et sanitaires hiérarchisés sur le territoire.
5. L'autorité environnementale recommande de caractériser l'évolution des émissions de polluants atmosphériques dues aux transports à l'échelle territoriale.
6. L'autorité environnementale recommande d'inclure dans l'état initial une présentation de l'évolution annuelle des émissions de GES dues aux transports à l'échelle du territoire concerné.

L'autorité environnementale recommande :

7. de détailler dans quelle mesure les actions du PDU sont susceptibles de provoquer chez les usagers un changement des comportements de mobilité,
8. d'approfondir l'analyse des incidences des actions projetées afin de démontrer qu'elles permettront de répondre au niveau d'ambition visé par le PDU,
9. de démontrer, de manière détaillée et la plus quantitative possible, les incidences positives du PDU sur la qualité de l'air et les nuisances sonores.
10. L'autorité environnementale recommande de compléter les indicateurs de suivi et de les regrouper dans un dispositif unique.

L'autorité environnementale recommande de modifier le résumé non technique :

11. en incluant tous les éléments indispensables à la bonne compréhension par le public du projet de PDU et de ses effets sur l'environnement en le présentant dans un document séparé afin d'améliorer son accessibilité.
12. L'autorité environnementale recommande d'approfondir l'étude de solutions de substitution raisonnables permettant de répondre aux objectifs du PDU.
13. L'autorité environnementale recommande de définir des objectifs chiffrés de réduction des émissions de polluants atmosphériques et GES dues aux transports à l'horizon 2028.
14. L'autorité environnementale recommande d'approfondir la réflexion concernant l'attractivité des itinéraires piétons et cyclables.

15. L'autorité environnementale recommande d'étudier des mesures en faveur du développement du covoiturage et de mieux démontrer l'impact qu'aura l'organisation des places de stationnement automobiles sur l'usage de la voiture, des transports en commun et des modes actifs.
16. L'autorité environnementale recommande d'examiner la faisabilité d'un système de bus à haut niveau de service qui améliore l'attractivité du mode de transport collectif.
17. L'autorité environnementale recommande de préciser les mesures visant à réduire l'exposition des habitants au bruit des transports et les secteurs à traiter en priorité, ou a minima d'indiquer que le PDU prévoit d'engager les études qui permettront de le faire.
18. L'autorité environnementale recommande, concernant les opérations de requalification, de mener une réflexion à plus grande échelle pour orienter le trafic de transit hors du périmètre urbain dense.
19. L'autorité environnementale recommande de rechercher l'utilisation du réseau ferré pour le transport des marchandises lors de la création ou de l'extension de plateformes logistiques dans le but de réduire le trafic des poids lourds sur les routes. Cette démarche veillera au raccordement de ces plateformes au réseau ferré existant dans de bonnes conditions pour en assurer la pérennité.

L'autorité environnementale recommande :

20. de préciser davantage les mesures ERC des projets n'ayant pas fait l'objet d'étude d'impact,
21. d'intégrer les mesures ERC dans le plan d'actions du PDU.

L'autorité environnementale recommande en particulier de :

22. présenter un bilan détaillé du précédent PDU, en lien avec les actions du projet révisé,
23. analyser les perspectives d'évolution de l'état de l'environnement sans la révision du PDU,
24. définir des objectifs chiffrés de réduction des émissions de polluants atmosphériques et de gaz à effet de serre dues aux transports à l'horizon 2028,
25. approfondir l'analyse des incidences positives du PDU sur la qualité de l'air, les gaz à effet de serre et les nuisances sonores,
26. préciser davantage les mesures ERC des projets n'ayant pas fait l'objet d'une étude d'impact

# **AVIS DES PERSONNES PUBLIQUES ASSOCIEES**



## SCoT

### **Préfecture du Loiret**

Avis favorable, avec remarques et propositions :

- En terme de développement économique, justifier l'emplacement retenu pour l'extension du parc technologique Orléans Charbonnière, à l'entrée Est de la métropole et intégrer des orientations/prescriptions d'aménagement qualitatives eu égard à l'enjeu d'entrée de la métropole identifié dans le DOO (aménagements paysagers le long de la RD 2060 avec retrait des constructions, traitement de la lisière Est selon le concept « Littorural », en particulier). Un développement moins étiré le long de la RD 2060 permettrait également de limiter l'impact de cette zone sur le plan paysager ;
- Au titre de la compatibilité avec les schémas directeur d'aménagement et de gestion de l'eau (SDAGE) et d'aménagement des eaux (SAGE), intégrer de façon plus précise l'objectif de protection des zones humides ;
- En matière de gestion des eaux pluviales, prescrire des objectifs de mesures d'imperméabilisation des sols et des rejets dans le milieu naturel ;
- En matière de mixité des logements, tenir compte dans la cartographie relative aux localisations préférentielles d'implantation de logements sociaux, des dernières orientations retenues par l'Agence Nationale pour la Rénovation Urbaine (rééquilibrage sur les communes en déficit ou en carence par rapport aux obligations légales notamment).

### **Avis de l'Etat :**

Un avis favorable est formulé sur ce projet de SCoT, sous réserve d'apporter des compléments sur les points suivants :

- En terme de développement économique, justifier l'emplacement retenu pour l'extension du parc technologique Orléans Charbonnière, à l'entrée Est de la métropole et intégrer des orientations/prescriptions d'aménagement qualitatives eu égard à l'enjeu d'entrée de la métropole identifié dans le DOO (aménagements paysagers le long de RD 2060 avec retrait des constructions, traitement de la lisière Est selon le concept « Littorural », en particulier). Un développement moins étiré le long de la RD 2060 permettrait également de limiter l'impact de cette zone sur le plan paysager.
- Au titre de la compatibilité avec les schémas directeur d'aménagement et de gestion de l'eau (SDAGE) et d'aménagement des eaux, d'intégrer de façon plus précise l'objectif de protection des zones humides ;
- En matière de gestion des eaux pluviales, de prescrire des mesures d'imperméabilisation des sols et des rejets dans le milieu naturel ;
- En matière de mixité des logements, de tenir compte dans la cartographie relative aux localisations préférentielles d'implantation de logements sociaux, des dernières orientations retenues par l'Agence Nationale pour la Rénovation Urbaine (rééquilibrage sur les communes en déficit ou en carence par rapport aux obligations légales en particulier).

## **Commission Départementale de la Préservation des Espaces Naturels, Agricoles et Forestiers du Loiret**

Avis favorable sur le projet de révision du SCoT d'Orléans Métropole.

Le projet de SCoT d'Orléans métropole se décline en grandes orientations :

- révéler le capital nature et valoriser les identités,
- dynamiser les centres-bourgs et le centre-ville,
- anticiper l'évolution des modes de déplacement,
- rechercher l'équilibre entre grands équipements et vie quotidienne,
- faire de la métropole un territoire résolument durable,
- jouer la carte de l'innovation.

S'agissant de la consommation des espaces, le SCoT prévoit d'optimiser les espaces urbanisés et de maîtriser la consommation foncière en privilégiant le renouvellement.

La consommation du foncier des dix dernières années s'élève à 59 ha/an pour l'habitat et à 16 ha/an pour les activités économiques, la révision du SCoT limite la consommation de foncier à 32 ha/an pour l'habitat et à 14 ha/an pour les activités économiques.

Les orientations de développement possible sur les superficies dédiées à l'activité économique ont été cartographiées ce qui permet à contrario de protéger les espaces non destinés à recevoir ces développements.

- considérant que le projet de SCoT constitue un document qui assure un équilibre entre les besoins de développement et la nécessité de préserver les espaces agricoles, naturels et forestiers.
- considérant qu'il servira de cadre lors de l'élaboration du plan local d'urbanisme intercommunal métropolitain avec une réelle volonté d'éviter l'étalement urbain.

Avis favorable.

## Région Centre-Val de Loire

Les prescriptions du DOO devraient encourager la concertation entre PLU ou PLUI limitrophes des territoires voisins, notamment en matière de trame verte et bleue et de paysages.

Votre projet a pour ambition d'inscrire le territoire dans les quinze métropoles qui comptent à l'échelle nationale, et se décline en 3 axes :

S'affirmer en tant que Métropole capitale Se révéler en tant que Métropole paysage - Se réinventer en tant que Métropole des proximités.

Ces 3 axes sont en cohérence avec les priorités de développement co-construites avec les acteurs locaux dans le cadre de la démarche Ambitions 2020 pour le Bassin de Vie d'Orléans.

Concernant l'axe Métropole capitale, la Région approuve l'ambition de contribuer à l'attractivité du territoire régional, et de développement des échanges et interconnexions avec les territoires à toutes les échelles.

Je me réjouis par ailleurs du volontarisme de la Métropole qui place le paysage parmi les principaux leviers du développement territorial en dédiant un axe spécifique à cette thématique, appuyé en particulier sur le Val de Loire patrimoine mondial, et mettant, en avant les armatures paysagères : urbaine, forestière et agricole. En particulier, je note votre volonté de prise en compte des points de vue et co-visibilités structurantes du grand paysage.

Au titre de la Métropole des proximités, vous traitez notamment la maîtrise de la consommation foncière et le confortement des centralités existantes, supports d'offres de services et de mobilités plus durables, rejoignant fortement les préoccupations régionales.

Je souhaite souligner la clarté des documents et en particulier du DOO qui traduit les objectifs du PADD en prescriptions sous la forme de 7 fiches, qui néanmoins sont souvent insuffisamment précises ou opérationnelles.

Le territoire se fixe l'objectif d'accueillir 18 000 habitants supplémentaires pour porter la population de la Métropole à 300 000 habitants à l'horizon 2035, soit un gain d'environ 1 000 habitants chaque année.

De ce scénario, on peut estimer que découlerait un besoin d'environ 450 logements supplémentaires par an, soit près de 8 000 logements d'ici 2035. Vous vous fixez comme objectif la production effective de 18 000 logements neufs d'ici 2035 (soit la programmation de 20 à 24 000 pour assurer votre objectif). L'écart de 10 000 logements neufs mériterait d'être explicité au regard des besoins des populations actuelles, des perspectives de démolition, mais également en précisant le cas échéant les objectifs en matière de réhabilitation de logements vacants, l'intégralité des besoins n'ayant pas vocation à être traitée par des programmes neufs.

Je note avec intérêt la prise en compte du besoin de logements différenciés dans les documents de planification (pour public jeune, jeunes actifs, personnes âgées), mais regrette le manque de précision de la prescription correspondante qui s'apparente davantage à une recommandation.

Vous avez par ailleurs spatialisé la localisation de l'offre nouvelle par territoire correspondant aux grandes entités paysagères : Petite Beauce, Forêt d'Orléans, Cœur métropolitain, le Grand Val, la lisière de Sologne.

Vous envisagez le recensement des logements et copropriétés dégradées et la mise en place de dispositifs pour rénover la totalité du parc le plus énergivore, je m'en réjouis et vous rappelle l'intervention régionale en faveur de la rénovation thermique du parc social et privé.

La Métropole souhaite freiner la tendance en matière de consommation d'espaces (70,5 hectares artificialisés par an entre 1995 et 2016), en baissant le rythme de consommation à 845 hectares, soit environ 50 hectares par an.

Cet objectif, qui ne stoppe pas l'érosion du foncier agricole, mériterait d'être accompagné de prescriptions liées à la préservation des terres agricoles, avec davantage de mesures de protection via par exemple l'introduction d'un objectif quantifié de surfaces bénéficiant d'une ZAP ou PAEN.

Les objectifs chiffrés de consommation d'espaces sont cartographiés pour chacune des 5 grandes entités de paysage sus-citées, soit 600 ha pour le résidentiel et 245 ha pour l'activité économique répartis exclusivement sur les 3 pôles économiques métropolitains (Pôle 45 au nord, le parc technologique Orléans-Charbonnière à l'est et le parc de la Saussaye au sud).

"S'agissant du foncier à vocation résidentielle, vous avez défini 5 niveaux de densité minimale selon l'armature urbaine : de 35 logements/ha pour les zones les plus urbaines (Orléans, St Jean-de-la-Ruelle, sud de Fleury-les-Aubrais et St-Jean-de-Braye...), à 15 logements/ha pour les zones les moins urbaines (Forêt d'Orléans, Sud Sologne...). Si les minimums attendus de 30 et 35 logements témoignent d'un volontarisme à souligner, l'objectif de 15 logements est peu ambitieux au regard de l'enjeu de baisse de consommation foncière.

S'agissant des perspectives de développement économiques du territoire du SCoT, la Métropole souhaite développer une stratégie économique soutenable en matière de consommation foncière en valorisant les espaces déjà aménagés et en mettant en valeur le potentiel de recyclage urbain et de reconstruction de la ville sur elle-même.

La Région partage cette ambition très volontariste qui, compte-tenu des disponibilités foncières et des rythmes de commercialisation constatés, mériterait un chiffrage des superficies à réintroduire sur le marché du foncier économique, par densification des zones existantes ou reconquête des friches existantes ou à venir.

La Région soutient votre volonté de traitement exemplaire des cinq pôles économiques métropolitains qui rejoignent les conditionnalités régionales en matière de foncier économique.

En matière de tourisme, le territoire veut s'affirmer comme destination touristique, en tant que ville de congrès et porte d'entrée du Val de Loire et des Châteaux et souhaite participer au rayonnement de la région, par son positionnement culturel et touristique dans le réseau des cités ligériennes porté par l'inscription du Val de Loire Patrimoine Mondial de l'UNESCO.

Le PADD du SCoT de la Métropole Orléanaise est en cohérence avec la Stratégie régionale du Tourisme et des Loisirs, mais vous pourriez renforcer encore l'ambition de la Métropole Orléanaise qui devrait s'affirmer comme le lien privilégié entre le Val de Loire et la région Ile de France qui concentre l'essentiel des flux touristiques internationaux.

La Métropole doit davantage s'affirmer comme une étape attrayante et privilégiée pour ces clientèles à fort pouvoir d'achat.

Sans renier le succès touristique de « La Loire à Vélo », son parcours au bord du fleuve, tangente le centre-ville et pourrait profiter davantage encore à la découverte des quartiers anciens et à l'économie locale.

A l'instar d'autres territoires, la Métropole orléanaise aurait tout intérêt à développer les conditions d'accueil des cyclotouristes pour mieux exploiter la notoriété et les flux touristiques de la « Loire à Vélo ».

Concernant les orientations en termes de mobilité, la Région se félicite des orientations affichées en vue de favoriser le report modal vers des solutions alternatives à la voiture particulière (modes doux ou collectifs).

Toutefois, sur le volet ferroviaire, je vous rappelle que le projet Orléans -Châteauneuf est aujourd'hui reporté, les conditions n'étant pas réunies pour mener à bien cette opération.

De même, la réouverture complète d'Orléans - Voves - Chartres n'est pas envisageable à court terme.

Si la Métropole souhaite explorer la possibilité d'une nouvelle gare unique de la Métropole d'Orléans pour une évolution à terme de sa connexion au réseau ferroviaire, la Région souhaite être associée aux réflexions.

Un éventuel nouveau franchissement de la Loire à l'est est évoqué. La Région rappelle sa priorité donnée aux objectifs de report modal de la voiture vers les mobilités alternatives, susceptibles de réduire les ambitions en matière d'extensions ou de créations d'infrastructures routières.

Vous avez intégré la Trame verte et bleue dans des prescriptions, avec notamment l'interdiction de toute construction au cœur des réservoirs de biodiversité, et le souhait de prise en compte de la biodiversité par la création de franges multifonctionnelles autour des opérations d'aménagement situées aux abords des corridors.

Concernant les aspects environnementaux, il conviendrait d'ajouter au rapport de présentation chaque fois que nécessaire, la mention du Plan Régional de Prévention et de Gestion des Déchets comprenant le Plan Régional d'Action en faveur de l'Economie circulaire.

Par ailleurs, il serait souhaitable de prendre en compte les projets en cours (centre de tri UTOM, déchetterie nouvelle génération...) et d'ajouter un enjeu relatif aux Déchets d'Equipements Electriques et Electroniques (DEEE) qui sont en forte augmentation ou encore le développement de l'économie circulaire.

De façon transversale, le SCoT pourrait décliner certaines données relatives aux déchets dans chacune des thématiques, par exemple :

Développement urbain : utilisation de matériaux recyclés dans les infrastructures / constructions... avec par exemple l'ajout d'une prescription relative au réemploi et recyclage des déchets du BTP, au recyclage des granulats...

Economie : participation à la création d'emplois / à l'attractivité du territoire avec le développement de l'économie circulaire via les ressourceries.

La notion d'Ecologie Industrielle et Territoriale (EIT) devrait être mise en avant dans le SCoT, notamment au sein de la prescription 1.2 où l'EIT pourrait être ajoutée comme moyen d'amélioration de la performance des zones d'activités. Je vous informe à ce titre qu'une expérimentation régionale en la matière est en cours sur la zone d'activités du Pôle 45.

## **Département du Loiret**

Pas d'observation

## CCI du Loiret

Avis favorable, sous réserve de la prise en compte des remarques et observations développées dans la note ci-jointe.

En conclusion :

Il semblerait que l'agglomération orléanaise ait pris conscience de sa densité commerciale et de sa relative saturation face au développement des pôles concurrents du reste du département.

Interdire la création de nouveaux pôles commerciaux, freiner le développement des galeries commerciales, favoriser la reprise des friches commerciales sont des actions qui permettraient une pause dans le développement commercial, sachant que les effets du dernier développement de CAP Saran n'ont pas encore été estimés.

Aujourd'hui, il ne s'agit plus de créer des mètres carrés commerciaux, mais plutôt de qualifier l'offre en attirant de nouveaux concepts sur les friches commerciales qui commencent à apparaître dans l'agglomération orléanaise.

Le développement de l'attractivité commerciale et par conséquent de l'activité commerciale d'une centralité n'est pas la seule résultante du développement de mètres carrés.

D'autres facteurs entrent en jeu. La dynamique commerciale d'un pôle est également liée :

- à la présence de clients de proximité (faire revenir des habitants dans les centralités en réhabilitant des appartements au-dessus des commerces ou en créant des logements),
- au maintien, au retour des services publics, des médecins, des écoles dans les centralités, ces activités étant créatrices de flux,
- à l'accessibilité pour tous les modes de transports (stationnements, parkings vélos, transports en commun), à la signalétique,
- à la valorisation du patrimoine, au caractère touristique de certaines centralités.

Pour l'activité purement commerce, nous recommandons :

- de travailler le remembrement commercial surtout dans les centralités urbaines ou de quartier pour lutter contre l'émiettement commercial,
- pour le centre-ville d'Orléans, de travailler avec les propriétaires pour regrouper des surfaces afin d'obtenir des tailles de magasins recherchées par les enseignes nationales,
- Dans les centres bourgs, d'inscrire dans les PLUI l'interdiction de changement de destination sur certains emplacements pour préserver la diversité commerciale ou définir un périmètre de préemption.

Ce sont tous ces éléments qui contribueront à renforcer l'attractivité commerciale des centres-villes et centres-bourgs.

## Chambre des Métiers et de l'Artisanat

Avis favorable, sous réserve de la prise en compte des remarques et observations développées dans la note ci-jointe.

En conclusion :

A l'horizon 2035, vous prévoyez une métropole de 300.000 habitants qui s'affirme (dynamisme, ouverture et attractivité nationale et régionale), se révèle (structuration du territoire par les paysages naturels et urbains) et se réinvente (adaptation et renouvellement pour un territoire solidaire et facile à vivre). A travers les trois axes stratégiques (métropole capitale, métropole paysages et métropole des proximités), vous entendez poursuivre la croissance démographique de notre territoire, son rayonnement et son développement économique, tout en préservant notre environnement et en renforçant les proximités pour faire une métropole à échelle humaine.

Je ne puis qu'abonder à ces principes directeurs. Vous souhaitez notamment conforter les centralités. Les artisans de proximité, qui exercent habituellement dans les centres-villes et centres-bourgs, apportent des services quotidiens à la population et animent nos territoires, méritent, effectivement, de voir leur rôle social affirmé. Vous entendez également renforcer les pôles économiques de proximité. Les artisans du secteur de la production et certains du secteur des services ont souvent besoin de locaux d'une superficie comprise entre 150 et 300 m<sup>2</sup>. Le renforcement des pôles économiques de proximité, qui sont en mesure d'accueillir ces artisans pour qu'ils poursuivent leur développement, ne peut qu'être bénéfique.

J'ai également noté l'ambition métropolitaine de logements de qualité, performants et innovants. Les artisans du secteur du bâtiment sont les acteurs de la construction et de la rénovation. Nous devons les associer à cet enjeu. Si ma Compagnie a déjà travaillé pour promouvoir l'éco-construction, il est nécessaire de réfléchir ensemble à un grand plan de formation des hommes de l'art pour faire de notre territoire une métropole à énergie positive.

Par ailleurs, vous évoquez les enjeux de mobilité avec le nécessaire renforcement des transports collectifs ou les mobilités douces. Si ces enjeux sont importants, je me permets toutefois d'attirer votre attention sur la nécessité, pour nombre d'artisans, d'utiliser leur véhicule professionnel pour se rendre chez les clients, à l'instar du plombier qui se déplace à votre domicile pour une réparation. La problématique des livraisons est aussi importante, d'autant si nous renforçons les commerces de proximité : ces locaux, de taille modeste, ne permettent pas de stocker de façon conséquente.

Enfin, en qualité d'institution organisatrice des examens d'accès à la profession de taxi et de l'immatriculation de ces professionnels, je me tiens à votre disposition pour étudier conjointement l'apport de ces professionnels aux enjeux de mobilité, surtout avec le développement du tourisme de loisir et d'affaire.

### **Chambre d'Agriculture**

Avis favorable au projet arrêté avec la demande d'Intégrer les points figurants dans le courrier d'accompagnant.

A l'exception de la zone de Chécy qui n'apparaissait pas dans le projet présenté avant l'arrêt et dont nous n'identifions pas la justification, le dossier arrêté est ambitieux pour la Métropole tout en prenant fortement en considération les enjeux agricoles. Au regard des documents existants et des tendances actuelles, sa mise en œuvre devrait permettre de modérer considérablement la consommation foncière, en développant une métropole des proximités.

### **Boigny sur Bionne**

Avis favorable

### **Fleury les Aubrais**

Avis favorable aux deux projets avec les observations ci-dessous :

- Concernant le PDU, le projet répond aux objectifs de la commune de réduire la place de la voiture dans la ville en améliorant le réseau de transports et en donnant une place importante aux déplacements alternatifs.
- Concernant le SCoT, les objectifs traduits dans le PLU communal récemment approuvé sont bien en adéquation avec le projet, plus particulièrement le développement urbain maîtrisé, la préservation et restauration de la trame verte dans la Métropole.
- Par ailleurs, dans le volet commercial du SCoT, les objectifs inscrits correspondent aux besoins commerciaux, et à la revitalisation du centre ville de Fleury.

### **Marigny les Usages**

Avis favorable

### **Olivet**

Avis favorable, trois axes stratégiques :

1. la métropole capitale : affirmer l'ouverture et le dynamisme de la métropole pour un territoire attractif et rayonnant ;
2. la métropole des paysages : respecter les grands équilibres et assurer les transitions entre ville, nature et agriculture pour un cadre de vie qualitatif ;
3. la métropole des proximités : conforter la ville des proximités entre habitat, services, mobilités et innovation numérique.

Le document d'orientations et d'objectifs qui répond aux objectifs du projet d'aménagement et de développement durables autour de sept thématiques :

1. dessiner la Métropole des paysages ;
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 et stratégiques de la métropole ;
6. conformer l'armature commerciale ;
7. vers une mobilité durable dans la métropole.

### **Orléans**

Avis favorable

### **Saint Jean de Braye**

Avis favorable.

Considérant que la commune a déjà engagé deux projets urbains importants (écoquartier du Hameau et ECLO) qui devraient s'achever à l'horizon 2020-2022,

Souhaitant que le nombre de logements programmés soit réévalué à hauteur d'une fourchette de 1900 à 2100 d'ici l'année 2035.

### **Saint Jean de la Ruelle**

Avis favorable

### **Saint Jean le Blanc**

Apporte les éléments de réponse suivants.

Les projets du Schéma de Cohérence Territoriale (SCOT) et de Plan de Déplacement Urbain (PDU) n'appellent pas de remarque majeure.

Il est cependant à noter que le prévisionnel de 400 à 500 logements prévus à Saint Jean le Blanc pour une période de 17 ans dans le SCOT semble faible et risque d'être dépassé. Il convient de prendre en considération :

- le fort taux de croissance du parc de logements de Saint Jean le Blanc (16,7 % entre 2006 et 2014, rapport de présentation du SCOT) est certainement accentué depuis au regard des autorisations d'urbanisme instruites,
- la volonté d'optimiser les espaces urbanisés et de maîtriser la consommation foncière portée par le PADD correspond au mode d'urbanisation en évolution sur notre commune : la densification urbaine s'accroît, accompagnée par l'urbanisation des dents creuses,
- le DOO place la commune de Saint Jean le Blanc sur une densité attendue de 25 à 30 logements à l'hectare,
- la densification urbaine en plein essor (démolition de constructions au profit de constructions plus importantes, extension des bâtiments existants ou ajout d'une habitation supplémentaire sur une parcelle bâtie) viendra remplir les objectifs sans consommation des nouvelles superficies d'urbanisation attribuées pour le secteur centre sud « le grand val » de 64 hectares.

Le guide d'entretien du PLUM transmis à vos services reprend ces éléments. U est probable que le prévisionnel de 500 logements supplémentaires soit atteint en 10 ans et poursuivit ensuite avec le renouvellement urbain.

## Saint Pryvé Saint Mesmin

Avis favorable

### Saran

Avis défavorable au projet de SCOT, demande l'intégration des remarques évoquées

Le développement de la métropole à travers le S.Co.T s'appuie sur le « Cardo Nov'O », axe Nord-Sud de la Métropole correspondant au tracé de R.D.2020. Cet axe de communication routier structurant sera porteur des principales fonctions métropolitaines. Il croise un axe Est-Ouest majeur, le « Decumanus », correspondant au tracé de la Loire, support naturel qui structure l'offre économique, culturelle, touristique et de loisirs associés aux espaces de nature.

Si ce schéma structurant à la romaine paraît intellectuellement séduisant, il est cependant primordial qu'il s'adapte aux spécificités des territoires traversés et en reflète la diversité fonctionnelle.

Une déclinaison de cet axe Nord-Sud en séquences reflétant la diversité des fonctions du territoire irrigué semblerait plus judicieuse, de sorte que la RD2020 ne se limite pas à un axe routier tranchant, porteur de fonctions métropolitaines déconnectées de l'environnement traversé, voir dévastateur. Il faut l'imaginer comme un axe participant à la composition des territoires communaux dans lesquels son intégration et sa perméabilité doit être un atout permettant la complémentarité du développement à l'échelle locale et métropolitaine.

L'entrée métropolitaine nord (page 30) est présentée comme un linéaire polymorphe intégrant à la fois une entrée autoroutière par RD 2701 (ex bretelle autoroutière), et routière par RD2020 via faubourg Bannier jusqu'aux boulevards ceinturant la ville d'Orléans.

Si la notion d'« entrée » peut se concevoir en terme de porte prolongée d'un couloir, elle perd toute sa pertinence lorsque ce couloir s'étend sur 5 kms et traverse une diversité d'espace offrant de nombreuses sorties potentielles voir d'arrêt.

Le concept d'entrée urbaine doit donc être revu à l'échelle non plus de la centralité orléanaise, mais de la centralité métropolitaine. Une entrée métropolitaine jusqu'à la voie de contournement nord (Motte Pétrée, Langevin, Tuilerie) paraît être la distance pertinente de sorte que les communes qui jouxtent celle d'Orléans ne soient pas son antichambre, mais bien une partie intégrante à part entière du territoire métropolitain et non un espace de transition entre la campagne et la métropole. Il est vrai que le diagnostic n'a pas intégré l'existence de cet axe de contournement nord qui serait devenu alors un axe majeur d'entrée de ville et de nouvelle répartition et reports de trafic; il s'agit entre autres d'un exemple des effets pervers de l'obsolescence du diagnostic.

La nomenclature choisit pour catégoriser les secteurs décentralisés posent également question. En effet, les « centres urbains » sont Orléans, Fleury-les-Aubrais, Olivet et Orléans la Source ; les autres centralités sont les centres-bourgs. Or, d'un simple point de vue de leur poids démographique, les centralités de Saran, Saint-Jean-de-la-Ruelle, La Chapelle St Mesmin ou encore Saint-Jean-de-braye, à minima, ne peuvent être regardées comme les centres-bourgs de Bou ou Chanteau ; ils tiennent bien plus des 4 centres urbains identifiés.

Il y a donc lieu de revoir ou de diversifier les catégories de centralité

Le D.A.A.C détermine les conditions d'implantation des équipements commerciaux qui, du fait de leur importance, sont susceptibles d'avoir un impact significatif sur l'aménagement du territoire et le développement durable. Le D.A.A.C définit ainsi des localisations préférentielles pour l'implantation des nouveaux équipements commerciaux. La cartographie présentée a oublié le pôle « Meliès » sur Saran pourtant pôle structurant de fait.

En effet, comme indiqué dans le D.0.0 (page 108), les pôles d'envergure visent à maintenir l'activité commerciale et à en permettre sa modernisation sans expansion de ces pôles. Le pôle

Meliès regroupe des commerces au rayonnement intercommunal et intercantonal (cinémas, salle IMAX), de fréquentation hebdomadaire à occasionnelle qui ne pourraient pas s'installer sur Orléans. Il répond donc aux critères d'un pôle structurant d'envergure.

Concernant le pôle structurant de rayonnement des Cent Arpents, son périmètre est erroné puisqu'il englobe la totalité du site de la Chatonnerie qui ne lui est pas contigu et qui n'a jamais eu de vocation exclusivement commerciale. De fait les autorisations d'urbanisme en cours ne prévoient que 25% pour ce développement commercial, le reste étant dédié au développement de l'habitat et notamment au renforcement de la densité urbaine du centre urbain de Saran qu'il n'y a plus lieu de considérer comme un centre bourg.

Il faut donc revoir la cartographie du D.A.A.C

Il semble enfin que le diagnostic ait un peu vieilli (exemple le diagnostic de 3 forages sur la commune alors qu'il n'en existe plus qu'un depuis 2017), et peut générer parfois des prescriptions du D.O.O obsolètes, soit que les opérations d'aménagement soient déjà réalisées ou en cours, soit que de nouveaux axes structurants pour le territoire métropolitain aient été réalisés, mais pas pris en compte pour élaborer les prescriptions. Une mise à jour en ce sens serait la bienvenue et éviterait d'en déduire des prescriptions incohérentes.

Enfin, il est notable que la métropole des services publics soit la grande absente de ce projet. L'aménagement du territoire ne peut être envisagé sans présence et organisation des services publics qui maillent le terrain et sont au service de tous les acteurs de notre territoire.

## **Semoy**

Avis favorable sur le projet de révision du SCOT.

S'inscrire dans les orientations fortes en termes de Métropole capitale, Métropole paysages et développement durable. Pour autant la ville souhaite que soit modifiée la prescription 4.4 du DOO conformément à l'avis rendu par la délibération n°72/18 du conseil municipal sur le projet de révision du PDU.

## **Conseil de développement d'Orléans Métropole**

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'Ile 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.

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.

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 reconverter 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.

#### 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.

#### 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-Châteauneuf à Orly).

Complément apporté (Composer avec les risques naturels, technologiques, et les nuisances) .  
 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.

**PDU****Préfet du Loiret**

Avis favorable, en annexe certaines remarques et propositions pour en améliorer la qualité.

Ces différents objectifs sont définis avec une échéance à 10 ans qui mériterait d'être présentée avec des priorités à mi-parcours en rapport avec le calendrier de suivi du prochain plan local d'urbanisme intercommunal (PLUi) métropolitain.

L'impact des émissions de polluants générées par le trafic des grands axes routiers les plus fréquentés de la métropole (A 10, A 71 notamment) et les difficultés de circulation dans le secteur du pôle 45 et sur les voies requalifiées devront être pris en compte en accompagnement de la création du diffuseur de Gidy. 11 en est de même de la requalification progressive de la RD 2020 dans sa traversée de l'agglomération tant au sud qu'au nord du cœur métropolitain qui vise un meilleur partage de la voirie, mais induit une augmentation sensible des zones et des périodes de congestion.

Une alternative pourrait consister au développement du covoiturage, surtout en territoires périurbains avec des axes offrant un niveau de service incitatif (arrêt prédéfini, tarif attractif, système d'abonnement...) pour faire de la voiture un véritable transport collectif complémentaire au réseau de bus urbain.

En matière d'aménagement de l'espace communautaire, la compétence obligatoire des métropoles relative aux parcs de stationnement a été élargie à celle des aires de stationnement. La décentralisation du stationnement payant applicable au 1er janvier 2018 donne ainsi l'opportunité d'harmoniser sur l'agglomération le stationnement proposé aux riverains, aux visiteurs et à la logistique urbaine (livraison du dernier kilomètre) pour orienter les usagers vers les autres modes et services publics :

- bornes de recharge pour lequel un objectif à 10 ans du nombre de places sur domaine public doit être fixé ;
- parkings-relais (P+R) en appui des lignes structurantes du réseau urbain

Par ailleurs, l'élaboration du schéma directeur de mobilité sera l'occasion de doter les neuf communes de la métropole qui n'en sont pas pourvues de leur plan de mise en accessibilité de la voirie et aménagements des espaces publics (PAVE, p.8) prévu par l'article 45 de la loi n°2005-102 du 11 février 2005 pour l'égalité des droits et des chances, la participation et la citoyenneté des personnes handicapées.

## **Annexe**

### Opérations d'aménagement :

- élargissement de l'A10 au nord d'Orléans mentionner l'arrêté préfectoral portant DUP pour les travaux du 9 juillet 2018;
- diffuseur autoroutier sur l'A10 (Gidy) préciser que le projet fait partie du plan d'investissement d'avenir approuvé en juillet 2018 par la commission européenne et qu'il a été inclus à l'avenant à la concession autoroutière par décret en Conseil d'État le 28 août 2018 ;
- réouverture au service voyageurs de la ligne Orléans Châteauneuf-sur-Loire mentionner que les conditions financières de réalisation de ce projet ne sont plus réunies et qu'elle ne sera pas déclarée d'utilité publique.

Risques naturels : Quelques corrections pourraient être apportées sur les points suivants : §2.4 risques d'inondation (page 172) la cartographie présentée est à l'envers et peu lisible. Sommaire (page 205) supprimer le ? Après évitement.

§3. Analyse «micro» territoriale des secteurs susceptibles d'être impactés - §3.17 Contournement de Jargeau (page 315) supprimer la phrase « Ainsi, on pourra encore circuler sur le pont même en cas de crue d'une ampleur telle qu'elle n'arrive qu'une fois tous les 500 ans. »

(La sortie Sud du pont se fera en zone d'expansion de crue sur un profil rasant par rapport au terrain naturel non praticable en cas de crue / une période de retour centennale signifie que le risque de crue est possible avec une probabilité 1/500 par an et non que la crue arrive une fois tous les 500 ans)

### Qualité de l'air :

Le PDU omet de mentionner que 15 communes sur les 22 que compte la métropole sont classées en zone sensible au titre du Schéma Régional Climat Air Énergie. Il devrait faire référence, au niveau national, aux documents suivants :

- le Plan de réduction des émissions de polluants atmosphériques (PREPA), dont l'arrêté et le décret du 10 mai 2017 fixent les actions prioritaires et les modalités opérationnelles pour atteindre les objectifs de réduction des émissions de polluant dans l'air ;
- la Stratégie Nationale Bas Carbone (SNBC), qui fixe un objectif fort de 70 % de réduction des émissions de gaz à effet de serre dans le secteur du transport à l'horizon 2050 ;
- le plan national pour le déploiement des véhicules électriques et hybrides rechargeables et le plan climat qui prévoient le développement des infrastructures charges et des véhicules électriques, ainsi que l'arrêt des véhicules moteur thermique (diesel et essence) d'ici 2040.

Et surtout, l'évaluation des effets du PDU à 10 ans sur la qualité de l'air dans la métropole n'est pas présentée.

### Annexe rapport environnemental (Bruit) :

Elle devrait faire référence, au niveau départemental, aux documents suivants :

- une inexactitude dans les acteurs des plans de prévention du bruit dans l'environnement (PPBE) (p. 152 du Rapport Environnemental) : L'arrêté du 14 avril 2017 a rendu obligatoire l'élaboration des cartes de bruits stratégique et PPBE, dits de « grandes agglomérations », à l'échelle des périmètres de 45 établissements publics de coopération intercommunales, dont le périmètre d'Orléans Métropole. Dans ces périmètres, ce sont les collectivités qui disposent de la compétence « Lutte contre les nuisances sonores » qui doivent élaborer ces documents, donc OM - et non ses communes membres - dans le cas du présent PDU ;
- une évolution postérieure à la date d'arrêt du présent PDU concernant les cartes de bruit stratégiques (CBS), dits de « grandes infrastructures », (p. 153 du RE) : les arrêtés de 2012 et 2013 ont été annulés et remplacés durant l'été 2018 :
- arrêté portant publication des cartes de bruit stratégiques (3ème échéance) des autoroutes A 19, A 6 et A 77 dans le département du Loiret du 16 juillet 2018, publié au recueil des actes administratifs de la préfecture du Loiret du 1er août 2018 ;
- arrêté portant publication des cartes de bruit stratégiques (3ème échéance) du réseau routier communal du département du Loiret du 16 juillet 2018, publié au RAA de la préfecture du Loiret du 1er août 2018 ;
- arrêté portant publication des cartes de bruit stratégiques (3ème échéance) des voies du réseau ferroviaire dans le département du Loiret du 16 juillet 2018, publié au RAA de la préfecture du Loiret du 1er août 2018 ;
- arrêté portant publication des cartes de bruit stratégiques (3ème échéance) des autoroutes A 10 et A 71 dans le département du Loiret du 9 août 2018, publié au RAA de la préfecture du Loiret du 31 août 2018.

### Annexe accessibilité :

Le PDU détaille les dispositions du Sd'AP de la métropole orléanaise. Il est rappelé que les délais prévus pour la mise en accessibilité des réseaux courent à compter de la date de validation du Sd'AP par les services instructeurs (article L.1112-2-2 du Code des transports) par autorisation tacite du 5 mars 2017 et non à compter de février 2015 comme indiqué dans le document (p.56 du projet de PDU et p.7 de l'annexe). L'ensemble des points d'arrêt prioritaires du réseau de transports collectifs urbains pour lesquels la Métropole a été désignée chef de file (chapitre II de l'article L1112-2-1 du Code des transports), devront être mis en accessibilité à l'issue du Sd'AP de la Métropole, soit dans les 3 ans suivant sa validation. Un bilan des actions conduites pour la mise en accessibilité dudit réseau indiquant les actualisations qui ont été décidées en cours d'exécution est demandé en fin d'agenda.

## Conseil Régional

Certaines actions relèvent de la compétence de la Région, ou sont à réaliser en partenariat avec celle-ci pour être menées à bien. J'ai le plaisir de vous indiquer que je suis, tout à fait favorable à amplifier la collaboration entre nos collectivités.

Il en va ainsi de la poursuite du travail commun sur les dessertes au sein de la Métropole par le réseau régional multimodal REMI, sur les conditions de l'intermodalité entre nos réseaux respectifs (qu'elles portent sur l'information des voyageurs, la billettique, la vente, la tarification, ou la qualité des espaces au sein des pôles d'échanges), et sur la prise en charge sur le réseau urbain des voyageurs interurbains. La poursuite et le renforcement de notre conventionnement en la matière en est le meilleur témoin.

L'outil JVMalin est un outil commun déjà en place, dont la Région souhaite également la poursuite du développement en tant que support billettique et plate-forme d'information multimodale, afin d'effacer les frontières entre les réseaux de transport public et les modes pour les voyageurs et simplifier ainsi les alternatives à l'autosolisme. Je compte ainsi sur votre engagement à nos côtés, et auprès des autres AOM de la région, pour en poursuivre l'élargissement des fonctionnalités, afin de le rendre encore plus performant et attractif.

Concernant le covoiturage, la Région souhaite travailler avec les collectivités pour favoriser son essor, par le regroupement des offres afin de leur donner plus de visibilité, et augmenter le vivier de covoitureurs. Le site JVMalin pourra justement constituer une porte d'entrée de l'information, dans une logique multimodale. Ce développement se fera donc dans le cadre du partenariat entre autorités organisatrices. Je compte là encore sur votre appui pour réaliser au plus vite un tel développement.

La Région, ainsi qu'elle a eu l'occasion de l'exposer durant les concertations pour l'élaboration du SRADDET, souhaite également poursuivre l'intégration tarifaire avec les autres autorités organisatrices, et simplifier ses tarifications. L'homogénéisation d'un certain nombre de critères de tarification entre les réseaux est également un objectif pour faciliter l'intermodalité effective des voyageurs. Nous pourrions donc rechercher ensemble des modalités communes, permettant de mieux articuler nos tarifications, en particulier les abonnements de nos réseaux respectifs.

Concernant les pôles d'échanges, la Région prévoit la réalisation d'un schéma directeur régional des pôles d'échanges et gares routières. Région et Métropole pourront donc utilement croiser leurs approches dans le cadre du schéma directeur des pôles d'échanges que vous souhaitez réaliser à l'échelle de l'aire urbaine, et la Région pourra y formuler ses points d'attention. Une attention particulière pourra notamment être portée au pôle central, afin de mieux articuler les modes autour de la gare d'Orléans. L'amélioration de la visibilité de l'accès aux autocars REMI, en parallèle de celle des bus urbains, pourrait utilement être recherchée, ainsi que celle de la capacité d'accueil d'autocars plus confortables (en levant la contrainte de la hauteur d'accès à la gare routière d'Orléans), ou l'amélioration de la sécurité des voyageurs et piétons dans ce même secteur.

Plus généralement, la Région a souhaité mettre l'accent dans son projet de SRADDET sur les coopérations indispensables entre les autorités organisatrices de mobilité et de transport. Ceci rejoint les engagements de la Métropole pour favoriser les coopérations à l'échelle de l'aire urbaine et du territoire régional.

A ce titre, une des modalités identifiées par la Région pour ce faire consiste en la création d'un syndicat mixte des transports à l'échelle régionale, visant à capitaliser les bonnes pratiques et à mutualiser des moyens, des outils et méthodes afin de mieux répondre aux voyageurs utilisant l'ensemble des réseaux de transport en commun sur nos territoires. J'aurai l'occasion de vous en présenter plus en détail les enjeux, et les objectifs, afin qu'aucune ambiguïté n'existe sur ce sujet. Je souhaite donc pouvoir compter sur votre appui en la matière, et reste à disposition pour lever toute éventuelle interrogation.

Le management de la mobilité est un axe d'intervention essentiel pour favoriser l'usage des alternatives à l'autosolisme. Je souhaite donc également que la Région et la Métropole puissent travailler ensemble à la mise en place d'une centrale de mobilité. Je considère justement qu'il s'agit là d'un sujet qui pourrait être efficacement porté de manière harmonisée à l'échelle régionale, et facilité par la création d'un syndicat mixte des transports à cette échelle. Bien sûr, cela n'est pas contradictoire avec des interlocuteurs locaux, au plus près de l'expérience des voyageurs. Votre adhésion à ce projet serait bien évidemment un atout.

Au titre du partage plus équitable de la voirie et du renforcement de l'attractivité des transports collectifs, vous envisagez de développer les sites propres bus sur votre territoire. Ces sites propres pourront le cas échéant utilement être également ouverts aux lignes Rémi, et je vous invite à partager avec la Région vos réflexions en la matière.

Depuis plusieurs années, la Région est active pour favoriser le développement du vélo, à la fois pour le tourisme et pour les déplacements du quotidien. La Loire à Vélo bénéficie ainsi de trains neufs spécialement aménagés pour le transport des vélos en grand nombre, sur les dessertes reliant Orléans à Nantes. La Région compte par ailleurs développer les lignes routières Rémi acceptant les vélos. Dans le Loiret, c'est déjà le cas des lignes 3, 8 et 9 vers Briare, Lailly-en-Val et Beaugency, et d'autres lignes sont en cours de réflexion. Par ailleurs, la Région a mis en place un cadre favorisant l'implantation de stationnement vélos dans la majorité de ses gares, et accompagne financièrement les collectivités qui souhaitent implanter des abris vélos sécurisés dans leurs pôles d'échanges.

Concernant les liaisons ferroviaires, je note que la Région et la Métropole ont une position commune sur l'intérêt de tirer parti de la réalisation du Grand Paris à proximité de notre territoire et que la qualité de la connexion en transports en commun aux aéroports parisiens constitue un enjeu important. Par ailleurs, la Région est dès à présent mobilisée pour l'amélioration de la ligne Paris - Orléans - Limoges - Toulouse et suit activement le schéma directeur élaboré par l'Etat sur cet axe. Je sais pouvoir compter également sur votre mobilisation dans ce cadre, et sur notre capacité à porter en commun les enjeux de notre territoire. Les perspectives de desserte des haltes ferroviaires situées au sein de la Métropole pourront également faire le moment venu l'objet d'un travail articulé, tenant compte des enjeux locaux autour de ces haltes, des besoins locaux et régionaux, des contraintes du système ferroviaire, et des autres réseaux de transport le cas échéant présents.

Parmi les projets à réaliser sous 10 ans, vous citez la réouverture aux voyageurs de la liaison ferroviaire Orléans - Châteauneuf. A un horizon plus éloigné, vous mentionnez la réouverture de la liaison ferroviaire Orléans - Voves - Chartres.

Comme vous le savez, le projet Orléans - Châteauneuf est aujourd'hui reporté. Les conditions institutionnelles, techniques et par voie de conséquence financières n'étant pas remplies.

Par ailleurs, face à la dégradation très rapide de lignes ferroviaires qui irriguent le territoire régional, la Région Centre-Val de Loire a dû se mobiliser, en proposant à l'Etat et à SNCF Réseau un plan d'urgence pour en assurer la sauvegarde. L'ampleur des montants en jeu a nécessité de faire des choix et de prioriser nos ambitions.

La réouverture complète de l'axe ferroviaire Orléans - Voves - Chartres est également aujourd'hui reportée.

En revanche, la Région travaille en parallèle à l'attractivité des lignes routières Rémi desservant ces territoires, en termes de niveau d'offre et d'attractivité tarifaire, pour assurer des liaisons d'échanges améliorées avec la Métropole, et mieux répondre aux besoins actuels dans l'attente de la réalisation de ces investissements très importants. Une approche coordonnée me paraîtrait à ce titre très pertinente.

A plus long terme, si la Métropole souhaite explorer la possibilité d'une nouvelle gare unique de la Métropole d'Orléans pour une évolution à terme de sa connexion au réseau ferroviaire, la Région être associée aux réflexions.

- Il convient par ailleurs de ne pas obérer la possibilité d'une ligne à grande vitesse Paris - Orléans - Clermont - Lyon sur notre territoire, à un horizon où la ligne TGV Paris - Lyon sera saturée.

La Métropole entend enfin optimiser le transport de marchandises sur son territoire et sollicite pour certaines actions la coopération de la Région, à la fois pour disposer d'une instance de concertation avec les acteurs du transport de marchandises et de la logistique pour assurer une meilleure coordination, mais également pour une action volontariste en faveur de la sauvegarde du fret capillaire, au travers d'une gouvernance partenariale. Ces propositions rejoignent complètement la position de la Région, exprimée durant la concertation pour l'élaboration du SRADDET. J'ai bien noté l'intention de la Métropole de participer à cette gouvernance et je vous en remercie.

### **Boigny sur Bionne**

Avis favorable.

### **Fleury les Aubrais**

Avis favorable

### **Marigny les Usages**

Avis favorable

### **Orléans**

Avis favorable

### **Saint Jean de Braye**

Avis favorable



### **Saint Jean de la Ruelle**

Avis favorable au dossier qui lui est soumis dans le cadre de la procédure de révision du PDU, tout en réaffirmant sa demande de voir pris en considération les enjeux propres à son territoire communal, qui figurent au Plan d'aménagement et de développement durable (PADD) et au rapport de présentation de son plan local d'urbanisme (PLU ) approuvé en 2006, et qui font l'objet de procédures en cours (révision à modalités allégées pour le site Renault TRW) ou d'études particulières (opérations d'intérêt métropolitain Tête nord du pont de l'Europe, Groues et ANRU Les Chaises) :

- Pacification progressive de la tangentielle en boulevard urbain pour gagner en qualité d'espace de vie et l'intégrer au maillage des rues de la ville, la connecter aux secteurs voisins, permettant l'accès de la voie à des usages divers, conciliant trafic routier (notamment la présence de poids-lourds) et desserte urbaine, incluant pistes cyclables, larges trottoirs pour les piétons et traitement paysager adapté, avec en première priorité le tronçon allée du Mistigris/place Paul Bert ; un réaménagement urbain de cette dernière étant lui-même acte dans le cadre des projets Renault TRW et Tête nord du pont de l'Europe,
- Création d'un nouveau franchissement de la tangentielle (passerelle liaisons douces) pour relier le quartier des Chaises (inscrit en site prioritaire ANRU 2) aux nouvelles constructions de la ZAC Alleville nord,
- Création d'un nouvel échangeur de type urbain avec le futur axe desservant l'éco quartier des Groues (voie métropolitaine Libération/Pôle 45), et à terme un barreau ADELIS pour permettre aux poids lourds de rejoindre l'autoroute via le parc d'activités Ingré/Saint Jean de la Ruelle,
- Développement du transport collectif de passagers sur les sites en développement du nord-ouest, et en particulier la ZAC Alleville.

### **Saint Jean le Blanc**

Les projets du Schéma de Cohérence Territoriale (SCOT) et de Plan de Déplacement Urbain (PDU) n'appellent pas de remarque majeure.

Il est cependant à noter que le prévisionnel de 400 à 500 logements prévus à Saint Jean le Blanc pour une période de 17 ans dans le SCOT semble faible et risque d'être dépassé. Il convient de prendre en considération :

- le fort taux de croissance du parc de logements de Saint Jean le Blanc (16,7 % entre 2006 et 2014, rapport de présentation du SCOT) est certainement accentué depuis au regard des autorisations d'urbanisme instruites,
- la volonté d'optimiser les espaces urbanisés et de maîtriser la consommation foncière portée par le PADD correspond au mode d'urbanisation en évolution sur notre commune : la densification urbaine s'accroît, accompagnée par l'urbanisation des dents creuses,
- le DOO place la commune de Saint Jean le Blanc sur une densité attendue de 25 à 30 logements à l'hectare,
- la densification urbaine en plein essor (démolition de constructions au profit de constructions plus importantes, extension des bâtiments existants ou ajout d'une habitation supplémentaire sur une parcelle bâtie) viendra remplir les objectifs sans consommation des nouvelles superficies d'urbanisation attribuées pour le secteur centre sud « le grand val » de 64 hectares.

Le guide d'entretien du PLUM transmis à vos services reprend ces éléments. Il est probable que le prévisionnel de 500 logements supplémentaires soit atteint en 10 ans et poursuivit ensuite avec le renouvellement urbain.

## Saint Pryvé Saint Mesmin

Avis favorable

### Saran

Avis défavorable demande une modification du projet selon les remarques ci-dessous.

Au-delà des principes invoqués, et des objectifs ambitieux, il convient de constater qu'un certain nombre d'interrogations restent sans réponses alors que d'autres laissent dubitatif.

#### Le périmètre

La particularité du Plan de Déplacement Urbain est d'être pensé sur un périmètre se limitant aux frontières de la Métropole. Pourtant il est régulièrement fait allusion à des infrastructures existantes ou projetées; localisées hors de la Métropole. Ce PDU pourrait avoir plus de sens et de cohérence en étant pensé à l'échelle du bassin de vie de l'Orléanais.

#### Réseau de transport en commun

Ce réseau doit permettre à chaque habitant de la Métropole de se déplacer facilement, rapidement et à un coût attractif. C'est pourquoi ce réseau doit mailler l'ensemble du territoire sans se concentrer uniquement sur l'hyper centre ou en négligeant les communes éloignées. Si un habitant doit multiplier les modes de transport pour effectuer un trajet simple d'un point A à un point B, il est fort à parier qu'il choisira de privilégier déplacement en voiture.

Par ailleurs, une politique ambitieuse nécessite d'étudier avec sérieux la faisabilité de la gratuité des transports en commun.

#### La tangentielle

Cette infrastructure apparaît comme un corridor de protection de l'hypercentre. Cela est fort réducteur puisque la Métropole s'étend bien au-delà de la tangentielle. A titre d'exemple, l'entrée nord de l'agglomération, ne se situe pas en-deçà de la tangentielle ni même à interrives. Il faut aussi noter l'absence de réflexion sur l'utilisation de cet axe devenu au fil du temps un itinéraire alternatif pour les véhicules, en particulier les poids lourds en transit se refusant à emprunter l'autoroute A19. Ce surplus de circulation est à l'origine de nuisances nombreuses pour les riverains de cette route : bruit, pollution.

#### Nouvelles infrastructures existantes

Le projet de PDU en discussion repose sur des données qui ne prennent pas en compte l'existence de nouvelles infrastructures.

Ainsi l'axe nord constitué par les rues de la Motte Pétrée, Paul Langevin et rue de la Tuilerie n'est pas intégré. Ce nouvel axe entièrement ouvert à la circulation en 2017 constitue pourtant le 3ème niveau de contournement de l'agglomération. Il pourrait être considéré comme un axe structurant du fait de son influence grandissante sur les flux de circulation.

#### La RD2020

Malgré l'affirmation de « donner plus d'espace aux modes alternatifs sur le réseau viaire », il s'avère que le réaménagement progressif de la RD2020, en particulier dans sa partie la plus septentrionale, au-delà de la tangentielle, n'est pas à la hauteur de l'ambition affichée. Ainsi, cet axe restera, dans ces conditions, un déversoir de la circulation ne permettant aucun aménagement digne d'une entrée d'agglomération, à moins qu'il soit acte que l'entrée de la Métropole sera au sud de la tangentielle.

### Déplacements alternatifs

Le document annonce 359 km d'aménagements cyclables. Reste à savoir si ces équipements seront de espaces dédiés au déplacement à vélo et non des « espaces partagés » peu sécurisant tant pour les cyclistes que pour les piétons.

#### Autoroutes A10/A71

Il est tout à fait regrettable que le contournement de l'agglomération via le réseau autoroutier existant (A10/A71) ne fasse pas l'objet d'un projet de gratuité qui aurait le mérite de décongestionner la métropole. Nous resterons donc la seule métropole à ne pas avoir de contournement gratuit. Une pratique qui est même courante dans des villes autrement moins peuplées comme à Courtenay par exemple.

#### Contournement sud/est

La création d'un contournement au sud et à l'est de l'agglomération est absente de ce PDU. C'est pourtant un équipement indispensable qui pourra influencer durablement les flux de circulation sur l'ensemble du territoire métropolitain évitant aux véhicules en transit de traverser l'agglomération.

#### Conclusion

Malgré des objectifs ambitieux, le projet de PDU fait apparaître des manques qui donnent le sentiment de sacrifier les espaces qui n'appartiennent pas à la centralité (en clair au-delà de la Tangentielle) et renforce la sensation d'un PDU autocentré sur Orléans.

## Semoy

Avis favorable au projet de DPU en souhaitant vivement que les deux points énoncés ci-dessous soient intégrés dans le document final.

#### La Tangentielle :

La prise en compte de l'impact de la Tangentielle n'est pas suffisante pour l'Est de la Métropole. Cet axe est le plus fréquenté de la Métropole avec plus de 50 000 véhicules jours.

La ville de Semoy souhaite donc que des mesures spécifiques figurent au PDU sur les moyens mis en œuvre pour réduire les parts modales de la voiture et des transports routiers.

A ce titre, la ville propose que soit lancée le plus en amont possible une étude spécifique sur le traitement de l'intégralité de cet axe routier et qu'elle ne se limite pas comme l'indique la fiche-action 3.5 à «réaliser une étude urbaine et paysagère ».

Il conviendra donc que l'Est, comme il l'est prévu pour les séquences Nord et Ouest, fasse l'objet d'un traitement urbain dans une logique de « couture urbaine et paysagère" et que soient développés d'autres modes de transport collectif sur l'Est de la métropole. Il conviendra également que des aires de covoiturage à proximité de la RD2060 soient installées.

#### Développement et maillage des transports collectifs :

La ville de Semoy s'inscrit dans le projet de renforcement et développement des lignes structurantes de transports collectifs, mais souhaite qu'il soit complété par la création de navettes de transport électrique permettant le rabattement de zones pavillonnaires, ou des communes périurbaines vers les sites de transports en commun comme par exemple les arrêts de tramway ou principaux arrêts de bus.

A ce titre, dans le cadre du projet de création du quartier du Champ Prieur qui créera une continuité urbaine avec la ville d'Orléans, nous serions favorables à la création d'un tel dispositif qui permettrait ainsi d'être raccordé par l'avenue des droits de l'Homme au tramway ou à un TCSP.

## CCI du Loiret

Avis favorable, sous réserve de la prise en compte des remarques et observations développées dans la note ci-jointe.

- d'augmenter de 20% la part des déplacements en TC, de 10,5% aujourd'hui,
- et d'augmenter la part des déplacements en véhicules dits propres à 5%, inférieur à 1% aujourd'hui.

**Objectif 1er** : Réduction de la part des déplacements automobiles à 49%,

Sachant que les déplacements domicile-travail représentent 25% et que 70% des déplacements sont réalisés en voiture, il est primordial de relier ou d'améliorer la desserte des principaux pôles d'emploi par des mobilités durables.

Afin de réduire les déplacements automobiles et de favoriser les modes plus vertueux, il est important de maintenir et renforcer l'offre commerciale et de services dans les centrantes et de permettre également l'implantation de certaines activités économiques dans le tissu urbain.

Par ailleurs, le périmètre du PDU calé sur celui du SCOT d'Orléans Métropole (22 communes) est trop restreint surtout en matière de déplacement.

En effet, les habitants de l'aire urbaine (hors Métropole) effectuent en moyenne 1 déplacement sur 3 en échange avec la métropole ou sur cette dernière, notamment pour se rendre au travail. C'est un élément essentiel à prendre en compte dans la mise en œuvre de la réduction des déplacements automobiles qui nécessite une collaboration active entre les différentes Autorités Organisatrices de la Mobilité sur le territoire de l'aire urbaine (Région Centre Val de Loire, PETR et collectivités...).

D'autant plus, que depuis quelques années, les secteurs en périphérie de la métropole voient leur population croître plus rapidement que dans les secteurs les plus denses du territoire.

**Axe 1** : Développer un partage de la voirie plus équitable favorisant les modes alternatifs

La marche à pied est le mode de déplacement le plus utilisé, après la voiture, par les habitants de la métropole (26,5%), plus particulièrement pour les courtes distances et dans les secteurs de centralité.

Cependant, la sécurité et le confort des piétons sont inégalement assurés sur le territoire. Pour ce faire, un travail fondamental d'aménagement des espaces publics doit être réalisé afin d'améliorer la circulation piétonne qui permettrait également d'améliorer l'accessibilité aux PMR. A plus forte raison, que selon les prévisions de l'INSEE, la part de la population de plus de 65 ans va représenter plus de 25 % (contre 16% en 2013) pour le bassin démographique d'Orléans. Quant à la part des plus de 75 ans, celle-ci devrait doubler. Il s'agit d'anticiper ce phénomène et de construire la ville pour les personnes à mobilité réduite.

De plus, les flux piétons sont souvent en conflits avec les vélos qui circulent sur les trottoirs, particulièrement dans le centre-ville d'Orléans, alors que des mesures ont été prises en faveur de la circulation des cyclistes sur la voirie.

Il est constaté également dans le centre-ville d'Orléans, des problèmes d'usage, mais surtout de sécurité entre les circulations cyclistes et automobiles, liés pour partie, à la possibilité donnée aux cyclistes d'emprunter les voies à sens unique à contre-sens.

Il serait souhaitable d'informer davantage les usagers et peut-être de réaliser un livret d'information sur les bonnes pratiques et la bonne conduite à tenir.

Parallèlement, il est nécessaire de clarifier et d'identifier le partage de la voirie (renforcement de la signalétique), notamment des itinéraires cyclables et de prévoir plus de stationnements vélos, à des endroits stratégiques et sécurisés, favorisant l'intermodalité (multiplier les parkings relais vélos).

La réorganisation progressive du partage de la voirie ne doit pas être synonyme d'« au coup par coup ». Elle doit s'accompagner d'un programme et d'un phasage de réalisation.

La réalisation de passerelles sur la Loire est envisageable. L'une doublant le Pont Georges permettrait un flux sécurisé des piétons et cycles sur cet axe. L'autre passerelle reliant les quais à l'Île Charlemagne permettrait de disposer depuis le centre d'Orléans, d'une connexion directe par les modes doux aux équipements sportifs, de loisirs et culturels du Parc de Loire et contribuerait à renforcer le statut de Métropole.

Concernant la livraison des marchandises, il est tout à fait souhaitable d'harmoniser et de simplifier la réglementation dans les centrantes et de promouvoir des systèmes moins polluants. Mais, il doit être également prévu des places de stationnement/livraison en nombre suffisant, notamment dans les nouveaux quartiers (Interives, les Groues...).

#### **Axe 2 : Renforcer l'attractivité des transports collectifs et des services mobilité**

Afin de réduire les déplacements automobiles, notamment des habitants de l'aire urbaine (ou plus : Région Centre Val de Loire, Paris...), il est essentiel de maintenir et renforcer les lignes ferroviaires ou routières existantes (et la performance du cadencement), de rendre possible la réouverture des lignes Orléans-Châteauneuf et Orléans-Chartres et la création de la ligne POCL.

Faire des quartiers gare une vitrine de la Métropole :

Il est indispensable, en effet, d'assurer des connexions efficaces notamment en termes de réseau ferré, mais également par la réalisation du téléphérique entre la Gare de Fleury-les Aubrais et le futur quartier Interives qui permettrait de réduire la coupure des voies ferrées, favoriser l'intermodalité et contribuer à valorisation l'image de la Métropole. L'affirmation d'une centrante autour de la gare de Fleury-les Aubrais permettrait également d'augmenter l'attractivité et la rentabilité du réseau.

Un travail doit être mené pour améliorer le fonctionnement et la lisibilité de l'intermodalité de la gare d'Orléans en lien avec l'aménagement urbain du quartier gare et de ses abords.

#### **Axe 3 : Accompagner les usagers et territoires vers une mobilité plus durable et innovante**

Prévoir des points de covoiturage à proximité des secteurs d'échanges et favoriser l'intermodalité : arrêt Ouibus, bus Rémi, TC, station/parking vélos, etc....

#### **Axe 4 : Articuler développement urbain et transport**

Il s'agit de relier ou de mieux desservir par des mobilités durables, les nouveaux quartiers d'habitat et les principaux pôles d'emploi, ainsi que l'extension des 3 pôles d'activité métropolitains.

Aussi, il est nécessaire d'anticiper et de prévoir la desserte en TC ou TCSP des quartiers afin de délester les infrastructures existantes à l'instar du quartier Interives par la mise en place d'une navette potentiellement autonome sur l'emprise du parc linéaire permettant également de connecter des équipements publics ; l'aire événementielle de La vallée, Oréliance ou la prison de Saran.

A ce titre, il est important de ne pas obérer l'avenir et de préserver certaines emprises nécessaires à la réalisation d'infrastructures à long terme (franchissement Est de La Loire).

#### **Axe 5 : Etendre les solutions de mobilité au-delà de la métropole**

Concernant le transport de marchandises et de la logistique (3ème plateforme logistique à l'échelle nationale), le périmètre du PDU, soit de l'agglomération d'Orléans, n'est pas adapté pour traiter complètement ce sujet.

Le territoire bénéficie de la proximité de Paris et d'un bon niveau d'infrastructures routières et autoroutières qui ont favorisé le développement des établissements de transport routier. Aussi, pour plusieurs facteurs, le transport de marchandise par route et plus concurrentiel que le fret ferroviaire. Force est de constater que les parcs d'activité bénéficiant d'un embranchement ferré sont sous-utilisés.

Par ailleurs, le réseau capillaire fret ferroviaire, notamment utilisé sur notre territoire par le secteur céréalier et agro-alimentaire, est également confronté à des difficultés de financement de rénovation des voies.

Les travaux d'élargissement de l'A10 et le futur échangeur de Gidy devraient permettre d'améliorer les conditions de déplacement et d'accès du Pôle 45.

Se pose également le problème de stationnement sauvage des poids lourds, ainsi que la question du centre routier. Un travail spécifique sur ce point devra être réalisé avec le Département et la Région.

Les nuisances liées au trafic poids lourds sont également présentes dans d'autres secteurs de la Métropole notamment à l'Est du territoire (RD 2060 et RD 21152).

#### **Page 14**

Graphique : Evolution des parts modales des habitants de l'agglomération : Précisez les dates.

### **Conseil de développement d'Orléans Métropole**

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.

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

### **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 :

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 pause 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 • Etre totalement séparés de la circulation des piétons et des voitures • Etre 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.

### **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.

### **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.

### **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 applis 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 : o à Saint Jean de Braye Léon Blum (lignes 3 et 6) o à La Chapelle 3 Fontaines o 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).

### **LES CONNEXIONS à l'IDF/ AEROPORTS/ GRAND PARIS**

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)

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.

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

## **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 :

Les études de faisabilité d'un tel projet sur le site envisagé, au sud de la gare des Aubrais. 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. 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. 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

## **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 à la Région du 25/10/2018)

Au vu de l'analyse socio-économique, des coûts 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 : 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)

**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).