

Atelier du PDU : Partage de la voirie

Mars 2017



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

Sommaire

Objet des ateliers

Quelques éléments de diagnostic ciblés

Quelles ambitions pour quels axes ?



Organisation

■ Introduction et présentation des objectifs de l'atelier  15 minutes

■ Éléments de diagnostic ciblés sur le sujet de l'atelier  15 minutes

■ **Débats**  60 minutes



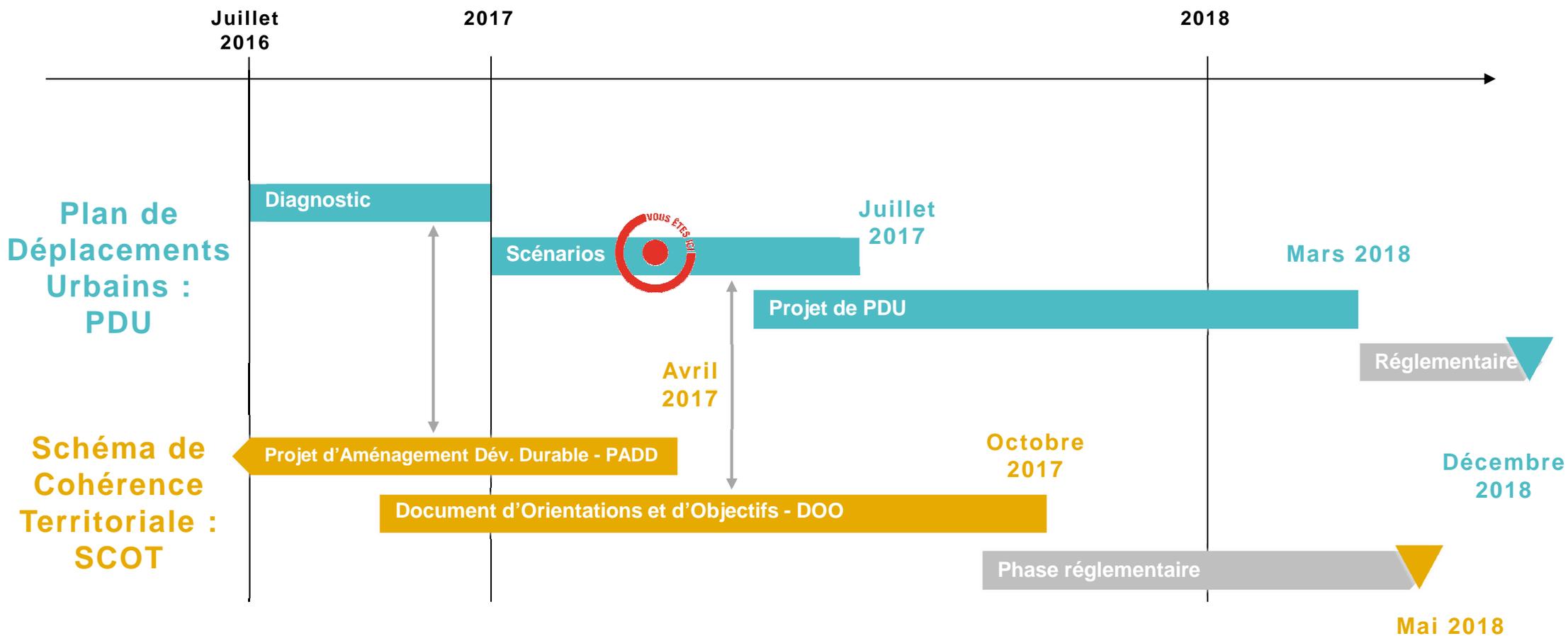
Objet des ateliers



Qu'est ce qu'un Plan de Déplacements Urbains ?

- Un outil de planification de la mobilité qui **définit les principes d'organisation du transport et du stationnement**, des personnes et des marchandises :
 - à l'échelle de la Métropole,
 - qui concerne **tous les modes de transport**,
 - à **horizon 10 ans**.
- Mais aussi :
 - Un **outil de programmation**, qui hiérarchise les actions et prévoit leur financement.
 - Une **démarche partenariale** entre les différents acteurs institutionnels et de la société civile
- Un outil de **promotion de la mobilité durable**
- **2008 : date du dernier PDU de la Métropole**

Le calendrier des démarches de la métropole

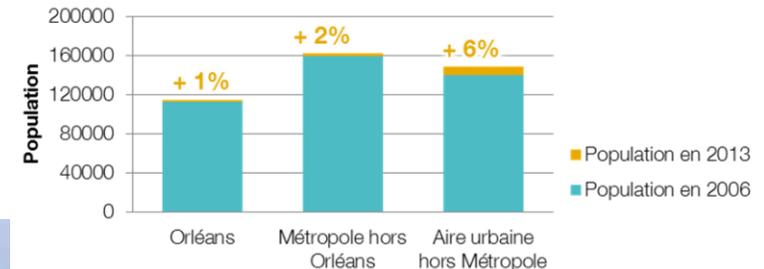
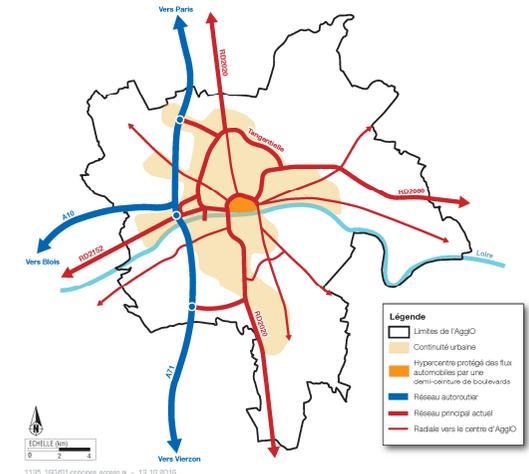
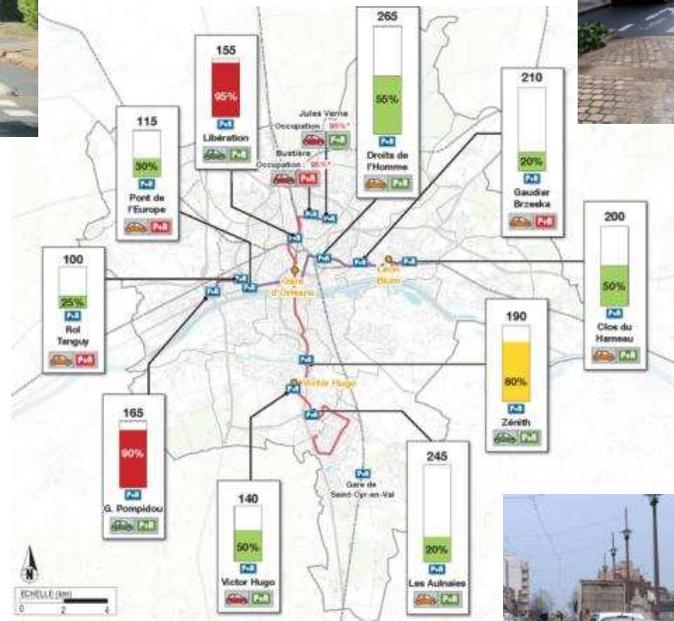
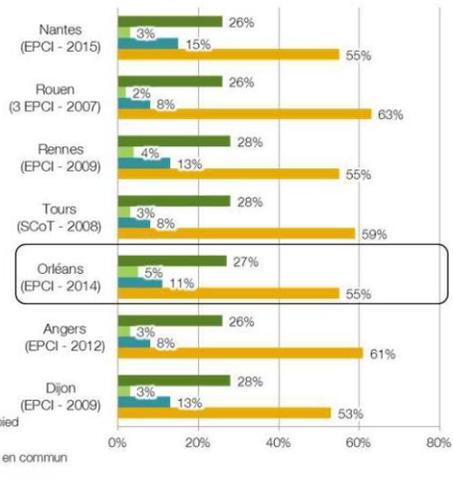


Le diagnostic

- La phase **diagnostic** permet d'appréhender le territoire, ses atouts et ses faiblesses pour l'organisation de la mobilité. Il doit définir des **objectifs thématiques** et une **problématique** pour le Plan de Déplacements Urbains.



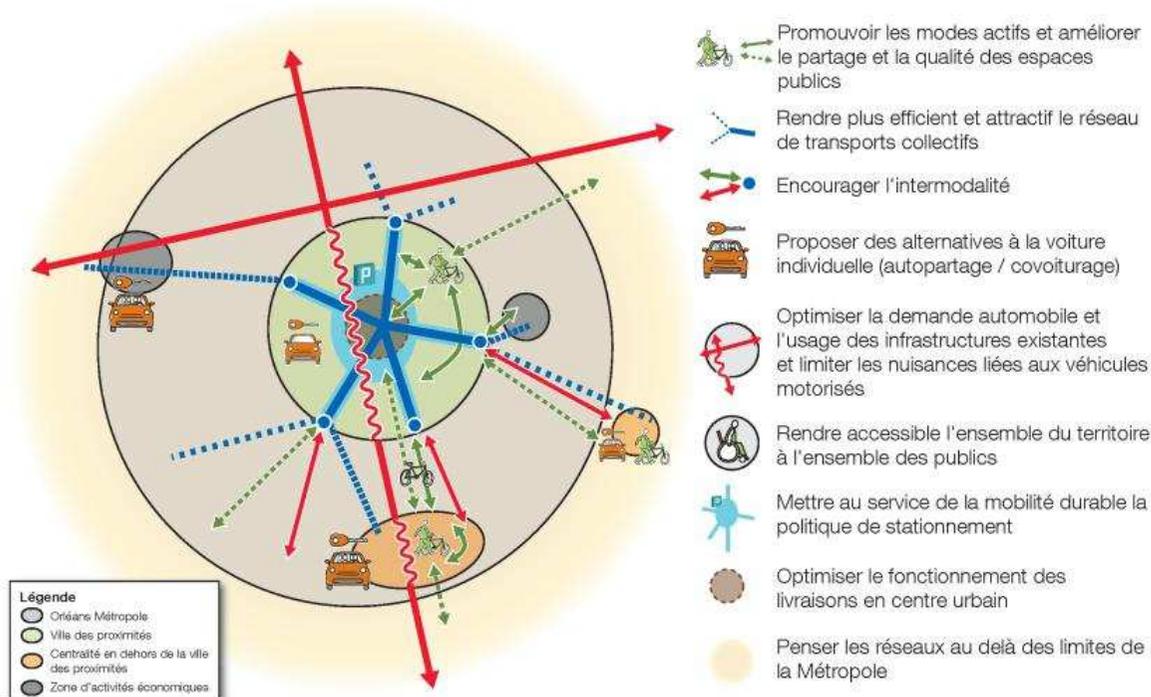
Comparaison des parts modales (tous motifs confondus)



La problématique et les objectifs

- Le diagnostic a montré que les offres alternatives à la voiture solo existent mais leurs usages restent à perfectionner.

“ **Comment améliorer l’usage des infrastructures et services existants, à la fois dans la ville des proximités et en milieu périurbain ?** ”



Les scénarios

- La phase **scénarios** est le moment du **choix de l'ambition pour la mobilité durable à horizon 10 ans et des orientations stratégiques**. Plusieurs scénarios aux niveaux d'ambition différents sont comparés ; le scénario retenu sera ensuite décliné dans le **plan d'aménagement**.



Les éléments structurants des scénarios

L'organisation du réseau de transports collectifs

Atelier 1

Une nécessité d'améliorer l'efficacité de la première alternative à la voiture particulière pour les longues distances

L'organisation du réseau viaire et le partage de la voirie

Atelier 2 : 14h15–15h45

La performance des modes alternatifs s'expriment en premier lieu sur la voirie : le partage de la voirie est un des premiers leviers pour inciter au report modal

L'accompagnement au report modal

Atelier 3

Un levier efficace pour accompagner le changement et les initiatives

Objet de l'atelier

L'organisation du réseau viaire et le partage de la voirie

**Atelier 2 : 14h15–
15h45**

Questions principales

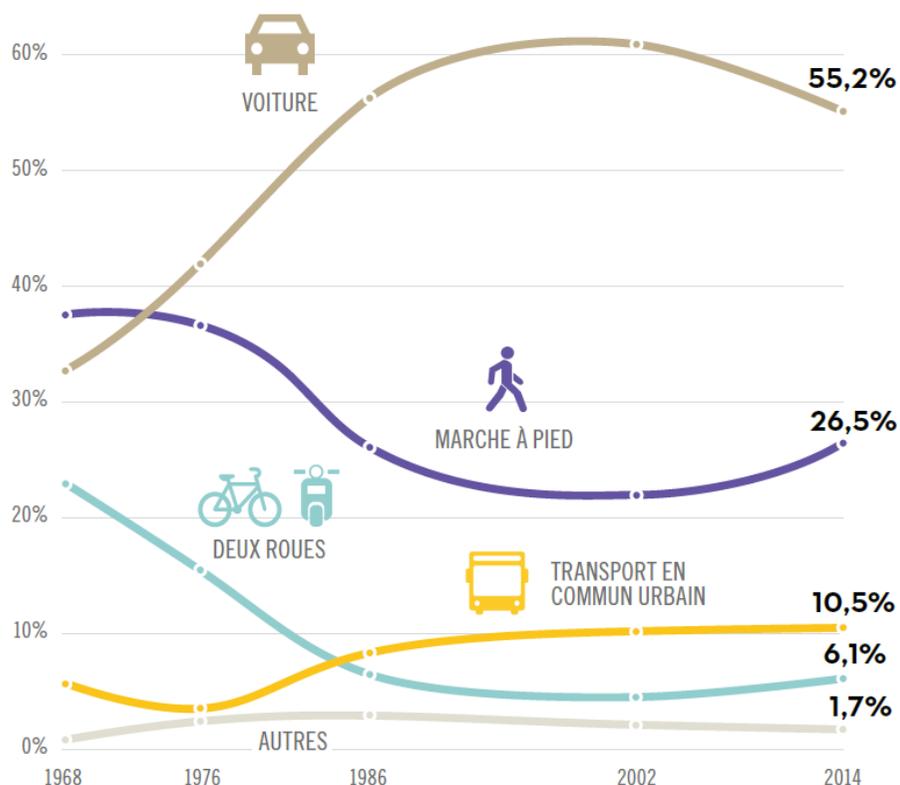
- Vers une **hiérarchisation** du réseau viaire ?
- Quelle ambition en matière de **partage de la voirie** selon le rôle des axes ?

Quelques éléments de diagnostic ciblés



45% des déplacements ne sont pas effectués en voiture

Évolution des parts modales des habitants de l'agglomération :



La voiture est le mode utilisé pour 55% des déplacements dans la Métropole...

...Mais elle occupe souvent plus de la moitié de l'espace public !

Enjeu : Un partage de la voirie plus équitable entre les modes, et **différencié selon la hiérarchie de l'axe**

Source : Orléans Métropole, chiffres clé de la mobilité dans l'agglomération orléanaise de 2008 à 2014.

A noter que l'enquête menée en 2002 présente certains biais, certains résultats et notamment l'usage de la voiture ont été surévalués.

Un partage de la voirie inégal selon les secteurs ...



La place de la voiture pose question pour l'aménagement d'itinéraires cyclables continus ...



- Plus de 400km (zones 30 comprises), soit 20% du réseau viaire aménagé. Ces aménagements présentent cependant **un manque de continuité et de lisibilité**, et sont parfois peu qualitatifs et sécuritaires.

... ou pour l'amélioration des performances bus ...



Couloir permettant aux bus de s'affranchir de la congestion



Arrêt de bus dans la congestion à l'heure de pointe

... ou encore pour le développement de la marche dans la ville des proximités

La tangentielle



Orléans



Fleury les Aubrais



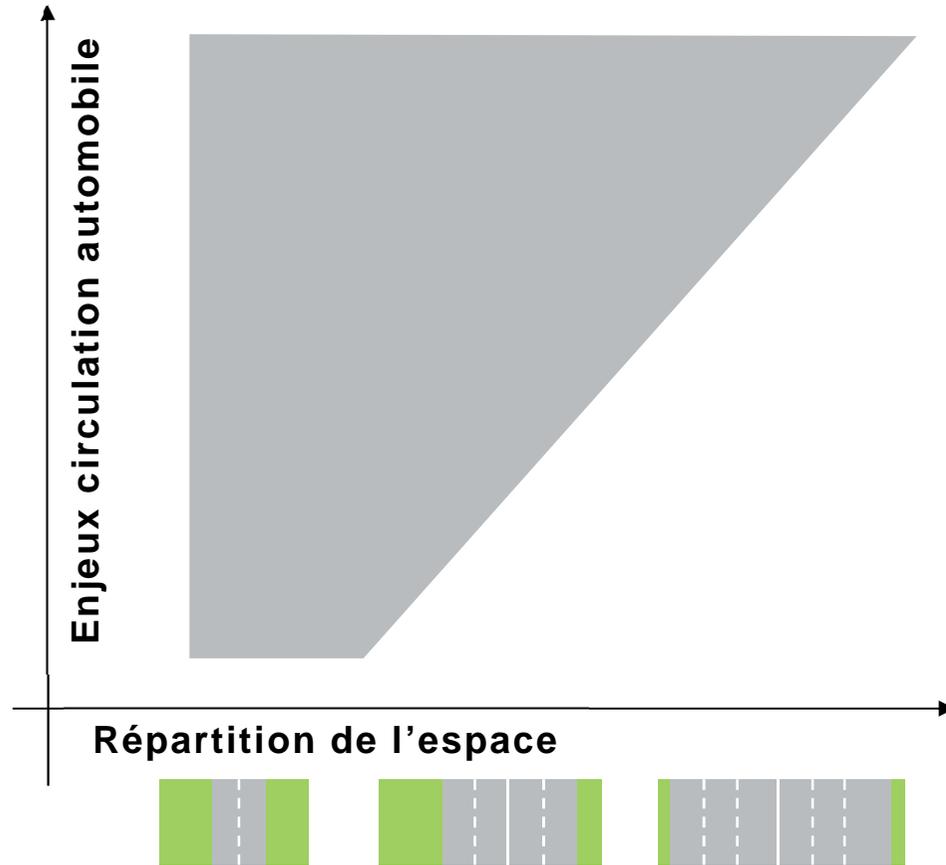
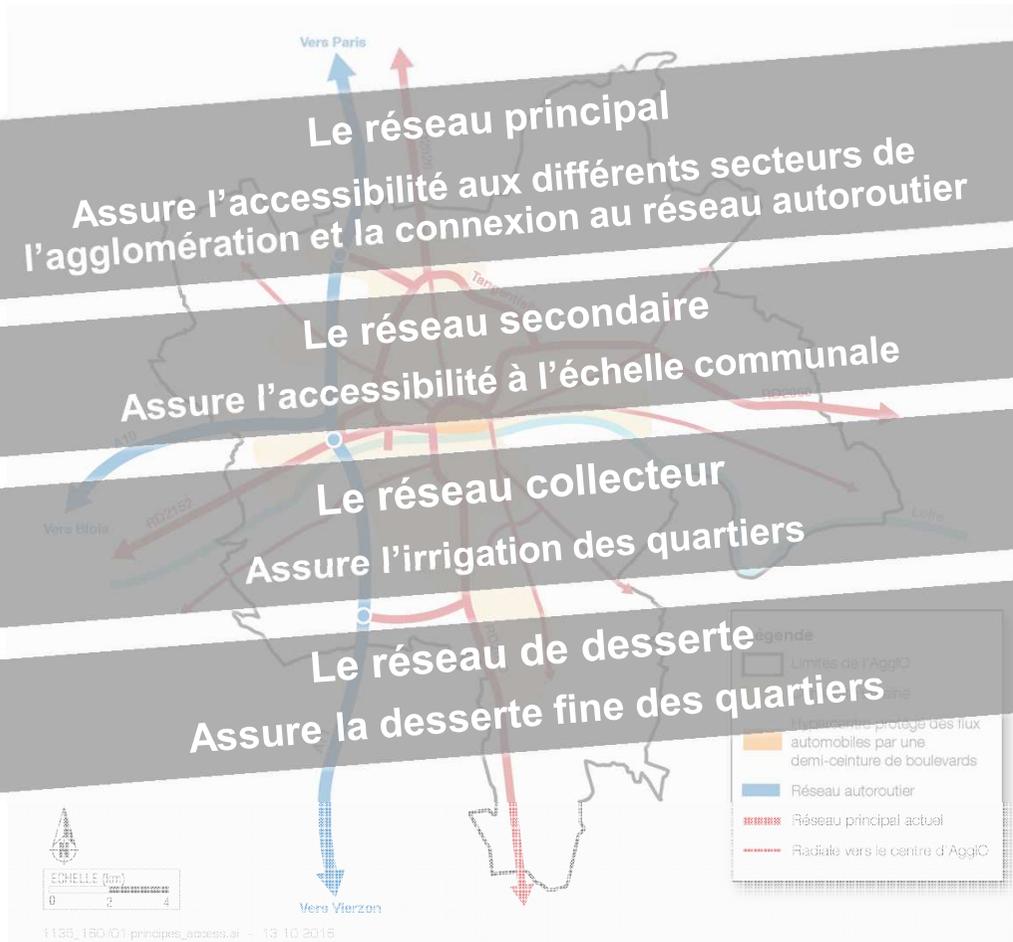
Orléans – zone piétonne



Les ambitions de partage dépendent de la hiérarchie et de l'organisation du réseau viaire

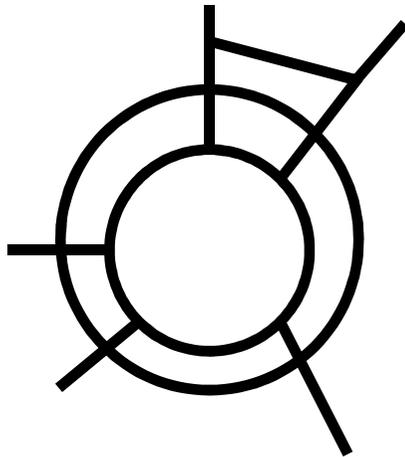
Des niveaux hiérarchiques pour des rôles différents dans les circulations ...

... offrant des possibilités différentes en termes d'aménagement de l'espace

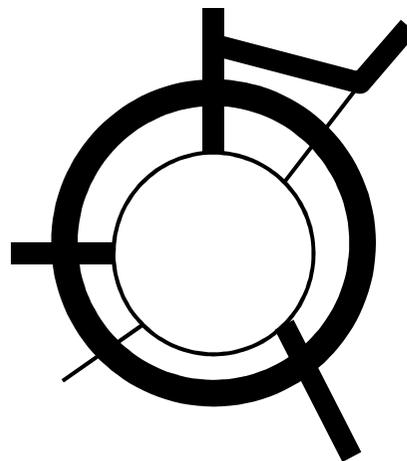


Les ambitions de partage de la voirie nécessitent de réfléchir sur la réorganisation de certaines fonctions routières

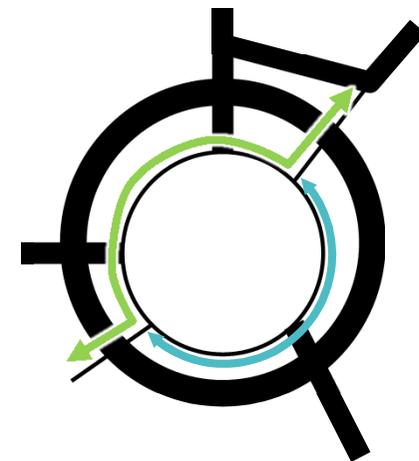
- Pour un **partage de la voirie en faveur des modes alternatifs** sur certains axes, il est nécessaire de **réorganiser le fonctionnement du réseau viaire** et/ou de **réfléchir à d'autres solutions pour le stationnement**



Réseau non hiérarchisé



Réseau hiérarchisé...



...permettant un autre partage de la voirie

Quelles ambitions pour quels axes ?



Réflexion préalable : quels aménagements vélo ?

Piste cyclable

1,5 mètre



Adaptée aux voies à fort trafic automobile et vitesse élevée >50km/h
Peut poser des problèmes de co-visibilité aux carrefours

Bande cyclable

1,5 mètre



Adaptée aux voies avec un trafic moyen à fort
Permet des itinéraires simplifiés aux carrefours

Voies bus + vélo

4,5 mètres



Adaptée aux voies avec un trafic moyen à fort
Permet des itinéraires simplifiés aux carrefours

Zone 30

Emprise chaussée



Adaptée aux voies avec un trafic moyen à faible
Nécessite des aménagements modérateurs de vitesses

Voie verte – trottoir partagé

Trottoir mini : 3 mètres



Adaptée uniquement dans le cas de très faibles circulations piétonnes ou pour des circuits de promenade

Réseau principal

si vitesse = 50 km/h

Réseau secondaire et collecteur

Réseau de desserte

niveau hiérarchique correspondant

Ateliers, réflexions, travail ... sur quels axes ?

Le réseau principal

Assure l'accessibilité aux différents secteurs de l'agglomération et la connexion au réseau autoroutier

Le réseau secondaire

Assure l'accessibilité à l'échelle communale

Le réseau collecteur

Assure l'irrigation des quartiers

Le réseau de desserte

Assure la desserte fine des quartiers



- Les autoroutes, réseau national hyperstructurant
- **Deux niveaux de contournements : la tangentielle, les mails**
Un partage de la voirie possible, mais une fonction circulatoire structurante à conserver
- **Des voies radiales, les « faubourgs »**
Un partage en faveur des modes alternatifs possible sur certains axes, au dépend de certaines fonctions (voie, stationnement)
- **Voiries de desserte**
Un partage de la voirie nécessaire en faveur des modes actifs, notamment dans la ville des proximités

Voiries de desserte



Caractéristiques :

- Voiries étroites, de desserte
- Niveaux de trafic faibles



Voiries de desserte



Source : googlemaps



Caractéristiques :

- Voiries étroites, de desserte
- Niveaux de trafic faibles

Enjeu :

- Améliorer la marchabilité des axes de la ville des proximités et de la ville élémentaire
- Offrir des itinéraires vélo
- Maintenir une offre de stationnement pour les résidents

Voiries de desserte



Source : googlemaps

Caractéristiques :

- Voiries étroites, de desserte
- Niveaux de trafic faibles

Quelles marges de manœuvre pour les voiries de desserte ?

- Réduction des largeurs de chaussée et réduction des vitesses : création de zones 30 avec aménagements modérateurs de vitesse
- Mise à sens unique
- Suppression du stationnement ? Quelles alternatives : autopartage public, résidentiel, poches de stationnement mutualisées ?



10-15 minutes

Les faubourgs

Caractéristiques :

- Voiries étroites, aux aménagements routiers
- Pénétrantes d'agglomération avec un trafic entre 10'000 et 20'000 véh/j
- Tissu résidentiel et/ou commercial présentant des besoins forts en stationnement sur voirie



Les faubourgs



Caractéristiques :

- Voiries étroites, aux aménagements routiers
- Pénétrantes d'agglomération avec un trafic entre 10'000 et 20'000 véh/j
- Tissu résidentiel et/ou commercial présentant des besoins forts en stationnement sur voirie

Enjeu :

- Améliorer la marchabilité des axes de la ville des proximités
- Offrir des itinéraires vélo directs et améliorer la performance des bus
- Maintenir une offre de stationnement pour les résidents et les commerces

Source : googlemaps

Les faubourgs



Source : googlemaps



10-15 minutes

Quelles marges de manœuvre pour les faubourgs ?

- Réduction des largeurs de chaussée ?
- Réduction des vitesses ?
- Mise à sens unique ? Incompatible avec le passage d'une ligne de bus
- Suppression du stationnement ? Quelles alternatives : autopartage public, résidentiel, poches de stationnement mutualisées ?

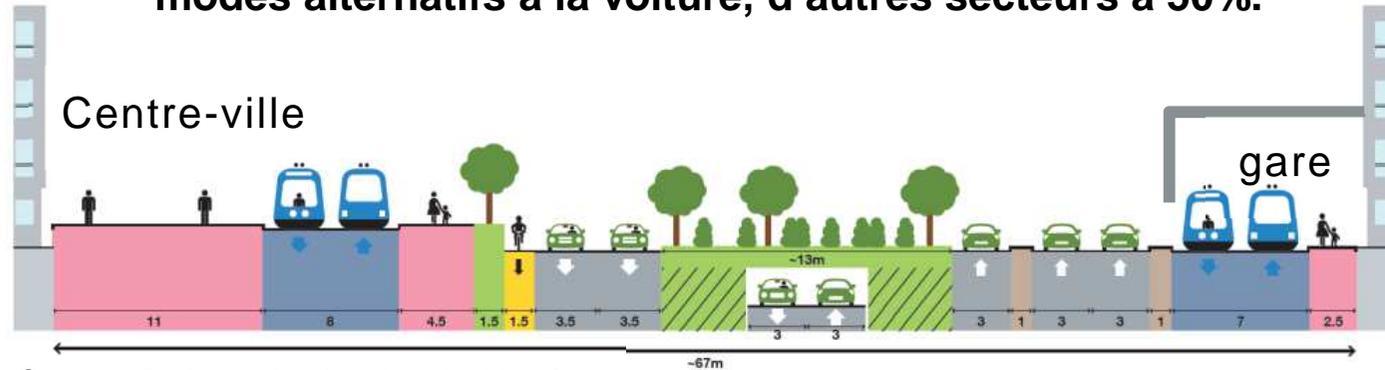
Les mails – état existant



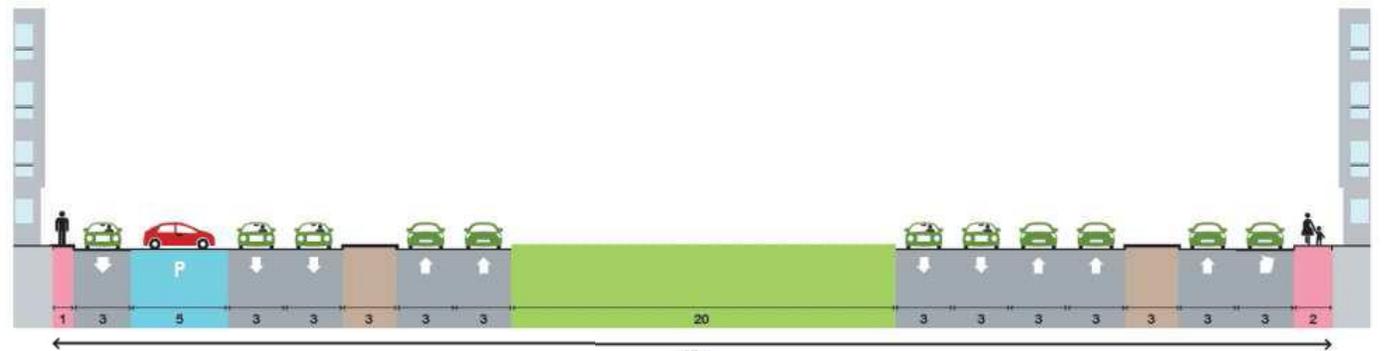
Caractéristiques :

- Niveau de trafic : de 25'000 à 45'000 véh/j
- Présence de trémies
- Des secteurs avec moins de 5% de la voirie consacré aux modes alternatifs à la voiture, d'autres secteurs à 50%.

Centre-ville



Coupe de l'existant – bd de Verdun

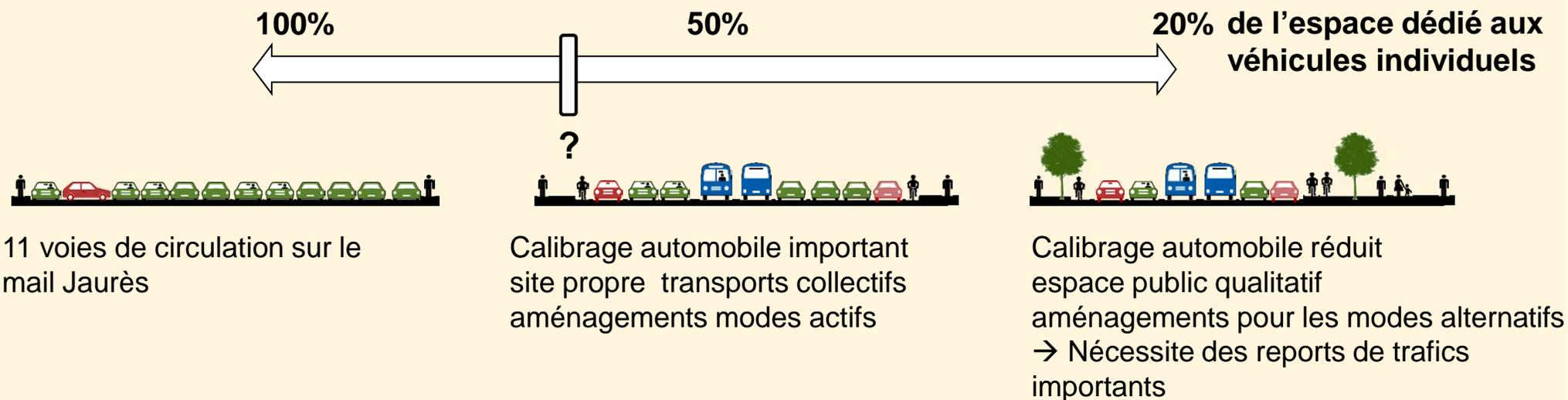


Coupe de l'existant – mail Jaurès

Les mails – quelles alternatives privilégiées ?

Quelles marges de manœuvre sur les mails ?

- Réaménagement des espaces verts ?
- Réduction du calibrage automobile ?
- Réduction de l'offre de stationnement ?



La RD2020

Caractéristiques :

- Profil et charges très variables : de 15'000 à 40'000 véh/jour

Ambition de la Métropole :

- Traitement cohérent à 2x2 voies sur l'ensemble du linéaire
- Amélioration de la perméabilité de l'axe pour les modes actifs

Enjeux :

- Réduire la coupure urbaine
- Offrir des itinéraires vélo et une bonne performance des lignes bus structurantes

La RD2020

Caractéristiques :

- Profil et charges très variables : de 15'000 à 40'000 véh/jour

Ambition de la Métropole :

- Traitement cohérent à 2x2 voies sur l'ensemble du linéaire
- Amélioration de la perméabilité de l'axe pour les modes actifs

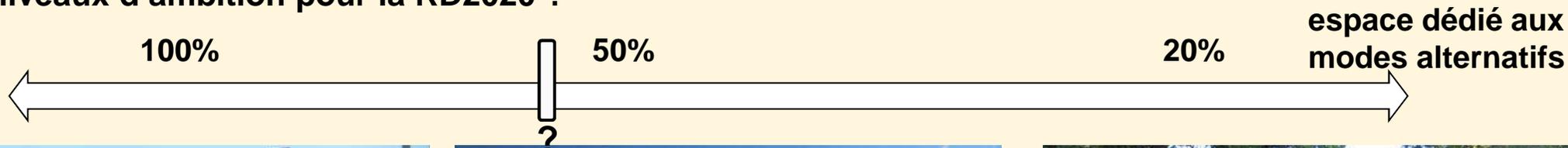
Enjeux :

- Réduire la coupure urbaine
- Offrir des itinéraires vélo et une bonne performance des lignes bus structurantes



10-15 minutes

Quels niveaux d'ambition pour la RD2020 ?



RD2020 sud en approche du carrefour de Verdun



RD2020 sud réaménagée



RD2020 au niveau de la gare

La tangentielle



Caractéristiques :

- Niveau de trafic : 40'000-50'000 véh/jour
- En grande partie dénivelée
- **100% de la voirie consacré aux modes individuels motorisés**

La tangentielle



Enjeux :

- réduire la coupure urbaine
- conserver des fonctions circulatoires importantes

Caractéristiques :

■ Niveau de trafic : 40'000-50'000 véh/jour
■ Mode partie dénivelée

■ voirie consacré aux modes motorisés

La tangentielle



Enjeux :

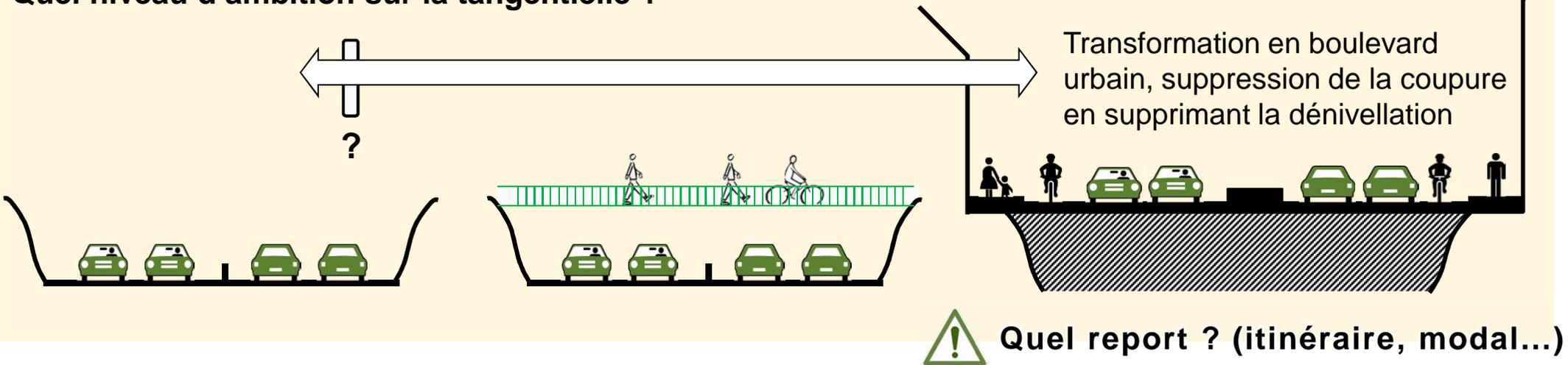
- réduire la coupure urbaine
- conserver des fonctions circulatoires importantes

Caractéristiques :

■ Niveau de trafic : 40'000-50'000 véh/jour
■ Mode partie dénivelée
■ Voirie consacré aux modes motorisés

5-10 minutes

Quel niveau d'ambition sur la tangentielle ?



Merci pour votre attention.

Lou Vignaud

lou.vignaud@transitec.net

Pauline Zylberblat

pauline.zylberblat@transitec.net

Stéphane Aubry

stephane.aubry@transitec.net



TRANSITEC Ingénieurs-Conseils

28 rue Sainte Foy · F-75002 PARIS

T +33 (0)1 43 48 36 59 · F +33 (0)4 72 37 88 59

paris@transitec.net · www.transitec.net

