

Les chiffres clés de la mobilité dans l'agglomération orléanaise

2015



Sommaire

p.3 **Observer et analyser la mobilité**

4 **À pied et à vélo**

4 À pied

5 À vélo

6 En vélo'+

7 En vélo'tao

8 **En tram, en bus, en train**

8 En tram, en bus

10 L'accessibilité des transports

11 En train

12 **En voiture**

12 En voiture particulière

13 En poids lourd

13 Le stationnement

14 L'autopartage

15 Les parkings relais tram (P+R)

16 **Les risques et nuisances**

16 L'accidentologie routière

18 La pollution de l'air

19 Sources

Comprendre la mobilité pour la faire évoluer

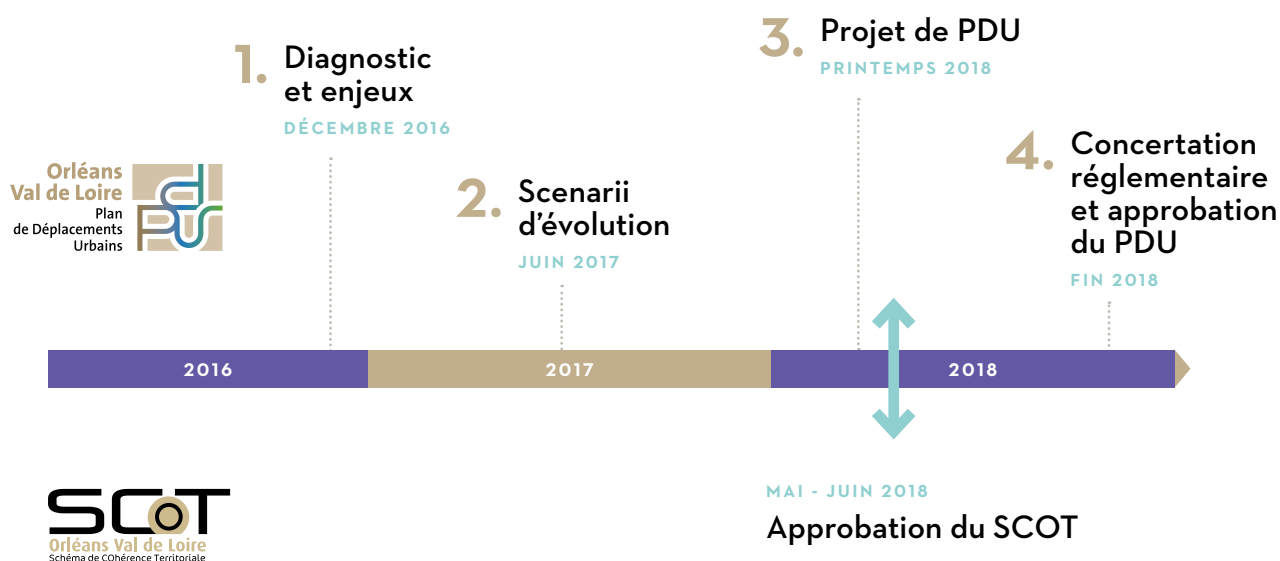
Observer, quantifier et analyser les principaux effets de la politique de mobilité de l'agglomération, telle est l'ambition de l'observatoire des déplacements et du Plan de Déplacements Urbains (PDU). En 2015, l'édition du premier numéro des « chiffres clés de la mobilité » a été l'occasion de diffuser les principaux résultats de l'évaluation de notre PDU, adopté en 2008.

Cette 2^e édition propose une photographie de l'offre et des pratiques de mobilité sur notre territoire en 2015, réalisée à partir d'indicateurs autour de la marche à pied, du vélo, des transports en commun, de la voiture, etc...

LA MISE EN RÉVISION DU PDU

Les conclusions de l'évaluation du PDU 2008 sont positives : la majorité des actions inscrites a été lancée ou réalisée et les objectifs de baisse de l'usage de la voiture au profit du vélo ont presque été atteints. Aujourd'hui, pour prendre en compte les évolutions du territoire, des pratiques de déplacements et de la législation, l'agglomération orléanaise a décidé de mettre en révision son PDU.

L'approbation de ce dernier est prévue pour fin 2018, après la validation du SCoT (Schéma de Cohérence Territoriale) pour assurer la compatibilité des deux documents, et après plusieurs phases de concertation avec les acteurs locaux et la population.



À pied et à vélo

EN 2015

OBJECTIFS DU PDU

Doubler la part des déplacements à vélo
et améliorer les aménagements et services
pour les piétons et les cyclistes

À pied

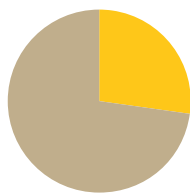
L'OFFRE

 **10 km**
d'aires piétonnes recensés

&

 **3 km**
de zones de rencontre*

L'USAGE



26,5%
des déplacements
sont effectués à pied
en 2014



Plus de

10 000
piétons empruntent
chaque jour la rue Royale

Près de

4 000 piétons
empruntent chaque jour le Pont George V



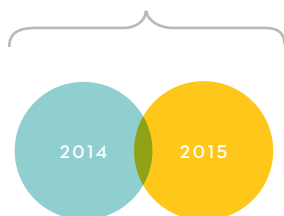
À vélo

L'OFFRE

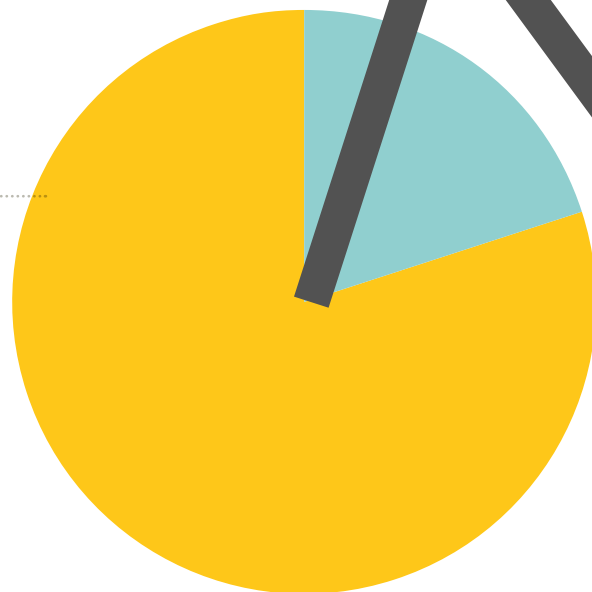
428 km d'aménagements cyclables

dont

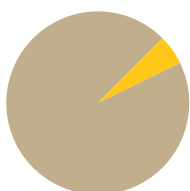
349 km spécifiques pour les cyclistes*



+8 km aménagés en 2015
(5,5 km par l'agglomération, 2,5 km par les communes)

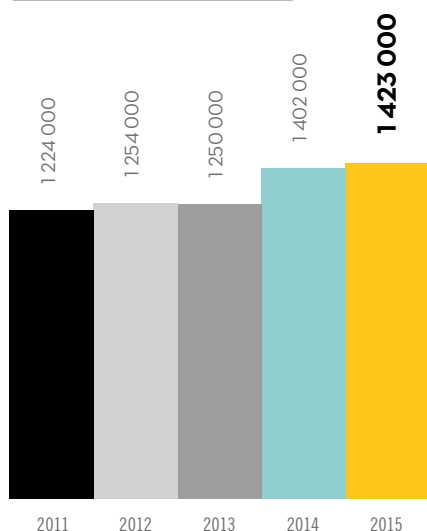


L'USAGE



5,5% des déplacements sont réalisés à vélo en 2014

Trafic cycliste annuel sur 9 points de comptage¹:



+1,5% de trafic par rapport à 2014

Avec une météo très favorable au vélo en 2014 et une augmentation de trafic de plus de 12% sur l'ensemble des points de comptage vélo de l'agglomération, le trafic cycliste sur l'année 2015 s'est maintenu, voire a augmenté par endroits.

2400 cyclistes en moyenne franchissent chaque jour la Loire (trafic stable entre 2014 et 2015)

* de type pistes, bandes, double sens, couloirs bus cyclables

En vélo'+

Mis en place en 2007, vélo'+ est un service de location courte durée et en libre-service de vélos à Orléans.

L'OFFRE



368 vélos
en 2015

dans



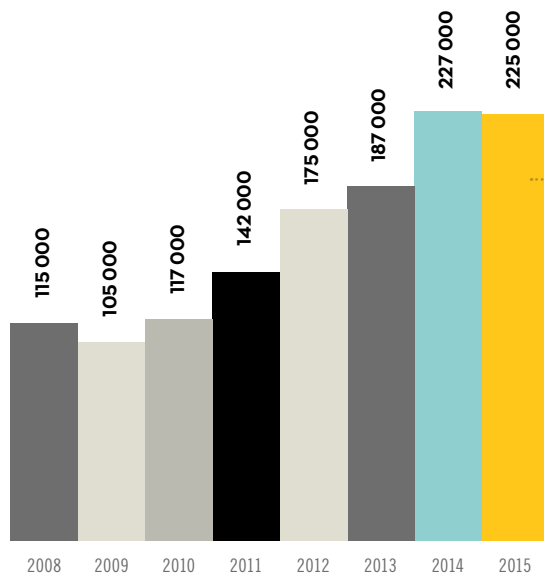
34 stations

L'USAGE

En moyenne par déplacement en 2015 :

1,9 km parcouru

9 min d'emprunt



225 000

emprunts en 2015
(-0,8% par rapport à 2014)

Fréquentation du service vélo'+ en nombre d'emprunts annuels²:

1 859 abonnés
en 2015

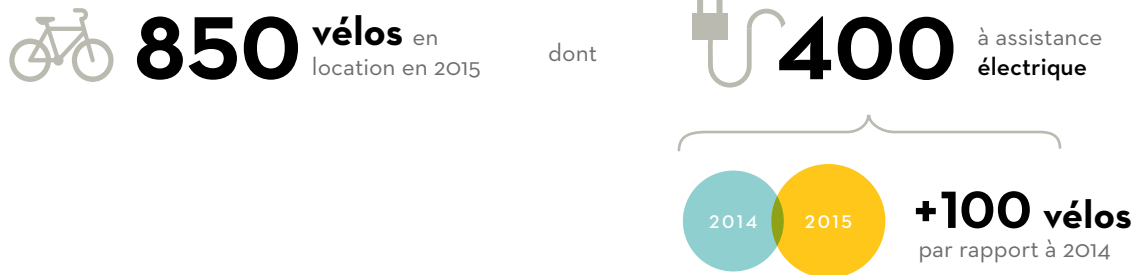
10 338 utilisations occasionnelles
(jour ou semaine) en 2015



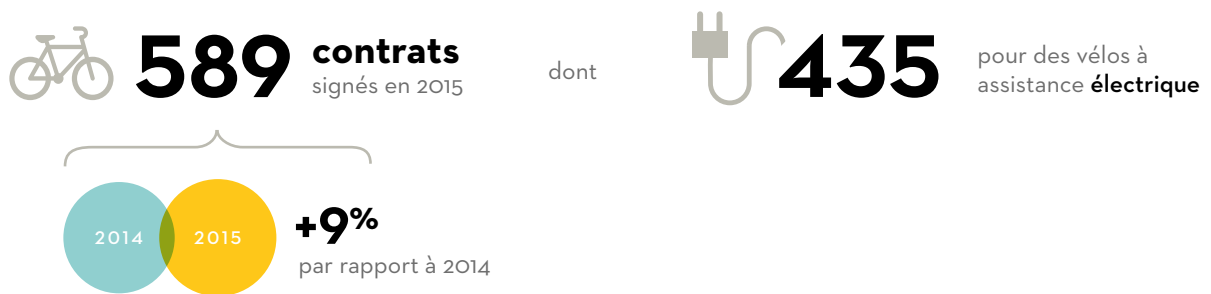
En vélo'tao

Créé en juillet 2012, vélo'tao est un service de location moyenne et longue durée de vélos sur l'agglomération.

L'OFFRE



L'USAGE



Le saviez-vous ?³

1 déplacement sur **2** =  **3** km =  **12** min à vélo

Moins de Moins de

En moyenne, la moitié des trajets font moins de 3 kilomètres³, soit la distance entre le centre-ville d'Orléans et de Saint-Jean-de-la-Ruelle. Ces déplacements pourraient donc se faire à vélo en moins de 12 min* ou à pied en moins de 36 min*.

Et 30 min de marche par jour est le temps minimum recommandé par l'Organisation Mondiale de la Santé pour se maintenir en forme.

* Vitesses moyennes standards : 5 km/h pour un piéton et 15 km/h pour un cycliste

En tram, en bus, en train

EN 2015

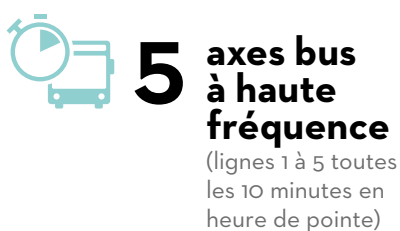
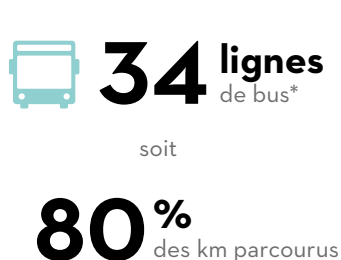
OBJECTIFS DU PDU

Améliorer l'attractivité et la performance
du réseau de transports collectifs et
l'adapter aux besoins de la population

En bus, en tram

L'OFFRE

Le réseau Tao, réseau de transports en commun de l'agglomération, restructuré en septembre 2015 :



 **11 869 000** km
parcourus en 2015



L'offre kilométrique en transports en commun
sur l'agglomération est importante et se situe
dans le trio de tête des agglomérations de
plus de 250 000 habitants, avec le tramway
(après Rennes et Bordeaux)



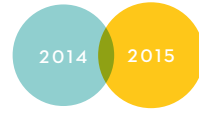
42,9 km
par habitant (-0,2%
par rapport à 2014) ;
moyenne nationale :
36 km par habitant
en 2011

19,9 km/h
de vitesse moyenne
commerciale
(stable depuis 2008)
(2014 : 19,8 km/h)

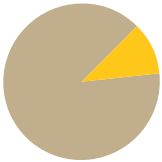
L'USAGE



31 315 000 voyages en 2015



+2,3%
par rapport à 2014
(+720 000 voyages)



10,5%
des déplacements
sont effectués en
transport collectif
en 2014



113 voyages par habitant
(+2% par rapport à 2014). Moyenne
nationale en 2011 : 169 voyages. L'utilisation
du réseau Tao, même si elle est en
augmentation constante depuis plusieurs
années, reste faible par rapport aux autres
agglomérations, notamment en raison de
la faible densité du territoire.

2,64 voyages
par km parcouru
(+2,5% par rapport
à 2014)

66%

des voyages sont effectués
sur le réseau tramway

34%

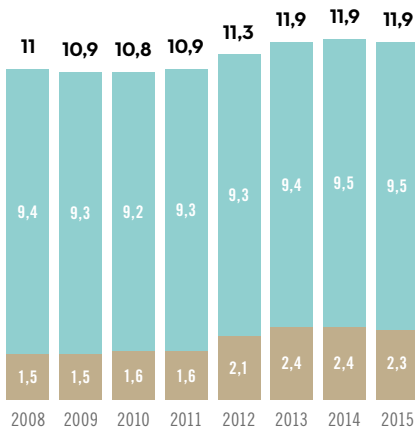
des voyages sont effectués
sur le réseau bus



Évolution de l'offre kilométrique

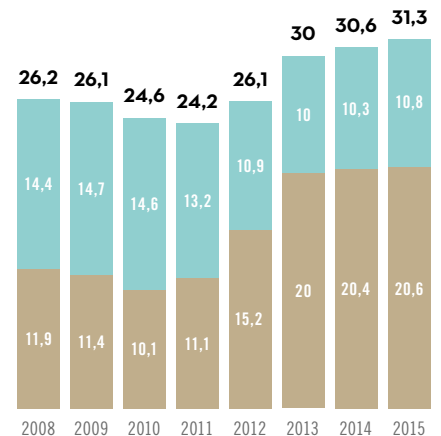
annuelle en millions de km⁴ :

■ BUS
■ TRAM



Évolution de la fréquentation annuelle

en millions de voyages⁵ :



L'accessibilité du réseau bus/tram

L'OFFRE



35%

des arrêts sont aux normes d'accessibilité pour les personnes à mobilité réduite en 2015



58

quais mis en accessibilité en 2015 (52 par l'agglomération et 6 par les communes)



100%

du parc de véhicules est accessible en 2015 : plancher bas, palette d'accès, informations visuelles et sonores (hors véhicules 9 places effectuant les services de transport à la demande)

L'USAGE

80%

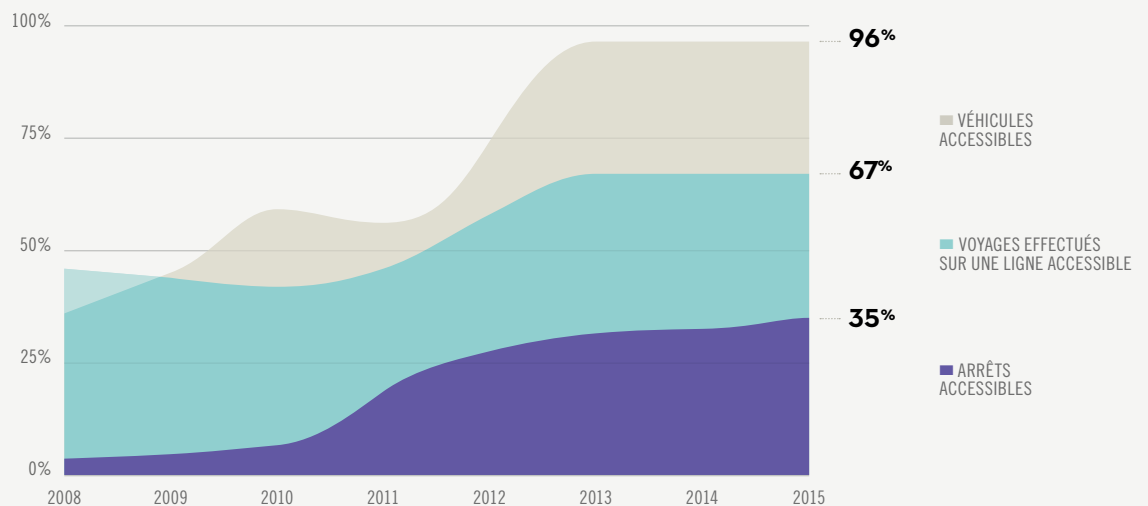
des montées sont effectuées à des arrêts accessibles

67%

des voyages sont réalisés sur des lignes totalement accessibles (arrêt et véhicule)



Évolution du niveau d'accessibilité du réseau Tao⁶ :



En train

L'OFFRE



4 gares dont 2 gares nationales (Orléans, Les Aubrais, Saint-Cyr-en-Val, La-Chapelle-Saint-Mesmin)

Les titres **Tao** sont valables pour tout déplacement en train TER dans l'agglomération, entre ces 4 gares.

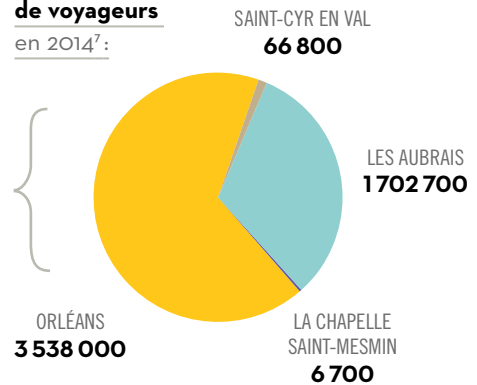
L'USAGE



Plus de

5,3 millions de voyageurs en 2014*

Nombre de voyageurs en 2014⁷:



* À la date d'édition de ce document, les données de fréquentation sur l'année 2015 n'étaient pas encore disponibles

Le saviez-vous ?

100%

des bus et tramway** ont été équipés d'information visuelle et sonore en 2015

Afin d'améliorer l'accessibilité du réseau de transport Tao pour les personnes mal ou non voyantes, mais également pour l'ensemble de la population, l'ensemble des bus du réseau Tao est maintenant équipé d'écrans d'information et d'annonces sonores : annonce du numéro et de la destination de la ligne, du prochain arrêt desservi, des lignes en correspondance.

Pour connaître les horaires de passage des bus et trams en temps réel, des écrans d'information sont également disponibles sur l'ensemble des stations de tramway et 160 quais bus.

L'information digitale s'est également améliorée : les sites internet Jvmalin*** et Tao proposent des recherches d'itinéraires personnalisés ; les applications Jvmalin*** et Tao accompagnent les utilisateurs tout au long de leur trajet avec des fonctions « autour de moi », des temps d'attente en temps réel, de la vente à distance des titres de transport, de l'info trafic...

** Les véhicules de petit gabarit, du transport à la demande et du service spécialisé pour les personnes à mobilité réduite, ne sont pas équipés d'écran et d'annonce sonore

*** Jvmalin.fr est un calculateur d'itinéraires multimodal à l'échelle de la Région Centre.

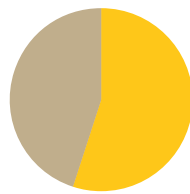
En voiture

OBJECTIFS DU PDU

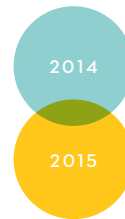
Stabiliser, voire faire baisser, la part des déplacements en voiture, hiérarchiser le réseau routier selon la fonction des voies et maîtriser le stationnement automobile dans l'hyper centre d'Orléans et en première couronne

En voiture particulière

L'USAGE

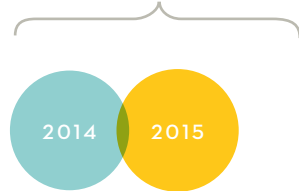


55%
des déplacements
sont réalisés en
voiture en 2014



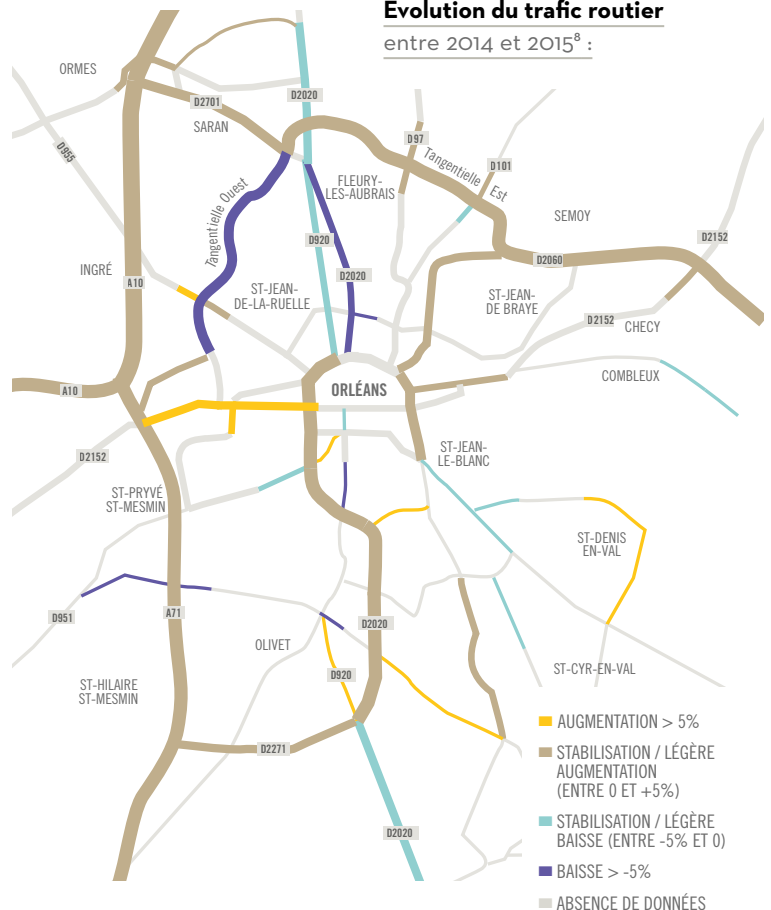
+1,4%
de trafic entre 2014 et 2015 sur l'ensemble des compteurs routiers suivis par l'observatoire. **Légère augmentation du trafic routier après plusieurs années de baisse.**

En moyenne, plus de
110 000
véhicules franchissent la Loire
chaque jour (hors pont de
l'autoroute)



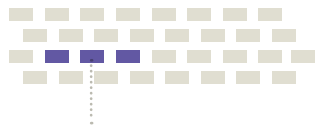
+4,7% de trafic entre 2014 et 2015 sur les 4 ponts de Loire, une légère baisse de trafic sur le Pont George V, une forte augmentation de trafic sur le Pont de l'Europe (à la suite des travaux de la chambre à sable dans le secteur)

Évolution du trafic routier entre 2014 et 2015⁸ :

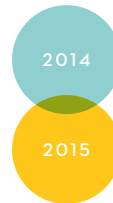


En poids lourd

L'USAGE



9% de poids lourds dans le trafic total suivi par l'observatoire des trafics routiers en 2015



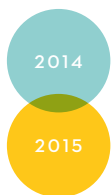
+0,7% du trafic poids-lourds entre 2014 et 2015, augmentation principalement au niveau des voies contournant l'agglomération (+3 % sur l'A10 et l'A71)

Le stationnement

L'OFFRE



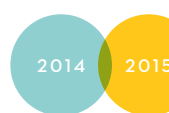
Plus de **1200 places** de stationnement payant **sur voirie** en centre-ville d'Orléans en 2015



stable par rapport à 2014 (ces données ne prennent pas en compte l'extension du stationnement payant dans le centre d'Orléans en mars 2016)



Plus de **5500 places** dans les **parcs payants fermés** d'Orléans en 2015



stable par rapport à 2014

L'USAGE



+3% de fréquentation du stationnement payant sur voirie en centre-ville

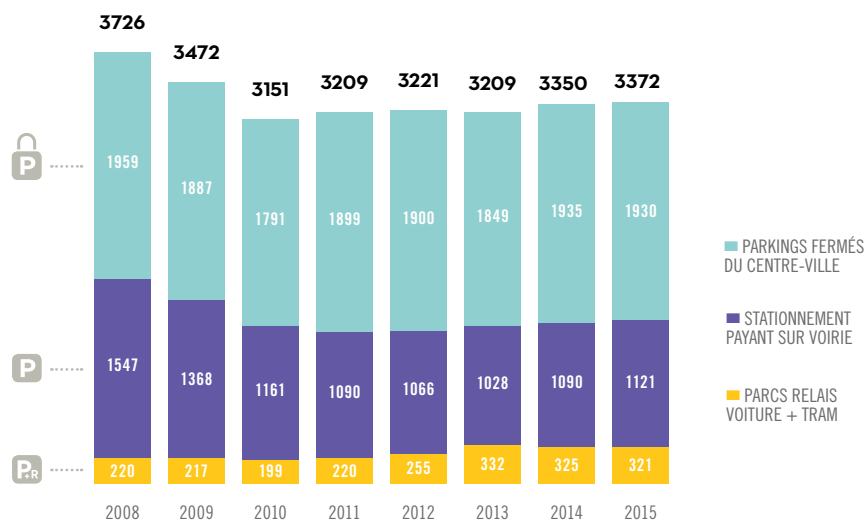


stable par rapport à 2014 de manière générale

Variabilité selon les parkings : **augmentation** de la fréquentation dans les parkings Cheval Rouge (+18%, ouvert en 2013) et Cathédrale (+15%), **baisse** dans les parkings Patinoire (-24%) ou Gare-Munster (-9%).



Évolution de la fréquentation du stationnement réglementé, en nombre d'utilisations annuelles (en milliers)* :



L'autopartage

Plutôt que de disposer d'une voiture personnelle qui reste en moyenne stationnée 95% du temps, l'utilisateur d'un service d'autopartage dispose d'une voiture qu'il finance à hauteur de son utilisation (selon la durée d'utilisation et le nombre de kilomètres effectués) et qu'il partage avec d'autres utilisateurs. Il existe de nombreux systèmes d'autopartage entre particuliers. Sur Orléans, l'agglomération a mis en place « auto'tao » en complément. C'est un système de location de véhicules en libre-service et à la carte.

L'OFFRE



10 voitures

depuis septembre 2012, date de mise en service d'auto'tao par l'AggLO, dans le cadre du panel de services de mobilité du réseau Tao



4 stations

dans le centre d'Orléans

L'USAGE

1760 réservations d'auto'tao en 2015



En 2015, la station « Gare d'Orléans » a été la plus utilisée avec, en moyenne, 54 réservations mensuelles

Les parkings relais tram (P+R)

Situés à proximité immédiate de stations de tramway ou de pôles de correspondance bus et en périphérie d'agglomération, les parkings relais (ou P+R) sont des parcs de stationnement automobile réservés aux utilisateurs des transports collectifs. Ils permettent de stationner à moindre coût et de façon sécurisée, tout en incitant à laisser sa voiture et à privilégier les transports en commun pour rejoindre le centre de l'agglomération.

L'OFFRE

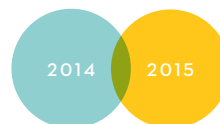
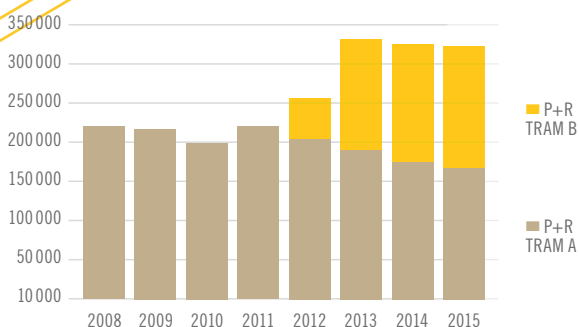
P+R **12 P+R**
le long des 2 lignes
de tramway

soit

1858 places
en 2015

L'USAGE

Évolution de la fréquentation des P+R en nombre d'utilisations annuelles¹⁰ :



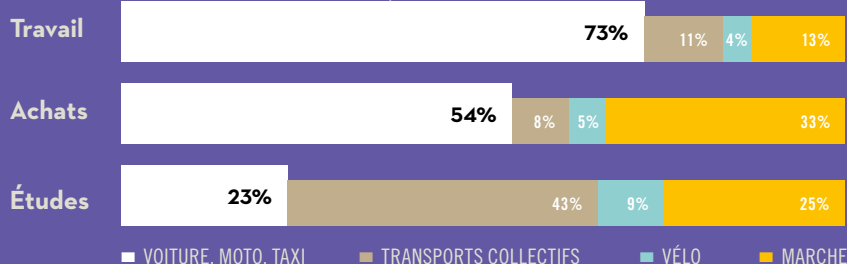
-1% de fréquentation
des P+R par rapport à 2014

La fréquentation des Parcs Relais de la **ligne B** rattrape celle de la ligne A, grâce notamment à une forte croissance de la fréquentation du P+R Droits de l'Homme (+21%). Il est à noter une baisse de la fréquentation des P+R le long du **tram A**, en lien avec les travaux sur la ligne et la fermeture d'un parc durant près d'un mois. **Les 3 P+R les plus fréquentés** sont « Zénith » et « Libération » le long du tram A et « Pompidou » le long du tram B

Le saviez-vous ?

Modes de transport
selon les motifs
de déplacements¹¹ :

73% des déplacements
domicile-travail sont
effectués **en voiture**



L'utilisation de la voiture reste prédominante pour rejoindre son travail, en lien notamment avec les distances à parcourir, 20 km en moyenne en région Centre. Ainsi parmi les actifs travaillant sur l'agglomération, 30 % habitent la commune où ils travaillent, 40 % une autre commune de l'agglomération, 30 % habitent en dehors de l'agglomération¹².

Les risques et nuisances

EN 2015

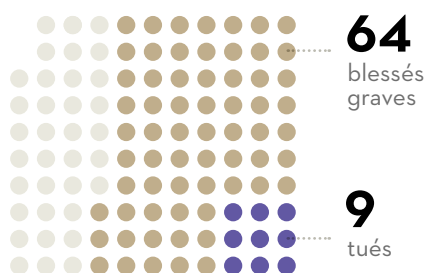
OBJECTIFS DU PDU

Renforcer la sécurité des déplacements et réduire les nuisances liées à la circulation des véhicules motorisés (air, bruit, consommation énergétique...)

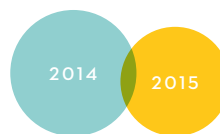
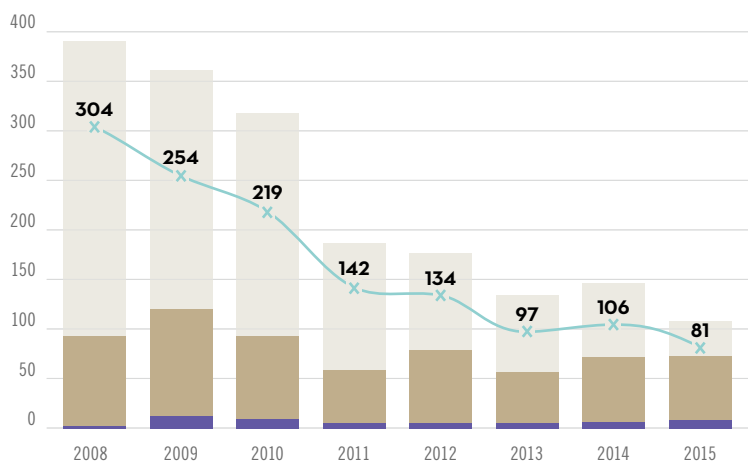
L'accidentologie routière

NOMBRE D'ACCIDENTS & DE VICTIMES

81 accidents corporels en 2015
soit
108 victimes



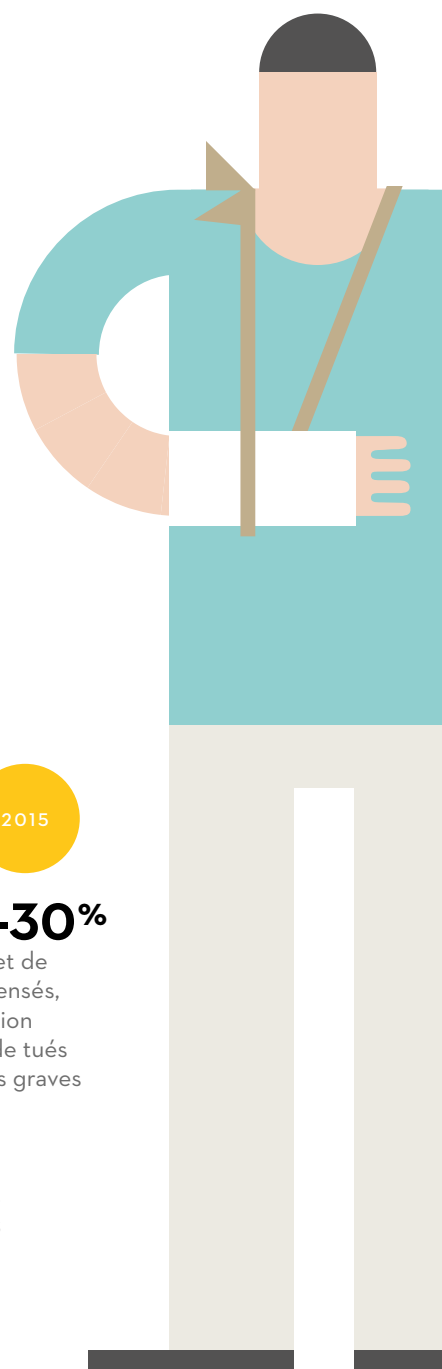
Évolution du nombre d'accidents routiers et de victimes¹³ :



-24 à -30%

d'accidents et de victimes recensés, mais stagnation du nombre de tués et de blessés graves

- ACCIDENTS
- BLESSÉS LÉGERS
- BLESSÉS GRAVES
- TUÉS



ACCIDENTOLOGIE & MODE DE DÉPLACEMENTS

En moyenne, en 2015, il y a eu **1 victime tou(te)s** les :



1 victime en voiture (conducteur ou passager) par semaine, soit **47** en 2015, moins qu'en 2014 (65)



1 victime en moto ou cyclomoteur tous les 15 jours, soit **32** en 2015, moins qu'en 2014 (45)

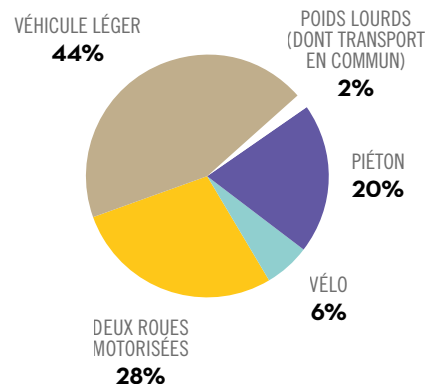


1 victime à pied toutes les 3 semaines soit **22** en 2015, moins qu'en 2014 (26)



1 victime à vélo tous les 2 mois, soit **7** en 2015, moins qu'en 2014 (10)

Part des modes de déplacements parmi les victimes en 2015¹⁴ :



Au regard des parts modales de déplacements, les deux roues motorisées constituent **le moyen de transport le plus accidentogène**. Il représente 1% des déplacements, mais 28% des victimes.

Le saviez-vous ?¹⁵

30 km/h
vitesse de la voiture

50 km/h



10%
risque de décès du piéton

80%

Lors d'un choc entre un piéton et une voiture, le risque de décès est de 10% si la voiture roule à 30 km/h, et monte à 80% si la voiture roule à 50 km/h.

Les bienfaits des zones limitées à 30 km/h sont nombreux : baisse du nombre d'accidents et de leur gravité, baisse des nuisances sonores, meilleure fluidité du trafic, amélioration de la cohabitation entre les modes de transports. Et entre une ville limitée à 50 km/h et une ville limitée à 30 km/h, la vitesse moyenne des véhicules baisse seulement de 1,5 km/h.

Ainsi plusieurs villes françaises ont fait le choix de généraliser les zones 30 sur leur territoire : Grenoble a décidé de passer 80% de ses voies à 30 km/h au 1^{er} janvier 2016 ; Rennes devrait faire de même d'ici 2020 et Paris a pour projet de généraliser les zones 30 dans les 5 ans, les premières extensions ayant débuté au printemps 2016.

La pollution de l'air

EN 2015



3^{jrs}/4

la qualité de l'air est qualifiée de « **bonne** » ou « **très bonne** » en 2015, selon l'indice ATMO**

0

Aucun dépassement de la valeur limite en **NO₂*** (dioxyde d'azote, polluant principalement d'origine routière)



Légère baisse de la qualité de l'air en 2015 par rapport à 2014 :

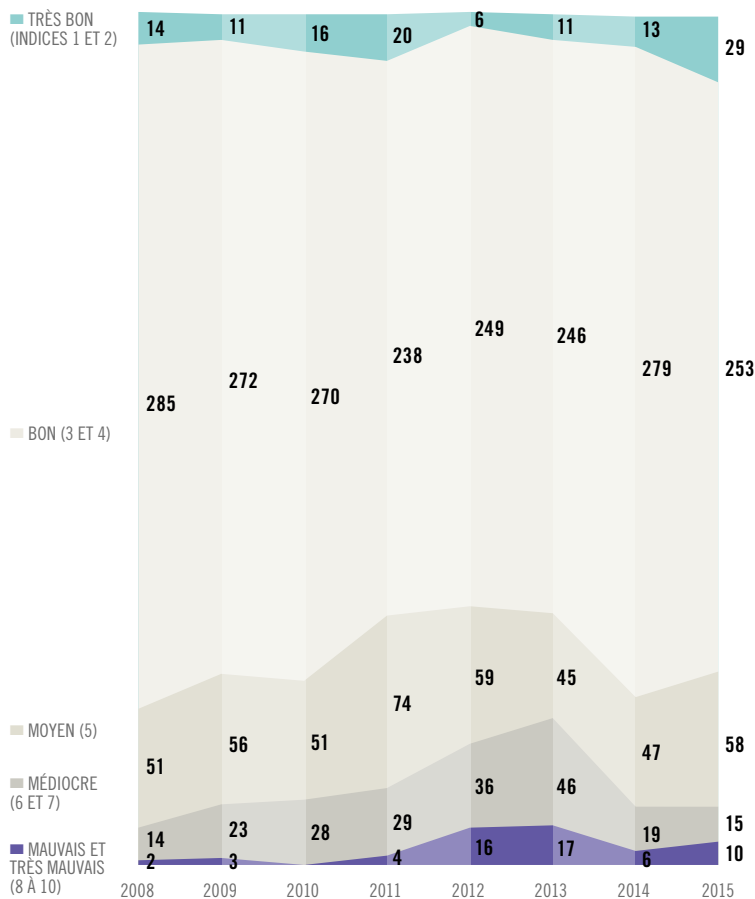
73 jours

où la qualité de l'air a été qualifiée de « moyenne ou médiocre » (+7 jours par rapport à en 2014)

10 jours

où la qualité de l'air a été qualifiée de « mauvaise ou très mauvaise » (+4 jours par rapport à 2014)

Évolution de l'indice de la qualité de l'air (ATMO**) en nombre de jours par an¹⁶ :



* au niveau des 5 points de relevés implantés sur l'agglomération.

** L'indice ATMO caractérise la qualité de l'air quotidienne sur une échelle qui va de 1 (indice très bon) à 10 (indice très mauvais). Son calcul est basé sur les teneurs en 4 polluants, le dioxyde d'azote (NO₂), le dioxyde de soufre (SO₂), les particules ou poussières inférieures à 10 microns (PM₁₀) et l'ozone (O₃). Cet indice donne une indication et est suivi sur l'agglomération d'Orléans par l'association Lig'Air (www.ligair.fr).

Le saviez-vous ?¹⁷



Contrairement aux idées reçues, à vélo et à pied on est moins exposé aux polluants de l'air qu'en voiture.

Lig'Air a mené une expérience en 2014 et 2015 en effectuant plusieurs trajets identiques sur l'agglomération orléanaise avec différents moyens de transport : en voiture, en tramway, en bus, à vélo et à pied. Pour chaque trajet, la concentration en polluant a été relevée tout le long du parcours. Conclusion : quels que soient les trajets, l'air le plus pollué se situe dans l'habitacle de la voiture.

Sources

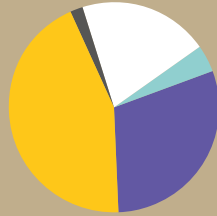
- | | | |
|---|--|---|
| 1
Communauté d'Agglomération
Orléans Val de Loire | 8
Département du Loiret,
Communauté d'Agglomération
Orléans Val de Loire,
Cofiroute, CEREMA | 13
DDT du Loiret |
| 2
Effia | | 14
DDT du Loiret |
| 3
ADEME | 9
Keolis, Orléans Gestion,
Vinci Park | 15
CERTU, Rue de l'Avenir,
ville30.org |
| 4
Keolis | 10
Keolis | 16
Lig'Air |
| 5
Keolis | 11
Sondage parts modales
2014, TEST SA, Communauté
d'Agglomération Orléans
Val de Loire | 17
Etude AST'AIR,
Lig'Air, 2015 |
| 6
Keolis, Communauté
d'Agglomération Orléans
Val de Loire | 12
INSEE 2012,
ORT Centre Val de Loire. | |
| 7
SNCF | | |

Contact

Communauté d'Agglomération Orléans Val de Loire
Direction de la Mobilité, Transports Urbains et Stationnement
02 38 78 75 75 - secretariat.mts@orleans-agglo.fr

Juillet 2016

AggLO - Direction de la communication
Conception graphique et illustration :
Thibaut Chignaguet - www.thibautc.fr



« Les chiffres clés de la mobilité », élaboré grâce à la collaboration de nombreux partenaires, propose une photographie de l'offre et des pratiques de mobilité sur l'agglomération orléanaise en 2015, par le biais de différents indicateurs autour de la marche à pied, du vélo, des transports en commun, de la voiture, etc.

Ainsi, l'année 2015 a été synonyme d'un développement de l'usage des modes alternatifs à la voiture, en continuité avec les années précédentes et en conformité avec les objectifs du PDU : 720 000 voyages supplémentaires sur le réseau Tao, une augmentation de l'usage des services de location de vélos (+9 % d'abonnés vélo Tao, +4 % d'abonnés vélo+)...

Mais il a été également noté une augmentation de la pollution atmosphérique, en lien possible avec l'accroissement du trafic routier sur les principales voies d'accès ou de contournement de l'agglomération (+3 % de trafic poids-lourds sur les autoroutes A10 et A71 par exemple).

Et savez-vous que, contrairement aux idées reçues, ce n'est pas à pied ou à vélo que l'on est le plus exposé aux polluants atmosphériques, mais dans sa voiture ?