

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)**

REGISTRES SYNTHÈSE DES OBSERVATIONS

Pièce jointe N° 1

Registres sans observation :

- 1. Boigny-sur-Bionne.**
- 2. Bou.**
- 3. Combleux.**
- 4. Fleury les Aubrais**
- 5. Mardié.**
- 6. Marigny-les-Usages.**
- 7. Orléans.**
- 8. Orléans – Nord.**
- 9. Orléans-Ouest.**
- 10.Saint-Hilaire-Saint-Mesmin.**
- 11.Saint-Jean-de-Braye.**

ORLEANS Métropole, siège de l'enquête - Registre papier N°1.

Des personnes viennent consulter le dossier sans porter d'observation.

Quatre personnes portent des observations écrites.

Deux courriers sont annexés au registre.

1. Monsieur XXX, Saint Denis en Val le 24/01/2019 :

Merci à la Métropole de prôner des itinéraires cyclables continus et sécurisés.

MAIS autour des ronds-points trop souvent il n'y a rien : par exemple à Saint-Denis-en-Val, pour raccorder les couloirs cyclables rue du Moulin et rue de Beaulieu on nous dit que ce n'est pas possible !

(Secteur SE Métropole) Idem rond-point rue de Beaulieu avec RD 951 et rond-point des Carrines RD 951 rue Cornaillère.

Merci d'aménager ces Points Noirs sans tarder + le rond-point du stade de rugby Fonderie est fort bien aménagé, faire de même partout.

2. M XXX de Saint-Denis-en-Val le 29 janvier 2019 :

Hier 2 couloirs cyclables ont été tracés rue du Chalet rénovée : ces 2 couloirs débouchent rue des Cordelles où il y a une piste cyclable en site propre. Mais pas de jonction !! Pourquoi ? Pour 50 euros cela aurait pu être fait en même temps.

Malgré les directives de la Métropole « Avis des personnes publiques associées » « Conseil de développement » page 2 du 4 décembre 2018

3 « principes de continuité » oublié ?

Nous vous demandons de sécuriser au plus tôt ces points noirs pour le vélo. Merci.

3. M XXX de Saint-Denis-en-Val.

« Pour construire l'avenir de notre territoire, nous avons besoin de votre avis » (affichette de la Métropole), mais nous ne le prendrons pas en compte (commentaire de M GRES). En effet, j'ai participé à de nombreuses concertations à la médiathèque, au muséum à Olivet, Saint-Jean-le-Blanc, Ingré où je suis intervenu, arguments à l'appui, en faveur d'une halte ferroviaire au château de Saint-Jean-le-Blanc (sans compter les échanges épistolaires avec la Région et la Métropole). Pourtant le dossier « Bilan Concertation » page 21 à 24, des 12 remarques mobilité rien à propos de cette demande ni dans aucun des autres dossiers. Pourquoi ?

Le secteur Sud-Est de la Métropole n'a aucun transport public en site propre alors que le train en est bien l'idéal ! Il est possible de l'utiliser MIEUX !

C'est bien de le réclamer pour Chécy – voir DOO et aussi la poursuite de la rénovation Orléans-Voves (déjà réalisée jusqu'à Chartres) Qui facilitera la desserte de Bricy – Page 16 du dossier « Personnes Publiques Associées »

J'ajoute que cette rénovation nous permettra à Voves de prendre le TGV pour Rennes ou Bordeaux (la gare de Voves est à 500 m de la LVG). Une station à Voves (environ 100 km de Paris) évitera aux 300 000 régionaux – Orléans – Chartres – les encombrements et incidents techniques à répétition à Montparnasse et Austerlitz et de surtout du parcours Orléans – Paris – Voves - etc...

Le PADD en page 18 veut que notre Métropole soit « un territoire d'attraction » tout en voulant être satellite d'un gros Paris et la page 23 du « bilan concertation » elle veut une « Alliance avec les autres villes » pourquoi pas Dijon – Mâcon toute la Bourgogne Rennes et la Bretagne et depuis celle-ci vers ORLEANS sans obligation via Paris imposée par les

logiciels SNCF.

Tout ceci est réalisable en utilisant mieux le réseau ferré actuel moyennant des aménagements d'un coût modeste en comparaison de ceux d'un POCL.

(Ci-joint plan de situation d'Orléans/réseau ferré)

Bien utilisé et aménagé il permet de joindre le Sud-Est et le SO (et bien sûr le sud) sans passer par Paris et éviter le détour par Lyon – de plus gare infernale pour gagner Mâcon ou Bellegarde (Genève) et les Savoie(s)

Merci de bien vouloir étudier la question et d'y répondre. Nous avons besoin de vos réponses argumentées.

Nous demandons d'organiser :

- 1) une halte ferroviaire SNCF pour les TER Vierzon/Orléans au château de Saint-Jean-le-Blanc.
 - 2) l'achèvement de la rénovation de la ligne Orléans - Voves – Chartres
 - une station LGV à Voves
 - Haltes à cette station des TGV vers Rennes et Bordeaux
 - 3) des trains directs Orléans – Bourges – Nevers – Dijon assurant la correspondance à le Creusot.
- a) des 7 TGV qui s'y arrêtent et quelques uns de ceux qui s'arrêtent à Macon
 b) de quelques Lyria Paris – Bellegarde – Genève.

Ceci doit être possible sans gêner le trafic puisque la SNCF, suite à l'abandon du POCL, assure que le trafic peut être doublé.

Parmi les futurs utilisateurs, beaucoup des 10 000 000 de retraités prendront le train plutôt que la voiture et ses risques, à condition qu'il soit attractif :

- Correspondances TER -TGV
- Arrêt TGV dans les Préfectures (Mâcon...)
- le coût des projets étant fort acceptable par rapport au via Paris ou par la route en voiture.

Et l'environnement y est gagnant.

La Métropole moins tributaire de PARIS tout comme Bretons, Bourguignons, Alpains.

c) Madame XXX mardi 12 février 2019

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 m2.

Le traitement paysager sera ambitieux et qualitatif.

L'entreprise est vigilante à la limitation de l'imperméabilisation des surfaces et s'inscrit dans une démarche éco-responsable.

Le projet est-il compatible avec les orientations du SCoT ?

Courriers annexés

1. Monsieur XXX Orléans :

A la lecture du projet de futur Plan de Déplacement Urbain de la Métropole nous ne notons pas une volonté forte de cette dernière de faciliter grandement les déplacements collectifs ou doux dans son aire.

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.

La Métropole c'est engagée dans une importante commande de bus électrique, sans aucune consultation de la population. On nous explique que dans quelques années une plus grande fiabilité de ce matériel, notamment les batteries de stockage évolueront vers plus de longévité sans en avoir la preuve. A ce jour il semblerait que le meilleur stockage est obtenu grâce au Lithium. Pour cela il faut puiser en grande partie dans les « Salars Andins » ce qui a des conséquences néfastes sur les populations de ces régions asséchées, qui ne peuvent continuer leur culture principale, le quinoa et sont poussées à l'exode vers les villes, et souvent la pauvreté.

Il n'a pas été mené d'étude concernant la mise en place sur les lignes de bus dites structurantes de ligne de trolleybus, qui fonctionnent pourtant dans quelques villes Françaises, et Europe. Si l'investissement de départ est plus lourd, la longévité des matériels est bien plus importantes (30 ans) et rend donc ces investissements non polluants compétitifs.

Pas assez de lignes qui contournent le centre-ville, de construction de couloir permettant d'éviter de stagner dans la circulation dense, peu de passage sûr des voies rapides. Tout ceci ne favorise pas de meilleure vitesse commerciale ; ce qui n'est pas pour un développement des transports en commun.

Le vélo n'est pas reconnu à sa juste valeur. Aucune démarche innovante n'est faite vers la jeunesse et en particulier les scolaires, pour les inciter à utiliser ce mode de déplacements. Bien sûr cela nécessite de créer des installations de proximité dans les quartiers pour relier facilement et en sécurité les domiciles aux écoles, collèges et lycées. Ce sont pourtant ces publics qu'il faut éduquer prioritairement. Ce seront nos successeurs, et il importe qu'ils soient bien plus vertueux que nous autres pour le bien de tous.

Il faudrait aussi pour une plus grande implication de la population faire sauter les verrous que sont les franchissements de Loire, les mails dans le centre Orléanais, et bien d'autres lieux. Comme le long de la ligne B de tram entre les stations Pont de l'Europe et De Gaulle, où rien n'est réellement défini pour les cyclistes.

Une des villes jumelles d'Orléans Munster aurait pu inspirer nos édiles, car leur réseau cyclable est important, sécurisé, et les parkings dédiés impressionnants (3500 places couvertes pour le plus important).

Rien ne transparaît pour les nouveaux modes que sont les trottinettes électriques, mono roue, etc. dans un cadre de cohabitation avec les autres modes de transport et surtout les piétons, sans parler des trottoirs inexistantes, ou impraticables du fait des encombrements divers qui les occupent.

2. Monsieur XXX Saint Denis en Val le 12/02/2019 :

Ferroutage à Fleury – Marigny-les-Usages ?

On aimerait connaître les grandes lignes de ce projet. N'y aurait-il pas fallu en parler lors de l'enquête à propos de l'élargissement de l'A10 en 2017-2018 = les camions étant pris en charge par le ferroutage pas besoin de toucher à l'A10 – voir DOO et PPA.

Pourquoi la Région abandonne Orléans -Voves – Chartres entrepris depuis 20 ans ?

Alors que le DOO et l'avis des Personnes Publiques associées réclament la desserte de Bricy et que les gens de Patay (cahier de doléance) veulent aussi l'achèvement d'Orléans – Chartres.

Passerelle Est :

Prévue pour faciliter l'accès à la base de loisirs de l'île Charlemagne depuis la rive nord de la Loire : bien la positionner pour assurer une liaison cycliste convenable et pas tordue vers la source (Hôpital – Université – Pôle scientifique – Entreprises).

Débloquer une liaison en site propre Châteauneuf Saint-Jean-de-Braye (de là à Orléans il y a 120 trains/jour) en utilisant l'espace disponible de la voie ferrée.

Convaincre la Ministre des Transports d'ordonner à la SNCF (propriété de l'Etat) d'être moins raide et montrer de la souplesse (cf souhait de la Maire de Châteauneuf).

L'isolation des habitations certes économise l'énergie et réduit la pollution, cependant ceci peut être renforcé en encourageant chacun à s'habiller de vêtements chauds, à commencer à chausser des charentaises.

Les présentatrices de la télévision non seulement de la météo pourraient donner l'exemple, trop souvent elles donnent l'impression qu'il fait 22 à 25°C dans les studios !!

L'entente est nécessaire entre tous les Décideurs :

Etat auquel appartient la SNCF et routes nationales, Région, Département, Métropole Communes, pour que les projets d'aménagement de déplacements soient bien étudiés et vérifiés sur le terrain avant la réalisation et coordonnés avec d'autres travaux (enfouissements réseaux...) ce qui n'a pas été le cas pour Châteauneuf – Orléans : la Métropole, semble t-il n'a pas été dans les sponsors ! (est joint un document avec la représentation des logos des différents sponsors).

Pièces jointes à l'observation de M GRES : un plan du réseau ferroviaire interrégional et un article du journal la Tribune du 7 février 2019 intitulé « la Métropole un territoire à énergie positive ».

Chécy - Registre papier N°1.

Des personnes viennent consulter le dossier sans porter d'observation.

Deux personnes portent des observations écrites.

Un courrier est annexé au registre.

1. M. XXX, CHECY :

Rue du Moulin brûlé (entrée de ville au nord de la commune), les branches d'arbre surplombent la route. Il a tombé sur la chaussée lorsque le vent souffle fort.

De plus, la taille latérale est souvent insuffisante à la fois pour permettre le passage de piétons et gêne la visibilité dans les deux tournants entre le carrefour des Sablons et la rue de ????????

2. M. XXX :

- Peut-être serait-il utile d'avoir un peu d'imagination pour le bâti notamment social, trop de cubes semblables. Je vous invite à visiter Antalya en Turquie. Tous les immeubles sont différents (fenêtres, balcons, etc.) Voir la pauvreté de notre architecture.

- Arrêter la construction de zones commerciales sans âme, destructrice de commerces de proximité.

- Combien coûte une telle enquête, les rapports cela devrait être systématiquement indiqué pour information. Les documents sont bien rédigés, clairs alliant propositions évaluations.

- Limiter la consommation foncière par une réhabilitation obligatoire des friches commerciales ou industrielles (Quelle) avant toute progression.

- Travailler sur le Scot c'est bien. Avoir une vision du Territoire départementale c'est mieux pour la richesse globale, voire régionale

- S'appeler Métropole OK, mais encore faut-il qu'elle soit desservie sans problème (Voir la SNCF et ses problèmes)

- Nul part on parle de l'aérodrome de St Denis de l'Hôtel, pourtant bien fréquenté et qui constitue un atout.

- Beaucoup d'informations données, par exemple 2 milliards de m3 d'eau perdus par an semblent un ratio satisfaisant. On peut faire mieux.

Quelques réflexions après avoir parcouru les documents.

Courrier annexé

Mairie de Chécy :

Avis favorable au SCOT.

Ingré - Registre papier N°1.

**Des personnes viennent consulter le dossier sans porter d'observation.
Cinq personnes portent des observations écrites.
Un courrier est annexé au registre.**

1. Observation du Collectif de sauvegarde de la Grande Pièce :

Nous avons consulté les documents, des éléments défavorables au respect de la biodiversité nous sont apparus dans plusieurs documents pouvant remettre en cause l'implantation d'un terrain international de BMX dans le site de la grande pièce lieu classé patrimoine de l'UNESCO.

2. XXX :

Un projet de création d'un bicross est en cours à la Chapelle St Mesmin. Cet ensemble est prévu proche de la levée de la Loire sur le site « la grande pièce » et a été mis au PLU 2012, mais toutes les exigences de la zone verte (couloir majeur de principe) et les exigences de transport et d'accès pour les communes voisines concernées. Il sera très important de revoir ce projet de bi cross et de le reporter si nécessaire afin qu'il soit cohérent avec le Scot et avec les besoins des autres communes.

3. XXX :

Il est regrettable que la liaison ferrée Orléans/Châteauneuf soit abandonnée alors qu'avant la transformation de l'agglo en Métropole tous les Maires de l'agglo y étaient favorables.

Le matin, sur l'axe Châteauneuf-Orléans sur la tangentielle (ex N60) la circulation automobile y est très dense (retard, pollution atmosphérique).

4. XXX :

De nombreuses études ont été effectuées pour la réouverture de la ligne SNCF Orléans Chartres pour les voyageurs. La fréquentation des voyageurs par le bus pour cette ligne est limitée. Aussi ce projet devrait être abandonné compte tenu du coût sans oublier le projet autoroutier de l'A154 permettant de relier Rouen Orléans et donc par la même occasion Chartres Orléans via un raccordement de l'A10 au niveau d'Allaines.

5. XXX :

Suite à l'enquête publique concernant la révision du PLU d'Ingré, nous avons adressé un recommandé avec accusé-réception le 30 novembre 2018. Le courrier n'a pas été enregistré au service de l'urbanisme dont nous sommes fort surpris. Un courrier doit nous être adressé prochainement et nous ne l'avons toujours pas reçu ce jour (12 février 2019) aussi nous vous demandons d'avoir une veille attentive à notre demande en PJ : copie de l'AR et notre courrier du 30 novembre 2018.

Courrier annexé

1. XXX, Orléans :

Nous nous référons à la réunion que vous avez organisée le 10 novembre 2018, au courrier que nous avons adressé au commissaire enquêteur en date du 1er octobre ainsi qu'à son rapport du 16 novembre que nous avons consulté.

Eu égard à ces différents éléments, nous vous confirmons que, concernant :

La parcelle secteur YB 927, 71 rue de la justice

L'accès actuel tant du garage que de la cour de la maison (par véhicule) ne peut s'effectuer que par le chemin situé entre la rue du moulin choix et la rue de la justice. Tel qu'indiqué par le plan de la zone d'aménagement programmé, le tracé condamne cet accès. Ceci est pour nous inenvisageable. D'ailleurs, le rapport du commissaire enquêteur M.FORTON note à ce sujet : "les emprises maladroitement faites sur les terrains privés doivent disparaître du projet". Nous demandons donc que cette parcelle soit exclue en totalité du zonage de l'OAP.

Les parcelles secteur YB 013, YB014 et YB 933

Les bâtiments et le terrain sont à usage commercial. Nous n'envisageons pas d'en modifier la destination. Nous demandons que ces terrains privés soient exclus du zonage de l'OAP.

La Chapelle Saint Mesmin - Registre papier N°1.

**Des personnes viennent consulter le dossier sans porter d'observation.
Trois personnes portent des observations écrites.**

1. Monsieur XXX, La Chapelle Saint Mesmin :

Ce PDU aurait pu être un plan qui prenne en compte l'urgence climatique, mais à mes yeux il n'en est rien. L'automobile reste la priorité des engagements prévus pour favoriser la mobilité équitable et respectueuse des objectifs de réduction des émissions des GES.

Les véhicules polluants ont encore de beaux jours devant eux quant à la fréquentation du centre urbain et encore plus des communes périphériques. Dans le quartier lointain dans lequel j'habite pour me rendre dans le centre de l'agglomération, appelée aujourd'hui métropole, ne pas prendre ma voiture personnelle relève soit du parcours du combattant jonché d'obstacles si je veux circuler à vélo, soit de la très forte conviction digne du sacerdoce si je fais l'effort de prendre les transports en commun qui m'y conduiront (10 mn à pied, puis 15 mn en bus puis 20 mn en tram = 45mn). Aujourd'hui si je suis pressé il m'est plus simple de prendre la voiture, car arrivé au terminus du tram de la ligne 2 je suis pratiquement arrivé au centre de la ville. C'est ce que se disent toutes les personnes venant de l'extérieur de l'agglomération. « Pourquoi prendre le tram ? Mon parcours est presque terminé... »

Pour favoriser les alternatives à la voiture il vaut mieux rendre inutiles les déplacements en voiture personnelle et présenter une alternative de transports avantageuse. Ce n'est pas en sanctionnant qu'on favorisera son abandon.

Suggestions :

Déplacements à vélo : comme on l'a présenté pour le tram, proposer des axes structurants et traversants en ligne directe qui permettent de se rendre rapidement d'un bout à l'autre de la métropole. De l'extrême ouest à l'extrême est et de même pour la ligne nord-sud. Ne pas en rester à l'image ancienne des cyclistes soit écolos purs et durs soit promeneurs du dimanche en famille. Se rendre au travail à vélo c'est possible à condition que les pistes cyclables dignes de ce nom en créent la condition. Il faut que la collectivité locale montre enfin sa détermination à remettre au premier plan l'usage du vélo, moyen de déplacement dont on disait lors des années 50 au sujet de la création du premier réseau de bus que les Orléanais ne prendraient jamais le bus tant ils tenaient à leur déplacement à vélo.

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... Les pistes les plus récentes n'ont pas été confrontées au point de vue des « spécialistes du vélo » à savoir les utilisateurs quotidiens d'une part et aux habitants qui aimeraient être des utilisateurs quotidiens d'autre part.

Faites en sorte que les automobilistes deviennent des cyclistes par commodité !

Les infrastructures doivent vertébrer la politique d'aménagement en donnant l'élan, la direction. Ce qu'on lit dans le PDU c'est que rien ne changera fondamentalement,

Un pays a compris l'enjeu depuis longtemps, bien avant la première crise du pétrole de 1973. Les Pays-Bas ont toujours eu une politique de développement du déplacement à vélo, qu'ils ont accentuée après 1973 et puis encore aujourd'hui. Rien ne montre que la

Région Centre -Val de Loire dont sa « capitale » ne puisse s'inspirer de ce que ce pays plat démontre. Encore faut-il le vouloir.

Faites un séjour d'étude aux Pays-Bas ou faites appel à des aménageurs néerlandais !

Le tram : Qui l'emprunte aujourd'hui ? Les femmes, les jeunes, les pauvres, les immigrés, en Bande majorité. Ces personnes qui n'ont pas le choix, faute de moyens.

Quand on a les moyens, on ne prend pas le tram sauf si on est militant écolo, conscient des enjeux, etc..donc ?

Le rendre attractif par sa fréquence, sa rapidité et la priorité à laquelle il doit avoir droit.

Lui donner la fonction qu'on néglige : transporter tout le monde quel que soit le lieu de résidence :

Les Orléanais, mais pas seulement, les habitants de l'agglomération, et AUSAI les visiteurs, non habitants de l'agglomération. Et OUI ! Ceux-là aussi doivent prendre le tram. Des voitures en moins dans la ville, c'est tout bénéfique pour tout le monde. Ces personnes qui viennent de Chaingy, St-Ay, Meung, etc. de l'axe ligérien doivent, pour le bien être des habitants de la ville et de son agglomération, avoir la possibilité de laisser leur voiture et emprunter un autre moyen pour se rendre au centre-ville.

Il faut des lignes qui traversent en totalité la métropole, d'un bout à l'autre, pas comme aujourd'hui où on doit traverser la première commune, La Chapelle-St-Mesmin ou Chécy pour avoir accès au tram.

Il y a beaucoup trop de points non abordés dans ce projet. Je suis disponible pour continuer la réflexion.

2. Monsieur XXX La Chapelle Saint Mesmin :

Je dépose à nouveau en copie ma contribution du 17 avril 2018, remise alors à Orléans-Métropole avant que je ne me rende à la réunion publique du 19 avril au Musée des Beaux-Arts.

J'y propose un autre choix pour créer ce nouveau terrain de BMX, à proximité de la RD 2152 et j'évoque la future bretelle de raccordement qui aurait pour intérêt de réduire la circulation dans la traversée de la commune.

Or le rapport de Monsieur le Commissaire-Enquêteur qui fait suite à l'enquête du PLU de la commune indique que « cet emplacement est situé dans la coupure verte dont l'état a toujours affirmé l'intangibilité ». La construction de cette bretelle, que je juge d'un intérêt majeur pour la commune et l'agglomération, avec j'imagine, les occupations annexes (Rond point par exemple) ne serait-elle pas de nature à modifier cette « coupure verte » ? J'y vois là une contradiction.

Deuxième partie :

Mon avis sur un point précis qui concerne le développement de notre territoire de la Chapelle-Saint-Mesmin et au-delà.

Il est envisagé le transfert du terrain de BMX de la Chapelle -Saint-Mesmin sur les parcelles dites « la Grande Pièce » à proximité du terrain actuel situé dans la réserve de Saint-Mesmin.

Je m'interroge sur le choix de ce lieu, choix il est vrai de précédentes municipalités, mais avant le classement du Val de Loire UNESCO. Il n'y avait pas été donné suite jusqu'à ces dernières semaines début 2018.

Outre le fait de détruire un ensemble paysager unique dans l'agglomération d'Orléans, cadre de notre patrimoine naturel cher à de nombreux promeneurs et amoureux de la nature, ce projet va à l'encontre d'un point de l'Agenda 21 municipal (axe 3 actions n°11 :

«valorisation d'une agriculture de proximité par la promotion de cultures maraîchères, asperges, fraises »). -

Il se situe en zone agricole aux terres justement propices au maraîchage. Il se situe en zone inondable et en partie sur le site historique du village de . Côté sécurité les voies d'accès ne sont pas faites pour une circulation importante de véhicules.

Un autre choix pour créer ce nouveau terrain, au nord-ouest de la commune, à proximité de la RD 2152 et de la future bretelle de raccordement vers l'A 10 (projet pour réduire la nuisance de la circulation traversant la commune) me paraîtrait plus judicieux et offrirait plus d'avantages.

3. Collectif de sauvegarde de la Grande Pièce :

Soutenu par 1315 signataires, vous fait part de plusieurs observations.

Le projet de construction d'un nouveau terrain de BMX de taille internationale, dans un site riverain de la réserve naturelle de Saint-Mesmin nous semble en contradiction avec la nécessité explicite de protéger la biodiversité et de ne pas artificialiser les sols davantage. Ce projet va à rencontre de la loi du 27 juillet 2010 ayant pour objectif la préservation des terres agricoles par une diminution de la consommation de l'espace agricole de 50% d'ici 2020.

Le Grenelle II donne entre autres une nouvelle dimension au Scot par la préservation des ressources naturelles et de la biodiversité.

Le dossier insiste sur la nécessité de préserver le foncier, notamment agricole. Or il est dit que ce sont 845 ha de terres qui seraient urbanisées au rythme de 45 ha/an, en plus des 1310 ha déjà détruits depuis 20 ans.

Le terrain de BMX projeté à cet endroit nécessiterait des obligations porteuses 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.

Nous restons persuadés que le site retenu à une époque où l'on se préoccupait peu des urgences environnementales, de la protection des terres et de la qualité du cadre de vie, peut être déplacé.

OLIVET - Registre papier N°1.

Des personnes viennent consulter le dossier sans porter d'observation.

Dix personnes portent des observations écrites.

1. Commandeur ONM, XXX – Olivet

L'enquête publique est affichée sur la grille de façade de la Mairie-hôtel de ville d'Olivet rue du général de Gaulle. Or la publicité, et c'en est une, interdite sur « clôture ajourée » au règlement national de publicité extérieure, donc panonceaux à retirer sans délai.

SCOT

- a) N'est-il pas indispensable de demander à Monsieur le Préfet, coordinateur sur le bassin Loire Bretagne, une étude d'opportunité faisabilité d'un SAGE, via une CLE pour l'ensemble des rivières affluentes de rive droite de la Loire, dans l'agglomération d'Orléans pour l'essentiel. Cette CLE pour un SAGE est nécessaire « pour le bon état des masses d'eau ». cf. le SDAGE Loire Bretagne 2015-2021 puis celui 2022-2027. Pour info, voyez le SAGE cours d'eau côtier en Vendée appartenant aussi au SDAGE Loire Bretagne preuve de l'utilité incontournable de ce type de « parlement local de l'eau ». Ne pas le mettre en route serait une preuve flagrante de mépris d'un sujet majeur. Je ne doute pas que nos élus « décideurs » d'Orléans Métropole agissent en ce sens.
- b) Ce SCOT va-t-il faire savoir impérativement son souhait et sa réalité de mise en conformité avec le PPRI Val d'Orléans ? A savoir qu'au SCOT, nouvelle version, le respect des prescriptions relatives à la non-construction d'ouvrages de tous types sera respectée, « à la lettre » dans les secteurs concernés par les aléas les plus « lourds » dans le Val d'Orléans, spécialement au sud de la Loire, partie Orléans, en limite d'Olivet-Val est ou le risque d'aggraver la submersion en cas de crue centennale, rupture de la levée à minima sur St Denis en Val entraînerait « un torrent impétueux » balayant le val, nord-est->sud-ouest en direction par exemple des lotissements et de l'école du Plissay À Olivet. Veuillez réétudier le zonage PPRI en vue de le faire respecter à la lettre. Dans le cas contraire l'observation ci ici formulée restera du domaine « porté à la connaissance publique ». Cette précaution, préalable, est à mon sens d'utilité publique.

PDU

Parlons ici de déplacements cyclables à l'échelle du territoire complet d'Orléans Métropole. En effet l'ambition « minimaliste » d'atteindre 9% de déplacement, au quotidien, à bicyclette est tout sauf une ambition !

Ces 9% sont en 2019, en dessous de la moyenne nationale actuelle : et ce serait une ambition à l'échéance de x années.

Or le plan National Vélo de Elisabeth Borne vient d'être approuvé et publié. Il prévoit pour les dossiers en harmonie avec ses préceptes 350 M d'€ à débloquent en leur faveur ! Orléans Métropole dans son « plan vélo » n'annonce aucun dossier pour candidater à ces fonds. Est-ce du domaine de l'imaginaire ? Si, et je l'espère, je me trompe, veuillez me présenter le dossier de demande de subvention, voici mes coordonnées.

Que faire ? Inscrire en toutes lettres puis dans les faits pratiques le Plan d'Orléans Métropole vélo et la demande de subvention. Ah vous n'avez pas le formulaire de demande ? Voulez-vous que je vous fournisse les moyens de vous le procurer ? Ce serait fort de café, non ?

Conclusion. Un plan Métropolitain Vélo est indispensable. Ne pas le réaliser le rendre public bien avant les « municipales » de 2020 : ne serait pas fâcheux pour nos élus « décideurs » à l'échelle de notre Orléans Métropole ? N'y a-t-il pas un vice-président d'Orléans Métropole en responsabilité de la politique cyclable de notre agglomération ? Vous pouvez me contacter ou me faire contacter à ce sujet.

Le Commandeur Réguigne inventeur créateur de la Loire à vélo en 1995.

PS, je constate que la ville d'Olivet, via ses élus n'a porté aucune remarque, observation ou simple constat sur le projet de nouveau PDU. Qu'est-ce à dire, quelles conclusions en tirer ?

2. XXX, Olivet :

Enquête PDU

L'objectif d'une augmentation de seulement 20% du nombre des déplacements par les transports en commun urbains me semble frileux, surtout si l'on tient compte des perspectives démographiques.

J'approuve à 300% l'objectif de promouvoir une connexion ferrée fiable avec les aéroports c'est la condition du développement économique de la Métropole.

Dans le développement des déplacements par véhicules électriques, il faut tenir compte de l'impact environnemental de la construction des véhicules et des batteries.

Concernant le fret, il faut mieux favoriser le feroutage.

3. XXX, Olivet :

Je m'étonne que dans cette enquête ne figure aucun plan de déplacement ou de projet de déplacement, en particulier pour les cycles.

On ne peut qu'être d'accord avec les « belles » intentions de favoriser les déplacements doux.

Il nous faudrait du concret pour pouvoir évaluer ces projets.

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, pas de projet précis.

Pourquoi la commune d'Olivet n'a-t-elle pas accusé réception de ces documents ? Ceci malgré l'implication importante des citoyens dans ces projets et ces études. Je ne lis aucun avis du Conseil Municipal d'Olivet à ce sujet.

L'intention d'augmenter le potentiel touristique à bicyclette est louable, il serait bon que ce développement ne se limite pas à la Loire, mais concerne aussi la zone rivière Loiret.

4. XXX, Olivet :

Concernant les déplacements à vélo, il serait opportun de créer des autoroutes à vélo qui par définition sont séparées des piétons et prioritaires sur les voitures aux intersections * séparer les vélos des piétons : trop souvent ces 2 modes de déplacements cohabitent. C'est possible en centre/hyper centre-ville, mais peu recommandé ailleurs : les vélos vont trop vite pour cohabiter avec des piétons en sécurité.* priorité aux vélos : constat est fait qu'à Olivet par exemple nous disposons de belles pistes cyclables séparées des piétons et de la circulation automobile. Malheureusement les automobiles sont toujours prioritaires : sur le Bd V. Hugo à chaque rond-point il faut céder le passage aux autos. Idem dans le quartier du Larry, le long de la voie de tramway, les feux sont systématiquement rouges pour les vélos même en l'absence de voiture sur la route !.. pourquoi cette priorité de la voiture ?

Autre point important, je pense qu'il est nécessaire d'éduquer les citoyens à l'utilisation du vélo dans les déplacements quotidiens principe de Sécurité enseignés à tous les usagers (vélos, voitures, poids lourds), car la façon de prendre en compte le vélo est différente pour les usagers (visibilité, vitesses, droit à l'espace public et partagé) vulnérabilité.

Les sas vélos ne sont pas respectés (pas vu ? pas connu ?). Les structures publiques, mais aussi les citoyens devront donc s'adapter et se modifier.

1 point de détail : 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.

5. Olivet en transition :

GES (Gaz à effet de Serre)

- Dans le PCAET l'ambition est de réduire de 93% les émissions de CO2 liées au transport d'ici 2050 (base 2020)
- Dans ce PDU l'estimation de réduction d'émission de CO2 est de 23% à l'horizon 2028. Cet objectif est insuffisant, à ce rythme il sera difficile d'atteindre l'objectif du PCAET.
- Les objectifs nationaux à l'horizon 2030 :
- 40 % d'émissions de GES (Gaz à Effet de Serre) par rapport à 1990
- 30 % de consommation d'énergies fossiles par rapport à 2012

Investissements

Investir dans des projets d'infrastructure routière est en contradiction avec la réduction de l'usage de la voiture, il faut investir pour favoriser la réduction de l'usage et non pour faciliter l'usage.

Nous ne sommes pas favorables aux projets suivants :

- L'élargissement de l'A10 et l'échangeur de Gidy (34,6 M€)
- Le contournement de Jargeau avec le projet de pont de Mardié
- La tête de pont de l'Europe.

Il faut maintenir les contraintes sur la circulation automobile pour que les usagers basculent vers des modes de déplacement doux et durables.

Question :

A quoi correspond le budget de 30M€ pour la sécurisation des franchissements de Loire ?

Propositions :

- Transports collectifs gratuits (son usage est faible à ce jour d'après le PDU)
- Mettre en place des bus de ramassage scolaire et des bus de ramassage pour les salariés des entreprises dans les zones d'activités
- Développer le covoiturage sur les trajets domicile/travail, emplacements pour les voitures en périphérie de la Métropole, appli conviviale pour mettre les personnes en relation, impliquer les entreprises
- Tester sur quelques mois le pont George V en sens unique pour laisser une voie sécurisée aux cyclistes (ex : TOURS)
- Respect strict et obligatoire de la loi LAURE lors de réfections, rénovations ou créations de nouvelles rues dans la Métropole (favorisant l'usage du vélo).

6. XXX, Olivet :

Remarques générales sur les documents présentés à l'enquête publique

L'évaluation du précédent PDU est très insuffisante, presque absente, alors qu'elle serait importante pour mesurer ce qui a bien ou mal fonctionné, ce qu'il faut changer pour ce nouveau PDU.

Le rapport environnemental est très volumineux, avec 397 pages, très (trop) complet mais avec de nombreuses pages hors sujet. Par exemple au chapitre des espaces protégés, les informations sur les ZNIEFF, les sites classés et inscrits, les arrêtés de biotope, Natura 2000... viennent noyer les éléments importants dans une surabondance de rubriques peu pertinentes. On se pose souvent la question :

Quel lien avec le PDU ? Beaucoup de cartes sont illisibles (voir notamment p 80-81).

Si le rapport environnemental a de nombreuses cartes illisibles, le document principal en manque. J'aurais aimé trouver, par exemple avec la fiche action n°1.3 page 40 et suivantes, portant sur les aménagements cyclables, une carte sur les points noirs cyclables, les discontinuités, les améliorations à apporter, etc.

Le rapport environnemental indique page 7 comme enjeux moyens « Préserver les milieux naturels et les fonctionnalités écologiques » et « Limiter la consommation d'espace ». Orléans Métropole sous-estime les graves problèmes posés par la dégradation des milieux naturels et la surconsommation d'espace (en France, l'équivalent de la surface d'un département disparaît tous les 7 ans). Il s'agit d'un enjeu fort.

Remarques sur les objectifs généraux du PDU

J'approuve totalement les objectifs du PDU en ce qui concerne la réduction très forte des émissions de gaz à effet de serre (GES), notamment dans le secteur des transports. La volonté affichée de diminuer la part de la voiture individuelle dans les déplacements me semble à cet égard très positive. Je partage le souhait, affirmé dès le préambule, de «faire la part belle aux circulations douces » et d'assurer un « meilleur partage de la voirie en faveur des piétons et des cyclistes ».

Cependant, je vois une grande contradiction, entre la volonté de la métropole de réduire les GES et de limiter la place de la voiture, et le soutien à des projets routiers très importants comme le pont sur la Loire à l'aval de Jargeau et la déviation portés par le Conseil départemental. Pour les mêmes raisons, je suis également en désaccord avec le projet de pont sur la Loire dans le secteur de Combleux/Chécy (page 31 du document principal).

J'approuve totalement l'objectif de « valoriser le transport ferroviaire sur le territoire ». J'ai cependant des doutes sur la volonté d'ouvrir les lignes d'Orléans-Châteauneuf et Orléans-Voves-Chartres dans les prochaines années, ces projets étant bloqués.

Il ne faudrait pas oublier le transport de marchandises par voie ferrée, qui allégerait les routes de nombreux poids-lourds. N'oublions pas que de nombreuses plates-formes logistiques se trouvent sur le territoire de la métropole.

Remarques sur le développement des aménagements cyclables

La métropole affiche des objectifs ambitieux pour favoriser les déplacements doux, notamment la marche et bicyclette. Augmenter de 50 % la part du vélo dans les déplacements peut sembler un objectif très fort : ce n'est qu'un leurre. Passer de 5,5 % (données de 2014) à 8 % (en 2028) reste très modeste en valeur absolue : + 2,5 % en 14 ans, ce n'est pas tout à fait les 50 % annoncés. A ce rythme, il faut plus d'un siècle pour arriver à 30 % de part modale pour la bicyclette, c'est-à-dire pour qu'Orléans se situe au niveau des villes européennes qui ont mis des moyens très importants pour

donner une place centrale aux cyclistes, comme Münster (Allemagne), la ville jumelle d'Orléans. La France est très en retard, au 20^e rang européen sur 28, très loin derrière le Danemark, les Pays-Bas, la Belgique, l'Allemagne.... L'ambition de la métropole reste très modeste et largement insuffisante pour rendre les déplacements à vélo attractifs. Il faut bien sûr un budget à la hauteur de cette ambition bien supérieur à ce que prévoit le PDU, avec des objectifs annuels de création et d'entretien des aménagements cyclables.

Orléans Métropole a les trois atouts majeurs pour devenir une ville cyclable : peu de déclivités, une météo globalement favorable et une taille raisonnable. Il faut une volonté très forte et placer le vélo comme prioritaire dans le PDU avec le budget qui correspond à cette ambition affichée. En raison de ses innombrables avantages (santé, bien-être, pollution atmosphérique et nuisances sonores quasiment nulles, très faibles émissions de GES, faible consommation d'espace...), le coût du développement d'aménagements cyclables et de leur entretien est très modéré si on le compare aux modes de déplacements motorisés. La clé du succès est de rendre les déplacements à vélo attractifs : il faut améliorer la continuité et la sécurité, avec de vraies pistes cyclables, partout où cela est possible. Les espaces partagés ou les bandes sur trottoir (de vraies spécialités orléanaises et olivetaines) doivent être exceptionnels.

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.

La création « d'autoroutes cyclables » permettant de traverser la métropole, au moins une nord-sud, l'autre est-ouest est indispensable. Elles doivent être réservées aux vélos, sans piétons et sans voitures, entretenues, sécurisées, avec la priorité aux cyclistes partout où cela ne remet pas en cause leur sécurité.

La fiche action 1.1 prévoit de réviser le plan vélo et le schéma directeur des itinéraires cyclables. Il serait utile de prévoir des bilans réguliers (tous les deux ou trois ans) afin de mesurer le niveau de réalisation des actions.

Création d'aménagements d'itinéraires cyclables 500 000 €/an 16 à 20 M€ pour aménagement/réfection voirie page 41.

7. Mairie d'Olivet :

La ville d'Olivet a participé activement à la révision du Plan de Déplacements Urbains (PDU) réalisée par Orléans Métropole, depuis la phase de diagnostic jusqu'à l'élaboration du plan d'actions. La ville s'inscrit pleinement dans les ambitions Portes portées par le PDU à 10 ans et au-delà, grâce aux prescriptions du SCOT qui encadrent notamment les infrastructures routières et de transports urbains à 20 ans.

Ainsi, le plan d'actions élaboré vise à effectuer moins d'un déplacement sur deux en voiture d'ici 2028. Cela implique une augmentation de 50% des déplacements à vélos et de 20% pour les déplacements en transports collectifs sur le territoire sur cette même période.

La ville d'Olivet partage ces ambitions et notamment les choix stratégiques qui ont été définis dans ce document afin de faire face aux enjeux posés pour la mobilité de demain et d'améliorer l'attractivité des alternatives à l'automobile.

8. Collectif « Réflexion Biodiversité à Olivet » : SCOT

Présentation du Collectif :

Notre Collectif de Réflexion Biodiversité à Olivet propose, depuis 2015, des contributions concernant la valorisation de l'environnement et la promotion de la biodiversité sur Olivet. Nous avons plusieurs fois remis des suggestions écrites aux élus de la Ville.

Nous avons été présents à toutes les étapes de l'élaboration de la révision du PLU : la présentation du Diagnostic territorial (8-10-2015), PADD (2016), et les réunions publiques et groupes de travail organisés par la Ville.

Lors de la concertation sur la révision du PLU, qui s'est déroulée du 24 Avril au 26 mai 2017, le Collectif a apporté une contribution écrite dans le registre (dossier déposé le 26 mai 2017 en mairie).

Nous avons déposé, le 8 décembre 2017, à Monsieur le Commissaire enquêteur un nouveau dossier d'observations et de propositions, pendant la consultation suite à l'examen du dossier De révision du PLU. Il visait à améliorer le contenu du projet de PLU, dans un esprit de meilleure prise en compte de l'environnement, qui consiste un objectif d'intérêt général. Un échange s'est établi avec la mairie et ainsi plusieurs de nos propositions ont été intégrées dans la version finale du PLU.

Le 8 juin 2016 à Olivet, nous avons assisté à la réunion de présentation de synthèse du SCoT « Vers le projet de territoire » Diagnostic territorial § environnemental, organisé par monsieur le Maire d'Olivet.

La continuité de notre action se montre cohérente pour consigner des observations et suggestions sur le projet du SCoT de la métropole orléanaise en matière d'évaluation et de gestion des enjeux de la biodiversité, dans le respect des réglementations obligatoires.

Observations d'ordre général

L'élaboration du SCOT doit prendre en compte l'article L110-1 du code de l'environnement :

II. 2° "Le principe d'action préventive et de correction, par priorité à la source, des atteintes à l'environnement, en utilisant les meilleures techniques disponibles à un coût économiquement acceptable. Ce principe implique d'éviter les atteintes à la biodiversité et aux services qu'elle fournit ; à défaut, d'en réduire la portée ; enfin, en dernier lieu, de compenser les atteintes qui n'ont pu être évitées ni réduites, en tenant

compte des espèces, des habitats naturels et des fonctions écologiques affectées ;
Ce principe doit viser un objectif d'absence de perte nette de biodiversité, voire tendre vers un gain de biodiversité ;"

Observation 1 : Il nous apparaît que ce principe n'a pas été intégré dans les travaux de réflexions du SCOT, et que le projet présenté porte atteinte à la biodiversité. Dans le projet de SCOT l'objectif d'absence de perte de biodiversité n'apparaît pas, or c'est à l'échelle de la Métropole que cet objectif doit être défini et mis en oeuvre.

III L'objectif de développement durable, tel qu'indiqué au II est recherché, de façon concomitante et cohérente, grâce aux cinq engagements suivants :

1. La lutte contre le changement climatique ;
2. La préservation de la biodiversité, des milieux, des ressources ainsi que la sauvegarde des services qu'ils fournissent et des usages qui s'y rattachent ;
3. La cohésion sociale et la solidarité entre les territoires et les générations ;
4. L'épanouissement de tous les êtres humains ;
5. La transition vers une économie circulaire.

IV - L'Agenda 21 est un projet territorial de développement durable.

Observation 2.

Le projet de SCOT ne prend pas suffisamment en compte les services fournis par la biodiversité et les milieux naturels. Pourtant ils mériteraient d'être mieux valorisés et mis en évidence, notamment pour développer l'attrait touristique de la Métropole, puisqu'ils contribuent à la qualité des paysages et de l'eau, ainsi qu'au bon état des populations des insectes pollinisateurs, nécessaires à l'agriculture, notamment.

Observations et propositions spécifiques / particulières

Le Collectif attire votre attention sur les insuffisances de prise en compte des enjeux environnementaux relevés dans ce projet :

1 – La consommation d'espaces naturels et agricoles :

Conférer l'avis de la MRAe -4.2.page 7« La prescription, 1.6 de la 5ème fiche mentionne que « les projets d'aménagement impactant les secteurs agricoles ou sylvicoles, en dehors des friches identifiées comme non stratégiques au regard de la valeur du sol, mettront en place une démarche de type « Eviter, Réduire, Compenser »(ERC),sans pour autant expliciter le terme « friches non stratégiques »(DOO-p91) - Nous rappelons ici que toutes les friches sont une chance pour l'environnement et ont une réelle valeur pour l'environnement.

Observation 3. Le projet ne propose pas explicitement les compensations à envisager pour mettre en œuvre la démarche ERC.Trop souvent l'application de la démarche n'est pas conforme ni à l'esprit de la loi biodiversité (du 8 août 2016), ni à la lettre de l'article II.2° du Code de l'environnement.

De plus, il faudrait ajouter que cette démarche ne devrait pas se limiter aux secteurs agricoles uniquement, mais couvrir l'ensemble des aménagements qui consomment des sols.

Proposition 1 : La création de la ZAC du Clos de la Vanoise :« À proximité du centre-ville d'Olivet, transition entre le Loiret et la zone agricole(ZAP), l'aménagement de ce site devrait être exemplaire et amorcer une occupation du sol, entre ville et campagne, modèle de cette démarche». Or dans le projet présenté par la Ville, son aménagement est traité en « enjeu moyen », alors qu'il constitue un enjeu FORT pour le paysage et sa biodiversité d'Olivet.

En effet, ce projet d'aménagement va supprimer 9ha de surface boisée ou d'anciens vergers sans compensation prévue pour la biodiversité du secteur. A noter en plus que cette partie du territoire de la ville, est inscrite de la Zone Tampon du Périmètre du Val

de Loire Unesco et une portion de sa surface se trouve en zone SPR d'où l'impact sur le paysage.

Citation d'un élu: « la création de couloirs écologiques pour préserver la vie faunistique » (article La REP publié le 18/12/2018), mais ces corridors ne sont en fait pas définis précisément dans les différentes OAP prévues dans le nouveau PLU...

Il semble aussi que le changement de catégorie zone urbanisable future en zone naturelles à l'occasion de la dernière modification du PLU ne modifie pas les qualités et les quantités de biodiversité à Olivet : ainsi la perte des 9 ha de biodiversité n'est pas compensée contrairement aux affirmations péremptoires de quelques Elus de la Ville.

Proposition 2 : le site patrimonial remarquable de la Rivière du Loiret, créé sous forme de Zone de Protection du Patrimoine Architectural, Urbain et Paysager en 1995, couvrant plusieurs communes (sans que cette démarche soit intercommunale) présente un zonage complexe et un règlement aujourd'hui désuet.

L'écriture d'un nouveau règlement sous forme de site patrimonial remarquable, adapté aux problématiques actuelles de préservation et de mise en valeur des paysages et de la biodiversité, portée de manière intercommunale, serait à inscrire dans le projet du SCoT.

Proposition 3 : La nécessité d'éviter une transition trop abrupte entre l'espace rural et urbain (pavillons clairs en contact direct avec la plaine cultivée) est effectivement importante. Le concept de « littoral » est intéressant, mais mériterait d'être précisé.

Quelle place est donnée aux haies? Il serait souhaitable d'expliquer aux habitants que la plantation de haies « bocagères » permettrait un maintien de biodiversité. Conférer les propositions du CAUE45.

Quels sont les outils envisagés pour conduire à l'évolution des pratiques agricoles ?

Par ailleurs, certaines prescriptions pourraient être fixées pour les nouvelles zones urbanisées en bordures d'espaces agricoles (traitement du végétal, liaisons douce).

Proposition 4 : Le maintien de l'activité agricole est un objectif louable, mais la prescription mérite d'être précisée par la limitation de l'artificialisation de terres, le développement des zones agricoles protégées et le refus du mitage du territoire (en privilégiant l'urbanisation à proximité des enveloppes urbaines existantes).

La MARE préconise de préserver les espaces agricoles, sur Olivet, nous pourrions envisager la création de deux nouvelles ZAP : secteur 1= Pressoir Aubry - Cormier-Hôtel Dieu et pour le Secteur 2= St martin-Plaiesses-Paulin Labarre. Les sols seraient rapidement convertissables en maraîchage périurbain bio du fait de l'abandon des cultures depuis longtemps, et donc l'absence de pesticides dans les sols. Actuellement, ces « friches » sont des réservoirs de biodiversité, et nécessitent donc une réelle prise en compte.

2-La préservation de la biodiversité, et des continuités écologiques.

Observation 4 : Le rapport de présentation ne fait qu'évoquer brièvement, dans l'évaluation environnementale, la réalisation d'une hiérarchisation des enjeux environnementaux sans pour autant le détailler ni préciser la manière de le réaliser (rapport de présentation p.241)

3- La Trame verte et bleue locale et les corridors écologiques

Le code de l'urbanisme prévoit des dispositions pour assurer la préservation des continuités écologiques :

Article L113-29

. Créé par LOI n°2016-1087 du 8 août 2016 - art. 85

Les plans locaux d'urbanisme peuvent classer en espaces de continuités écologiques des éléments des trames verte et bleue, définies aux II et III de l'article L. 371-1 du code de l'environnement, qui sont nécessaires à la préservation ou à la remise en bon état des continuités écologiques.

Article L113-30

Créé par LOI n°2016-1087 du 8 août 2016 - art. 85

La protection des espaces de continuités écologiques est assurée par les dispositions prévues au présent chapitre ou à la section 4 du chapitre 1er du titre V du présent livre, notamment aux articles L. 151-23 ou L. 151-41, ou par des orientations d'aménagement et de programmation en application de l'article L. 151-7, en tenant compte des activités humaines, notamment agricoles.

Observation 5 : Dans le dossier du SCot, ces dispositions ne sont pas prises en compte, et diverses questions se posent :

- La méthodologie d'élaboration de la TVB n'est pas explicitée.
- L'échelle des cartes de restitution ne permet pas d'identifier les secteurs concernés (rapport de présentation-p.126 ; p. 132-137)
- la prise en compte du SRCE est insuffisante,
- En effet, le DOO impose par exemple aux opérations d'aménagement affectant un corridor écologique de garantir les fonctionnalités écologiques du corridor (Cf DOOp48). Cette prescription s'avère non opérationnelle en l'absence de délimitation précise des corridors figurant sur la carte du DOO et des prescriptions imposant aux PLU de préciser géographiquement les corridors du SCot.
- Le Collectif a déjà formulé le même type de remarque lors de la révision du PLU.
- Le collectif s'inquiète des effets de l'extension de certaines zones d'activités (La Saussaye, pôle 45 et Charbonnière), qui vont porter atteinte à des réservoirs de biodiversité, et ainsi remettre en cause le bon fonctionnement des corridors écologiques.

Observation 6 : Le Collectif adhère à la recommandation de la MRAe : « démontrer la prise en compte des continuités écologiques identifiées par le SRCE »

En conclusion : Le Collectif considère que la prise en compte de la biodiversité dans l'élaboration du SCOT n'est pas suffisante, et que le projet actuel risque de porter atteinte aux milieux naturels et aux corridors écologiques. Il devrait donc être modifié et complété, selon nos observations et propositions, avant d'être adopté. Le Collectif est opposé à l'adoption du projet de Scot dans sa version actuelle.

9. Collectif « Réflexion Biodiversité à Olivet » :

PDU

Nous avons été présents à toutes les étapes de l'élaboration de la révision du PLU : la présentation du Diagnostic territorial (8-10-2015), PADD (2016), et les réunions publiques et groupes de travail organisés par la Ville.

Lors de la concertation sur la révision du PLU, qui s'est déroulée du 24 Avril au 26 mai 2017, le Collectif a apporté une contribution écrite dans le registre (dossier déposé le 26 mai 2017 en mairie).

Nous avons déposé, le 8 décembre 2017, à Monsieur le Commissaire enquêteur un nouveau dossier d'observations et de propositions, pendant la consultation suite à l'examen du dossier De révision du PLU. Il visait à améliorer le contenu du projet de PLU, dans un esprit de meilleure prise en compte de l'environnement, qui consiste un objectif d'intérêt général. Un échange s'est établi avec la mairie et ainsi plusieurs de nos propositions ont été intégrées dans la version finale du PLU.

Le 8 juin 2016 à Olivet, nous avons assisté à la réunion de présentation de synthèse du SCoT « Vers le projet de territoire » Diagnostic territorial § environnemental, organisée par monsieur le Maire d'Olivet.

La continuité de notre action se montre cohérente pour consigner des observations et suggestions sur les projets du Scot et du PDU de la métropole orléanaise en matière d'évaluation et de gestion des enjeux de la biodiversité, dans le respect des réglementations obligatoires.

Nous pouvons lire dans la lettre d'information d'Orléans Métropole n°30 Décembre 2018 -janvier 2019 : « Il faut avoir le courage de prendre des décisions pour franchir des caps. Celui de la transition écologique est essentiel» et « Il faut être cohérent, la question du climat est essentielle» Ces deux remarques de nos élus sont appuyées par cette phrase

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

Dans la lettre, cet objectif est complété par un schéma intitulé « Projection de l'évolution des modes de transports à l'horizon 2028 ». La mise en œuvre de cet objectif à IOans est proposée au travers du projet du PDU.

Ce projet de PDU aura un impact sur l'environnement et la biodiversité du territoire, c'est pourquoi le Collectif se propose de consigner des observations et suggestions sur plusieurs points.

Observation l=Au CHAPITRE 2- DIAGNOSTIC page 13 et 14

1-Quel bilan est-il tiré du PDU 2008-2018 ? 2. Les pratiques et offres de mobilité en 2015

2.1Comment les habitants de la métropole se déplacent-ils ?

Une réponse est donnée, « de plus en plus en bus, à vélo ou à pied » comme le trafic vélo a augmenté de 20% en 5ans ! Mais il n'y a pas de valeur de la part vélo en pourcentage exprimé en 2008.La seule donnée datée et chiffrée est sur le diagramme page 14 soit en 2014 elle représente 6.1% pour les Deux roues !!

2.2 À PIED, À VÉLO : des modes de déplacement à fort potentiel-page 16 r>

Actuellement 5.5% des déplacements des habitants sont effectués à vélo. Le territoire présente en effet des caractéristiques favorables à son usage, avec une topographie majoritairement plane et une météo favorable. Plus de 420 km (zones 30 et aires piétonnes comprises) sont aménagés pour les cyclistes, soit 20 % du réseau viaire de la

métropole.

Proposition 1=

La présentation de la valeur 5.5% ne semble pas avoir été effectuée ni attribuée à un cabinet d'étude spécifique en 2018.11 serait bon de l'expliquer pour une meilleure lisibilité.

Pour les pistes cyclables, un indicateur qui montre la proportion des pistes cyclables par rapport à la route aurait dû être défini, en complément d'un indicateur classique qui mesure la longueur des itinéraires créés.

Observation 2 ; Page 27 : Méthodologie : quels choix stratégiques pour atteindre ces ambitions ? Page 28:3. Introduction au Plan d'actions.

3.1 Les 5 axes stratégiques du PDU, socle du plan d'actions. Page 36-CHAPITRE 4 - PLAN D' ACTIONS 2019-2028 o

AXE 1 - Développer un partage de la voirie plus équitable favorisant les modes alternatifs.

Proposition 2 :

La manière de développer, de rendre plus attractifs les itinéraires cyclables et donc d'augmenter leur utilisation est très peu développée. Il n'y est pas mis d'exemples concrets d'aménagements possibles, pourtant des modèles existent dans d'autres Métropoles.

Ce projet ne contient aucun plan permettant de visualiser la continuité de ces nouveaux itinéraires. Ce manque est à constater actuellement, car il n'y a pas eu de Carte des itinéraires cyclables depuis celui édité en 2013 par l'Agglo.

Observation 3 : page33-CHAPITRE4- PLAN D' ACTIONS 2019-2028-

Page84- AXE 5- Etendre les solutions de mobilité au-delà de la métropole. Fiche action 5.3 -

5.3 Valoriser le transport ferroviaire sur le territoire. Redéployer la desserte ferroviaire. Rendre le mode ferré plus attractif

Page 5.4 Optimiser le transport de marchandises sur le territoire en utilisant le réseau ferré.

Proposition 3 : A la page 8 un schéma est présenté sous le titre « Quel espace occupé pour transporter 60 personnes ? Ainsi, il visualise rapidement le bénéfice de l'utilisation d'un bus.

Le transport des marchandises par camion ne cesse d'augmenter .11 aurait été souhaitable de proposer un schéma équivalent de 30 camions transportés par train et d'en évaluer les avantages sur l'environnement, la pollution de l'air et le bruit au cours de la traversée de la Métropole.

Observation 4 : Mesures de suivi des effets du PDU sur l'environnement

Les indicateurs relatifs aux effets négatifs éventuels du PDU sur l'environnement (biodiversité, paysage, etc.) pourraient être abordés. Aucune prévision concrète n'est apportée, et donc aucun indicateur de suivi des effets sur l'environnement n'est proposé.

Observation 5 : Mesures envisagées pour « Eviter, Réduire ou Compenser » les effets négatifs importants.

L'évaluation environnementale confond les mesures d'évitement et de réduction. Une distinction entre

Les deux sont nécessaires en justifiant, lorsque c'est nécessaire, l'impossibilité d'éviter- l'impact avant de détailler les mesures de réduction.

Hormis pour les projets dont les études d'impacts sont déjà réalisées, les mesures consistent essentiellement en des recommandations assez générales relatives à la

préservation de la biodiversité, des paysages, de la ressource en eau et à la prise du risque inondation. De plus, la faisabilité de ces mesures, sans portée prescriptive, n'est pas démontrée sur les plans technique et financier. À titre d'exemple, pour le réaménagement de la RD2020 et la requalification de la RD2271 (desserte de la zone d'activités de la Saussaye), ?????

Proposition 5 : Il n'existe que des recommandations sur les aménagements paysagers, sans plus de précision.

Il semble nécessaire d'intégrer des mesures « Eviter, Réduire, Compenser » précises, détaillées et localisées dans le plan d'actions du PDU, afin d'en assurer la réelle mise en oeuvre.

En conclusion : Le Collectif considère que le projet de PDU soumis à enquête publique n'est pas satisfaisant, car il n'est pas suffisamment précis et volontariste pour les itinéraires cyclables, et les effets sur l'environnement ne sont pas réellement évalués. Des mesures de réductions et de compensation sont à définir pour le rendre acceptable et assurer une réelle transition écologique, favorable à la fois à la population et à la biodiversité.

10. XXX Olivet,

Le Plan de déplacement urbain portant sur la période 2019-2028 s'articule suivant cinq axes :

AXE 1 - Développer un partage de la voirie plus équitable favorisant les modes alternatifs

AXE 2 - Renforcer l'attractivité des transports collectifs et des services mobilité

AXE 3 - Accompagner les usagers et territoires vers une mobilité plus durable et innovante

AXE 4 - Articuler développement urbain et transport

AXE 5 - Etendre les solutions de mobilité au-delà de la métropole

Il s'inscrit dans une volonté globale d'optimiser le déplacement dans la métropole tout en répondant aux enjeux majeurs contemporains relatifs à la baisse des émissions de gaz à effet de serre et à la réponse des enjeux de santé publique, notamment ceux relatifs à la pollution engendrée par le trafic routier.

Concernant les émissions de gaz à effet de serre, les objectifs de réduction d'émissions du scénario qui a été adopté, le plus ambitieux parmi les 3 scénarios envisagés initialement, aboutiraient à une réduction des émissions de 23% par rapport au scénario au fil de l'eau. Cette réduction d'émission pour 2028 situe la Métropole au dessous de la trajectoire nécessaire pour le scénario facteur 4 et très en dessous de celle du PCAET (qui vise une réduction de 93% des émissions liées au transport en 2050 par rapport à 2020). De fait, comme cela est mentionné dans le rapport environnemental annexé au PDU, la Métropole prend la bonne direction en visant la réduction de la part modale liée à la voiture. Cette dernière devrait être pour le secteur transport (à l'exception du transport de marchandises) la seule source de GES (et la source majeure de la pollution de l'air sur la Métropole), en 2028. Les bus doivent être en effet, à cette date 100% électriques. L'effort visé (baisse de 10% de la part modale liée à l'automobile) est à la fois ambitieux, et à la fois insuffisant. Il est ambitieux si l'on considère le peu d'éléments du PDU qui ne visent pas seulement à diminuer la dépendance des populations, mais plutôt à concrètement limiter le recours à la voiture, via des mesures restrictives. Il est dans un même temps insuffisant, si l'on se place dans le cadre d'autres objectifs (PCAET et facteur 4) et de l'urgence planétaire en matière de changement climatique.

Dans l'état actuel du PDU, il faudra en outre être en mesure d'accentuer la réduction de la part modale de la voiture après 2028, 1) la diminution des émissions liée à l'électrification des bus étant complète en 2028 et 2) la trajectoire du PDU actuel étant insuffisante par rapport aux objectifs PCAET et facteur 4. D'autres facteurs d'incertitude s'ajoutent et pourraient aboutir à un écart encore plus grand, vu la modestie de ces objectifs, entre les réductions nécessaires pour une société durable ou pour l'atteinte des autres objectifs sus-cités et celles qui seront obtenues via le PDU. Citons par exemple les projections de baisse des émissions de particules par km des voitures, utilisées pour aboutir à l'estimation de -23% des émissions de GES pour le PDU. Ces projections de baisse des émissions ne sont pas nécessairement réalistes. En 2018, les émissions du parc automobile français ont augmenté du fait de l'augmentation des ventes de S.U.Vs, dont les émissions au km sont supérieures aux émissions des voitures classiques.

Le manque d'ambition est également un aspect que l'on peut retenir si on s'intéresse à l'augmentation de la part modale du vélo. L'objectif est d'atteindre 8,5% en 2028, dans 10 ans. A titre de comparaison, le plan vélo national se fixe un objectif de 9% en 2024, à Paris, 15% pour 2020 et des villes d'Europe du nord atteignent déjà 20% de part modale liée au vélo, dans des conditions climatiques moins propices à l'usage du vélo que celles de la Métropole. En 1968, plus de 20% des déplacements s'effectuaient en deux roues et la voiture est passée de 30% à 60% de part modale (soit +50%) en un peu plus de vingt ans : les choses peuvent évoluer rapidement dès lors que l'on s'en donne les moyens.

Le PDU propose plusieurs pistes pour réduire la part modale liée à la voiture, mais il semble que, globalement, et surtout à court terme, il ne soit pas question de contraindre son utilisation. Quelques rares exceptions figurent dans le PDU comme le projet long terme (post PDU) de requalifier les mails et d'y restreindre le trafic. Ailleurs, les projets d'aménagements lourds prévus ou en cours (notamment les plus récents, tels que l'aménagement de la RD2020 au sud du pont Joffre) prévoient certes d'offrir plus de place aux déplacements durables (vélo et transports en commun), mais sans réduire l'espace consacré au trafic automobile. Ailleurs encore, de nouveaux aménagements sont prévus à court terme pour augmenter le trafic ou les liaisons routières (contournement de Jargeau, élargissement de l'A 10), dans la lignée de certains récemment réalisés (RD2020 au niveau du Zénith). Comment imaginer réduire la part modale de la voiture tout en développant le réseau et les aménagements destinés à fluidifier le trafic ? Dit autrement, quel est l'intérêt de ces aménagements dans la perspective d'une réduction de la part modale consacrée à la voiture (à une légère baisse des déplacements voiture si l'on prend en compte l'augmentation prévue du nombre total de déplacements à horizon 2018) ?

L'une des réponses proposées par le PDU pour la réduction de la part modale de la voiture est l'augmentation de l'offre (ou de l'efficacité, en ce qui concerne les transports en commun). Ce point du PDU est convaincant concernant les transports en commun (notamment les équipements lourds à la gare des Aubrais, les projets sur les lignes ferroviaires). Il l'est cependant beaucoup moins en ce qui concerne le plan vélo, dont nous avons souligné le manque d'ambition. Ce n'est que 5M€ qui seront consacrés à la création d'aménagements ou d'itinéraires cyclables sur 10 ans.

En dehors de cela, le poste important en termes financiers repose sur la création d'une passerelle de franchissement de la Loire pour un budget de 30M€. Cette passerelle est inutile et deux ponts, le pont Joffre et le pont Royal, peuvent être aménagés de façon à permettre des traversées sûres et efficaces. A condition toutefois de contraindre le

trafic automobile, mais à nouveau il ne semble pas, à la lecture du PDU, y avoir de volonté de la Métropole en ce sens. Les 30M€ prévus pour la passerelle pourraient efficacement être mobilisés pour d'autres objectifs, et notamment la mise en place d'aménagements plus nombreux permettant aux zones moins denses de la Métropole, par exemple péri-urbaines, de rallier les lignes de transport en commun haute fréquence (tram et lignes 1,2, 3 par exemple).

Un autre point qui pourrait, à mon sens, être plus significatif est celui de l'aide à l'achat des vélos et notamment électriques. Si les projets autour l'offre de location TAO en la matière sont intéressants, le système de subventionnement de l'achat doit être renforcé. 50 k€ par an pour l'accession à l'e-mobilité est trop peu. Cela représente un chèque de 250 € pour 200 personnes par an (soit moins de 0,1% de personnes concernées chaque année), seulement. Pourquoi également ne pas considérer des subventions à l'achat de vélos permettant une nouvelle mobilité (vélos cargos par exemple pour le transport de marchandises ou le transport d'enfants)? Des villes telles que Paris sont à nouveau bien plus ambitieuses en la matière¹. Certaines idées sont néanmoins intéressantes et impliquent ces transports doux et sont proposés dans l'axe 3 (Accompagner les usagers et territoires vers une mobilité' plus durable et innovante), comme la mise en place de pédibus et de véli-bus. Espérons que ceux-ci deviendront de plus en plus fréquents. Les enfants sont trop exposés, lors de leurs trajets quotidiens, aux émissions de polluants liés au trafic routier, et les parents qui déposent leurs enfants en voiture, majoritaires, comptent parmi les principaux responsables. Cette exposition ponctuelle dans le temps, mais chronique, est connue pour avoir des effets significatifs sur la santé des enfants, notamment en matière de développement cognitif². J'ai personnellement des enfants en bas âge, qui fréquentent les centres scolaires du centre ville d'Olivet. J'aurais aimé voir, dans le PDU, une plus grande place accordée à cette problématique de la protection de nos enfants, population particulièrement vulnérable à ce type de pollution, et notamment aux abords ou sur le trajet de l'école.

Pour revenir à la mobilité vélo, j'ai apprécié l'accent mis sur le stationnement (que ce soit dans le cadre de l'aménagement des PLUm ou des aménagements favorisant l'inter-modalité). En outre, les objectifs d'amélioration du stationnement doivent intervenir à court-terme, dès 2021. En matière de stationnement automobile cette fois-ci, le stationnement est identifié dans le PDU comme un levier important du report modal depuis l'usage de la voiture. Effectivement, c'est une autre contrainte qui peut être appliquée en matière d'usage de la voiture et qui joue, de façon importante, sur la décision de prendre son véhicule. Nous pourrions résumer cela ainsi : je choisis d'utiliser une voiture si 1) le trajet est rapide et 2) si une fois sur place je peux facilement stationner. Si le point 1) est ignoré dans le PDU (voir plus haut), ce point 2 est donc mentionné dans le PDU. Une politique tarifaire adéquate peut effectivement permettre de limiter les usages pendulaires en faveur du report modal. Cependant peu d'éléments sont donnés dans le PDU qui permettraient de juger comment cela doit ou peut-être réalisé. L'autre point qui pose question est le calendrier des actions prévu sur ce point, la réflexion sur la politique tarifaire étant prévue jusqu'en 2025. Faut-il réellement 6 années pour mener une réflexion sur ces aspects et si oui quelles en sont les raisons ? Pour le stationnement toujours, certains objectifs sont louables, mais non quantifiés, et aucun indicateur associé n'est défini. C'est le cas par exemple de

l'objectif de renforcer le contrôle dans les zones réglementées (action 1.4)

En dehors des aspects liés aux aménagements, certains points me semblent particulièrement intéressants. C'est le cas notamment de la volonté de mettre en place une Centrale de mobilité (fiche action 3.2) avec des objectifs notamment de promotion de la mobilité durable. Cela est important, notamment en ce qui concerne la communication sur les bienfaits de certaines mobilités (marche à pied, vélo) et des impacts locaux et globaux du transport routier en matière d'environnement et de santé publique.

En conclusion, le PDU met en exergue qu'il faut limiter la demande, pour la voiture ou les transports routiers. Cependant, il est à craindre qu'en l'absence d'incitations fortes, contraignant l'utilisation de la voiture, cette évolution de la demande ne soit trop lente, même si l'on renforce l'offre en transports durables. La disponibilité en transports durables ne suffit pas à détourner les usagers de la voiture. Certaines villes péri-urbaines telles qu'Olivet en sont un bon exemple, et malgré la présence de lignes de transport collectif extrêmement efficaces, telles que la ligne 1 et le tram, l'usage de la voiture est largement majoritaire. La seule mesure contraignant l'utilisation de la voiture qui est évoquée explicitement est le stationnement, mais des doutes concernant la volonté de la Métropole de mettre en oeuvre ce type de politique subsistent à la lecture du PDU. Dès lors, les objectifs, déjà modestes, de réduction de la part modale de la voiture et par la même des objectifs environnementaux et de santé humaine risquent de ne pas être atteints. Des smart cities oui, mais pour la mobilité durable et non pour la voiture (fiche d'action 3.4). Le PDU est pourtant bien structuré, l'ensemble des dimensions de la mobilité son bien prises en compte et le texte contient certaines idées originales et intéressantes. Malheureusement, la timidité des objectifs et le fait qu'aucune proposition significativement en rupture avec la gestion actuelle des déplacements dans l'agglomération ne soit développée, laissent circonspect quant à la volonté d'inscrire la Métropole dans une vraie dynamique de promotion du déplacement durable.

Pour encourager l'acquisition d'un véhicule pratique, propre et silencieux, la Mairie de Paris subventionne 33% du prix d'achat d'un vélo à assistance électrique, d'un cyclomoteur électrique, mais aussi d'un triporteur ou d'un vélo cargo sans assistance électrique, dans la limite de 400€.

ORLEANS – la Source - Registre papier N°1.

**Des personnes viennent consulter le dossier sans porter d'observation.
Un courrier est annexé au registre.**

1. XXX AHLS :

AHLS : Association des Habitants d'Orléans La Source

Association créée en 1976 œuvrant dans le quartier de La Source ayant pour objectifs : informer, proposer et réunir. Elle est une force de propositions, basée sur une vision d'avenir du quartier de La Source qui reste toujours à construire.

Document Scot arrêté projet Rapport de présentation:

Chapitre 5 Logements

- Page 84 carte des situations des communes vis-à-vis de l'obligation de 96 de logements sociaux : Euphémisme dans le nom de la catégorie communes dont le rattrapage est en cours sachant que Saint Denis en Val est classée commune carencée, qu'Olivet a reculé de 13 à 12 % en quelques années et est à l'amende pour non respect de ses engagements, qu'Ormes stagne à 12%. Des communes font des efforts relatifs : Saint Pryvé Saint Mesmin (+4%) Ingré, Saint Jean Le Blanc (+2 %), La Chapelle (+1%.0).
- Pb de légende du graphique page 88 la courbe bleue est pour le département
- Une offre de logements qui a des difficultés...à partir de la page 91 montre qu'il n'est pas possible pour 90 96 de la population d'accéder à la propriété dans la métropole. La conclusion de ce paragraphe est « Les opérations d'aménagements et de rénovation urbaine devront par conséquent veiller à la maîtrise des coûts afin de garantir des prix abordables, notamment pour les primo-accédants. Sinon, les acquéreurs les plus modestes privilégieront la périphérie ». Mais il n'y a pas de solutions concrètes présentées alors que c'est le cœur du problème de l'aménagement urbain. À quoi bon faire des projets sur les infrastructures, en particulier les transports et déplacements, si l'hypothèse de base, la localisation des lieux d'habitation de la population, n'est pas tenue.

Document Scot DOO :

Partie 4 un parc de logements de qualité

Prescription 1.4

L'affirmation page 78 « Ainsi, dans toutes les communes de plus de 3 500 habitants, le parc comptera 20 % de logements sociaux en 2025. Pour ce faire, les documents de planification veilleront à la programmation de logements sociaux de manière à rattraper le déficit, d'anticiper ou de maintenir le taux légal dans les communes en conformité. » est complètement en contradiction avec les PLH des communes en déficit (voir la fiche d'Olivet avec un objectif imposé de 378 logements dans la période 2015-2020 et une programmation municipale de 147), les résultats obtenus les dernières années (baisse du % de logements sociaux à Olivet de 13,06 % en 2014 à 12,4 % en 2016 Bilan SRU triennal) et les déclarations des Maires justifiant le manque de construction de logements sociaux par la géographie de leurs communes et demandant à ce que le taux de 20 % soit calculé sur toute la métropole La Rep 2018 02 06.

Document Scot Avis des PPA :

L'avis du préfet, très pertinent et critique, ne doit pas rester simples remarques et commentaires et doit être incorporé complètement dans le Scot en particulier pour son chapitre

4 Démographie et Logement. Il y est clairement démontré que les villes en déficit refusent de combler leurs retards et que la programmation métropolitaine, pas assez volontariste, entérine de fait les mauvaises volontés.

«En conséquence, une lisibilité de la programmation pluriannuelle est exigée. Des propositions crédibles doivent être formulées sur les premières années, avec des adresses précises correspondant à du foncier maîtrisé,... » Il y a donc nécessité de réécrire le volet logement social du Scot.

L'accès au soin (pages 8/9) : Le manque de plus en plus important de médecins, en particulier généralistes, est à peine évoqué. Il faudrait avoir une stratégie unique métropolitaine pour faciliter l'implantation de nouveaux praticiens et proscrire le recours à la surenchère dans les aides offertes par certaines municipalités.

Eléments du document joint, pour plus de détail se reporter au registre papier :

Objectif loi SRU, 673 logements sur 6 ans, planifié 147.

Objectif loi SRU, 63 logements par an, planifié 24.

ORLEANS Saint Marceau - Registre papier N°1.

**Des personnes viennent consulter le dossier sans porter d'observation.
Deux personnes portent des observations écrites.**

1. Monsieur XXX, Saint Denis en Val :

Pour St Denis en Val-St Jean le Blanc voire Sandillon, il nous faut une halte ferroviaire au Château de St Jean le Blanc des 16 TER Vierzon-Orléans.

En effet, aux heures de pointe il y a la traversée de la Loire :

- Bus et voitures, Pont Thinat 10 à 15 minutes.
- Train, Pont Thinat, 40 secondes.

Donc halte à St Jean :

- Parking gratuit.
- St Jean/Orléans 5 minutes.
- Economie de carburant.
- Environnement amélioré, CO2, poussières, et circulation soulagée.
- Correspondance toujours au moins 5 minutes à Orléans.

Pétition de 320 habitants déposée à St Jean le Blanc.

Merci de nous faciliter les transports et déplacements inter métropolitains pour notre secteur S.E très mal desservi.

2. Madame XXX Saint Jean le Blanc :

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.

A propos de cette enquête publique, c'est par hasard que j'ai trouvé le tract « Orléans métropole de demain » Pourquoi n'y en a-t-il pas eu dans les boîtes aux lettres ?

L'information paraît mal diffusée.

Orléans est - Registre papier N°1.

**Des personnes viennent consulter le dossier sans porter d'observation.
Deux personnes portent des observations écrites.**

1. Mme XXX :**PDU**

Sur la table des matières du plan de déplacement urbain. J'apporte une remarque à propos du chapitre IV axe V « étendre les solutions de mobilité au delà de la métropole ».

Remarque :

Il faut trouver moyen de rétablir les voies ferroviaires entre la Métropole et les petites ou grandes villes dont la desserte ferroviaire a été déclassifiée.

Mais dont la voie ferrée certes à remettre en conformité existe. Châteauneuf, Pithiviers, Montargis.

La tangentielle est saturée.

Même si les aménagements auront un coût important, il faut prendre d'abord en considération la santé GES, la vie, la fatigue et la diminution des accidents.

La mise en circulation d'autocar a certes l'avantage de desservir les centres bourg, mais ils présentent bien des inconvénients.

SCOT

Pour éviter les émanations des innombrables camions dits « poids lourds » qui contournent Orléans : établir de toute urgence un fret par voie ferrée.

2. M. C. XXX, Orléans :

Attractivité des transports collectifs.

Propositions d'usage du ticket de transport : cout et durée de validité.

Pour renforcer l'attractivité des transports collectifs, il faudrait :

Que le ticket de transport soit moins cher pour tous (de 0,50€ à 1€?), même si son prix actuel (1,60€) est dans la moyenne nationale (gratuité le week-end).

Surtout sa durée de validité (1 heure actuellement) devrait être étendue à 3 ou 4 heures avec correspondances illimitées.

Ces deux mesures inciteraient à utiliser ces transports plutôt que la voiture, pour effectuer des activités d'achats et/ou de loisirs dans le périmètre de la métropole.

Actuellement, à partir de 2 personnes, il est plus « rentable » de prendre sa voiture.

Domage, car la qualité de transport est au rendez-vous.

Plusieurs villes de France, dont Dunkerque et Bourges, ont franchi ce « pas social » (gratuité pour tous) Pourquoi-pas à Orléans Métropole ?

Que nos élus aient un peu plus d'ambitions et de volonté pour réduire l'usage de la voiture en agglomération dans cette révision du PDU 2019.

ORMES - Registre papier N°1.

**Des personnes viennent consulter le dossier sans porter d'observation.
Une personne porte une observation écrite.**

1. XXX, Ormes :

SCOT, la prise en compte de risque inondation insuffisante. (juillet 2016)
combinée à artificialisation / phénomènes.

Pas de prise en compte de la dégradation de la qualité l'air/ développement (1 200
morts par an en région centre.

Saint Jean de la Ruelle - Registre papier N°1.

**Des personnes viennent consulter le dossier sans porter d'observation.
Deux personnes portent des observations écrites.**

1. Madame XXX St Jean de la Ruelle :

Quid et délai de réalisation du projet du Pont de l'Europe rive droite
Rapprochement du quartier par rapport au centre-ville. Quel moyen de locomotion rapide en dehors de la voiture ?

2. Monsieur XXX St Jean de la Ruelle :

Pistes cyclables :

Si possible avec bordure de sécurité, et non pas seulement une ligne blanche.
connexion entre pistes intercommunales.

Multiplier les points d'accrochage des vélos, près des commerces, des lieux publics et aussi hors de ces endroits.

Passages-piétons : renforcer l'éclairage sur ces traversées, trop de passages mal éclairés et piétons souvent en tenue sombre, peu visible des automobilistes parfois éblouis par les phares venant d'en face.

Circulation en fauteuil roulant :

Les demi-trottoirs sont déjà un progrès, mais insuffisant. Il faut des passages entièrement à plat, beaucoup plus pratiques pour les fauteuils électriques.

Les pavés en ville sont jolis, mais systématiquement y laisser une bande plate pour la circulation sans chaos des fauteuils, mais aussi des poussettes, personnes âgées marchant difficilement, etc... soit deux bandes, soit une seule à deux mètres de large, pour le croisement. Ex : Place du Martroi, centre-ville ancien.

Stationnement : augmenter les places handicapés, pas assez nombreuses, ou parfois inadaptées. Ex : dans la rue à droite du théâtre, les places sont sur des pavés ! De plus pour rejoindre le parvis du théâtre, le trottoir est haut et donc il faut circuler au milieu de la chaussée (où passent des bus) pour rejoindre la rampe d'accès, ce qui est plutôt dangereux.

Les Groues : Pas trop de béton et beaucoup de verdure ! Respirons !

On rêvait d'un beau et grand parc, dont à long terme nous serions fiers. Pensons à nos enfants et petits-enfants.

L'entourage est suffisamment dense (Blossières, Chaises..), n'en rajoutons pas SVP.

Saint Cyr en Val - Registre papier N°1.

**Des personnes viennent consulter le dossier sans porter d'observation.
Deux personnes portent des observations écrites.**

1. Monsieur XXX St Cyr en Val :

Mes souhaits :

- 1) Préservation au maximum des zones boisées, des zones vertes, des zones agricoles.
- 2) Limiter au maximum les grosses structures routières et autoroutières. Il y en a assez.
- 3) Favoriser le plus possible les liaisons douces. Favoriser et sécuriser au maximum les déplacements à vélo pour les petits trajets du quotidien (travail, école, loisirs). On pensera par exemple à une ou des passerelles pour la traversée de la Loire. Pour l'aide ou l'incitation à utiliser le vélo, rendre obligatoires les garages à vélos dans les grandes entreprises (un espace avec douches).
- 4) Favoriser les covoiturages en augmentant les points de rassemblements, en les aménageant d'une façon sécurisée voire en les aidant financièrement.
- 5) Remettre en état la voie ferrée Orléans Châteauneuf.
- 6) Inciter encore plus les personnes circulant dans l'agglomération à prendre les transports en commun (gratuité?).
- 7) Ce SCoT étant à l'état de projet, communiquer d'une façon claire et régulière sur l'avancement de ce projet et penser à consulter régulièrement les habitants.

2. Monsieur XXX St Cyr en Val :

Je pense exprimer prochainement par écrit, mes idées, mes suggestions, mes propositions au sujet du PDU et du SCoT.

Saint Denis en Val - Registre papier N°1.

Des personnes viennent consulter le dossier sans porter d'observation.

Quatre personnes portent des observations écrites.

Deux courriers sont annexés au registre.

1. Monsieur XXX, St Denis en Val le 9 janvier 2019 :

Bravo à la métropole pour les pistes vélo, handicapés, piétons et leur continuité aux ronds points (ce qui reste à faire à st Denis en val).

Quant à la région, c'est bien de financer les lignes SNCF omnibus TER pour les ruraux, mais pour les métropolitains, disons, les banlieusards, ce n'est pas bien. Orléans / Chartres, en chantier depuis 15 ans, seul le tronçon a été inauguré fin 2015. On apprend maintenant que Orléans / Voves est abandonné (avis région 4ème page).

Orléans / Châteauneuf : 10 000 000€ ont été dépensés pour le dossier d'enquête publique. Si c'était bien d'aménager Châteauneuf / St Jean de braye, c'était fort redondant pour Orléans / St Jean de Braye déjà bien desservi par le tram B : 100 a/r par jour. Les diverses personnes publiques associées qui avaient soutenu et approuvé ce projet (269 000 000€) se sont aperçues un peu tard de ces incohérences pour y mettre fin.

Durant l'enquête publique concernant ce projet, 320 banlieusards (de Sandillon à St Jean le Blanc) ont signé une pétition en décembre 2017, réclamant une halte ferroviaire au Château de St Jean le Blanc , 16 TER Vierzon / Orléans nous passent sous le nez alors que pour aller au boulot le pont Thinat est bouché.

Depuis 5 ans nous avons pourtant sollicité la Région qui répond « ce n'est pas pertinent » malgré tous les éléments fournis montrant cette possibilité de halte

Depuis un an, nous avons donc sollicité la Métropole qui nous comprend, mais la SNCF c'est la Région !

Alors que nos ELITES se mettent d'accord pour le bien de leurs administrés et, par ricochet pour l'environnement et notre santé.

Donc nous réclamons l'aménagement de cette halte qui décongestionnera notre secteur métropolitain sud/est particulièrement mal desservi et défavorisé par les transports publics. Voir TAO réseau joint.

A St Jean le Blanc 500 logements en cours : « avis St Jean le Blanc ».

5 minutes en train de St Jean à Orléans en voiture 10 minutes heures creuses 20 minutes de 7h30 à 8h30 le soir.

2. Monsieur XXX, St Denis en Val le 30 janvier 2019 :

Ce serait bien que les décideurs et leurs commis viennent sur le terrain avant d'établir les travaux. Ainsi, à propos de la rue du Chalet, on n'a pas vu qu'il y avait une piste cyclable en site propre de l'autre côté de la rue des Cordelles où elle aboutit, donc traversée de la rue des Cordelles non aménagée pour les vélos.

Même remarque Rue de Melloiroie au rond-point Bruyères : ECOLES !!

Résultat : Va t-il falloir à la Métropole :

une délibération

une décision

un nouveau plan

un déplacement du peintre ?

Quand ? Coût ?

Alors que dans la foulée, il y en aurait eu pour une ½ heure et 50 euros pour faire ce boulot ? Merci de bien prévoir et pour cela venir VOIR en vélo s'il vous plaît.

3. Monsieur XXX, St Denis en Val le 11 février 2019 :

(En réaction à la requête de M Patrice SORNIQUE en courrier annexé.)

Saint Denis en Val abandonné de transport performant. Si on pouvait prendre le train au château de Saint le Blanc, ça rendrait moins long et moins pénible nos déplacements et pas besoin de batteries et autres métaux rares. Et l'aménagement de la halte inférieur au coût d'un bus électrique.

Métaux rares p 4 et 5 : pour batteries, panneaux photovoltaïques, ordinateurs, tablettes, téléphone, robots, télévisions,...La lutte contre la pollution coûte cher, autrement dit pour la protection de l'environnement, des ouvriers, au final de nous tous. Dans les pays où ils sont produits et pas seulement la Chine, de l'air et de l'eau pollués dans ces pays nous en hériterons un jour. Cette protection est déficiente pour ne pas dire quasi nulle. En France voire en Europe elle est obligatoire et on sait extraire proprement ces métaux rares de minerais dont la Chine n'a pas le monopole.

Jusque dans les années 1990-1999 : le BRGM, et sans doute d'autres, savaient extraire de ces minerais les minéraux contenant ces métaux rares.

Rhône-Poulenc, et aussi d'autres chimistes savaient extraire les métaux rares de ces minéraux. Bien moins compliquée que leur récupération à partir de tous nos appareils HS.

Tout ce savoir-faire a été quasi abandonné au profit du Profit financier. Résultat la Chine (venue nous piquer ce savoir-faire) fait la loi (et conforte son régime) au détriment de l'Environnement et de nos compétences.

Donc que notre Métropole ne se défasse pas et ne se pare pas d'une vertu hypocrite avec des bus électriques, une multitude de panneaux solaires venant de l'Empire nouveau du Soleil (et de l'Environnement) Levant. Que notre Métropole avant de décider tienne compte de tous les paramètres pas seulement des Bons, mais surtout des Nocifs pour tout le monde. Qu'elle encourage notre savoir-faire et son Développement (si nous le perdons, pourrions-nous aller espionner pour le récupérer?) Par ailleurs centrales à bois donc CO2 = ce qu'on ne voit ni ne sent, alors que nos compétences géothermiques (ni transport, ni CO2) ont été ignorées !!

4. Monsieur XXX, St Denis en Val, le 12 février 2019) :

Requête écrite et observation manuscrite :

Je lis page 25 du SCoT Orléans Métropole 2 projet d'aménagement et de développement durables : les qualités des paysages bâtis existants seront préservés et confortés par la promotion de l'architecture contemporaine.

Notre commune de Saint Denis en Val, même en 2019, doit garder son charme dû en grande partie à ses habitations aux formes harmonieuses de ses toits en pente diversifiées dans les couleurs et à l'architecture de ses maisons. C'est le fruit de la réglementation des précédents POS et PLU. La promotion de l'architecture contemporaine est une mode commerciale qui va détruire l'harmonie de notre village et le soumettre au dictat de la Métropole, et ruiner des décennies d'efforts de la commune en matière d'urbanisme! Il faut sauver le charme de notre commune !

Suite :

SCOT PDU d'Orléans Métropole

Déplacement des cyclistes : Ce déplacement est sain, propre, économique, et sportif.

Prenons l'exemple de la commune de SAINT DENIS EN VAL. Elle dispose de quelques tronçons cyclables aménagés sur les trottoirs ou par marquage au sol et très peu de véritables pistes cyclables. Ces tronçons ne sont pas reliés entre eux.

Exemple : L'AGGLO a réalisé un tronçon cyclable rue de Beaulieu, lors des travaux de réfection de la route. C'est la portion de la rue où habite M. le maire.

En direction du Sud cette rue aboutit au rond-point de Beaulieu sur la RD951 à grande circulation qui ne comporte pas d'itinéraire cyclable. En continuant vers le sud on aboutit au parc floral, à Orléans la Source et à l'Université sans aucun itinéraire cyclable.

En direction du nord vers le village on aboutit à un rond-point qui distribue la rue Dinard à l'Est et la partie de la rue de Beaulieu vers le centre bourg sans itinéraire cyclable. Il reste l'alternative de la rue du Moulin à l'Ouest qui rejoint la rue des Acacias (cimetière), la rue des Pinelles (EHPAD), la rue du Roussillon, la mairie, la rue du Bourg-Neuf et son groupe scolaire. Récemment la rue du Moulin a été dotée de marquages cyclables, mais elle n'est pas « raccordée » au tronçon cyclable de la rue de Beaulieu, ni au centre bourg par la rue des Pinelles sans aménagement cyclable.

Localement, il convient de programmer un véritable maillage cohérent afin d'éviter des tronçons cyclables disparates, non reliés, sans continuité vers le cœur du Bourg (mairie, église, commerces, marché, bars, restaurants, boucheries, boulangeries, pharmacies, médecins, bureau de poste, banques, services, etc.).

Le PDU Métropolitain doit comporter des maillages directs vers Orléans Centre, Orléans La Source et les autres communes de la Métropole. Il faut des priorités financières pour aménager ces itinéraires cyclables cohérents. C'est moins spectaculaire, et plus utile que de gaspiller l'argent des citoyens de la Mégatropole pour des projets pharaoniques. Je cite deux exemples : le projet CO'Met de salles de sports et de spectacles au Sud (au moins 110 Millions d'euros), avec nécessité d'agrandir la gare des Trams à proximité, et le téléphérique de Fleury les Aubrais au Nord (14 Millions d'euros, hors coût d'exploitation).

Si le PLU de la commune doit être en conformité avec le SCOT, pourquoi avoir effectué l'enquête publique du PLU du jeudi 22 novembre 2018 au samedi 22 décembre 2018 à juste avant l'enquête du SCOT (du 7 janvier au 12 février 2019)? Devra-t-on attendre le prochain PLU dans peut-être 10 ans ?

Courriers annexés

1. Monsieur XXX, Saint Denis en Val :

Plan de déplacement urbain Orléans Métropole-Enquête publique

J'ai lu dans le registre d'enquête la proposition de Mr Grès qui propose d'utiliser la voie ferrée Orléans Vierzon pour désengorger le trafic sur le pont Thinat. Il propose de faire une halte ferroviaire à St Jean le blanc.

La ligne ferroviaire est très loin de la saturation. 2 trains par heure aux heures de pointe, 1 toutes les deux heures aux heures creuses.

Il serait à étudier la création d'une navette ferroviaire entre la gare d'Orléans et La source au niveau de l'université.

Cela consisterait à créer un quai au niveau du parc floral, et un quai à St Jean le Blanc.

Le trajet serait de 10 minutes, au lieu de 30 minutes en tram.

Cela permettrait d'économiser 150 000 Km bus par an (ligne 7) et de réduire rémission Carbone de 100 tonnes par an. (57000 litresx2,8gr Co2 par litre)

Avec relativement peu d'investissement, car l'essentiel des infrastructures sont existantes.

2. Monsieur XXX, Saint Denis en Val :

1 Réduction du trafic automobile :

Le plan veut réduire la circulation automobile et augmenter la fréquentation des transports en commun.

Il est un fait que 55% des citoyens privilégient l'utilisation de leur voiture. Pourquoi ?

Le ticket de bus coûte 1,4€, le Km voiture coûte 0.3 €

Economiquement la voiture n'est pas « rentable » au-delà d'un parcours de 5 km. Alors pourquoi les transports en commun ne sont pas majoritairement choisis ? Trois exemples personnels et révélateurs. Exemple 1 :

J'habite à St Denis en Val à 10 mn à pied de l'arrêt de bus. Je travaillais à Semoy à 5mn à pied de l'arrêt de bus. Temps de trajet en voiture 20 minutes. Temps de trajet en bus : 80 minutes, 4 fois plus !

Exemple 2 :

Mon fils lycéen au lycée Jean-Zay a voulu aller à l'école en bus. Présent à 7h20 à l'arrêt « Roussillon » au bourg de St Denis en Val, impossible pour lui de monter dans le bus déjà plein. Idem pour le bus suivant. Et ceci tous les jours scolaires. Conséquence : ses parents l'emmènent au Lycée en voiture....

Contacté, le gestionnaire de réseau indique qu'il ne peut pas mettre de bus supplémentaire à cette heure de pointe, ils sont déjà tous utilisés !

Exemple 3 :

Une amie habitait Fleury les Aubrais à 5 mn à pied du terminus « Jules Verne ». Elle travaille à l'hôpital de la Source à 2mn du terminus « hôpital »

Avant l'ouverture du tram elle prenait sa voiture : 25 mn de trajet

A la mise en service de tram A, Elle a pris le tram : 70 mn de trajet

Deux fois seulement, car il s'arrête 18 huit fois c'est trop long, elle a repris sa voiture..

Alors c'est peut-être louable de vouloir que les automobilistes prennent les transports en commun au lieu de leur voiture, encore faut-il que le réseau de transport soit performant en terme de rapidité et de capacité d'accueil, notamment aux heures de pointe, aux heures où les gens en ont le plus besoin.

Ce n'est pas le cas en métropole orléanaise, car le réseau ne satisfait pleinement que les habitants situés proche des grands axes au cœur de métropole. Le réseau n'est pas performant pour les habitants des communes périphériques qui se déplacent le plus souvent de périphérie à périphérie.

Si les automobilistes prennent leur voiture qui leur coûte plus cher que les transports en commun, ce n'est pas par masochisme, c'est parce que c'est deux à quatre fois plus rapide que l'offre de transport qui n'est pas assez performante.

2 Gratuité des transports :

Certains proposent la gratuité des transports en commun pour inciter à leur utilisation.

Combien d'automobilistes accepteraient de perdre une à deux heures par jour dans les transports en commun pour économiser 2.8€ ? Poser la question c'est déjà y répondre !

Aucune gratuité ne compensera le déficit de performance.

En admettant que le tiers des automobilistes délaissent leur voiture, combien de bus et de tram et de bus faudra-t-il acheter pour les transporter, notamment aux heures de pointe ? La gratuité a un coût. Désolé, tout ce qui coûte n'est pas gratuit. C'est le contribuable qui paie. Au nom de quoi l'automobiliste contribuable qui ne bénéficie pas

d'une offre de transport performante devrait il payer pour que ceux qui bénéficieraient d'une offre performante et gratuite ?

J'ai lu une avalanche de chiffres et de graphiques dans le plan de déplacement urbain, mais aucune proposition de solutions concrètes pour rendre plus performant le réseau de transport en commun en terme de capacité et de rapidité, afin d'inciter les automobilistes à prendre les transports en commun.

3: Remarque sur l'inéquité de service entre les 5 communes desservies par le tramway et les autres communes par rapport à leur contribution financière.

En 2000 et 2012 la métropole s'est dotée de deux lignes de tramway pour un coût voisin d'un milliard d'euros avec les frais financiers soit environ 3500€ par habitant.

Cinq communes représentant les 2/3 des habitants de la métropole bénéficient de cet équipement.

Les 17 autres communes n'en bénéficient pas. Comme St Denis en Val dont la contribution de ses 7500 habitants a été de 26 millions d'euros.

Les communes « périphériques » doivent se contenter des bus à fréquence et capacité moindre.

Elles ont contribué au financement d'un mode de transport performant au bénéfice de ses cinq communes sans avoir en contrepartie d'amélioration significative de l'offre de transport pour elles.

La logique voudrait qu'un effort significatif soit fait dans la prochaine décennie pour rééquilibrer la performance de l'offre de transport au profit des communes qui ont payé pour le tram sans bénéficier de performances améliorées.

Le plan de déplacement urbain n'intègre pas un futur rééquilibrage du service rendu par rapport à la contribution passée des communes non desservies par le tramway.

Par exemple en augmentant la capacité de transport aux heures de pointe dans ces communes lorsqu'elles sont insuffisantes.

4 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 payée par une immense majorité de voyageurs qui n'utiliseront jamais le téléphérique.

Ce n'est pas normal.

Cet exemple est révélateur de l'absence de considérations économiques dans le projet de plan de déplacement urbain qui est totalement muet sur l'évolution de la politique tarifaire des transports en commun. Il n'y a aucune évaluation préalable des incidences des coûts de fonctionnement et leur impact sur coût des titres de transport.

5 Incitation au déplacement en vélo électrique :

Très louable idée, il est en effet énergétiquement parlant plus pertinent de déplacer une personne de 80Kg avec un vélo de 20Kg, que de déplacer la même personne dans une voiture de 1000Kg ou un bus (12 000kg de charge en mouvement par passager transporté- base 12 passagers en moyenne).

Un vélo électrique coûte 1500€. Qui va le laisser même solidement cadenassé en centre-ville ou à la Source ou ailleurs sans avoir la hantise de se le faire voler ? Pas grand monde, certainement pas moi.

C'est pourquoi bien qu'en ayant les moyens nous n'avons pas de vélo électrique. On s'est fait voler un vélo « classique » de 400€ en centre-ville, alors un vélo électrique.... Inenvisageable sans solution sécurisée de stationnement, absente dans le projet de PDU.

Lutte contre les émissions de Co2 par les bus. Bus électrique à Batteries seule solution ?

Le projet indique l'objectif de réduire l'impact Carbone des transports dans la métropole.

Louable objectif quand on mesure l'impact néfaste notamment sur la montée des océans si la hausse de la température n'est pas contenue à 2 degrés.

Le projet n'est pas très précis sur les moyens d'obtenir une réduction des émissions de carbone par les bus.

Avant même le début de l'enquête, donc sans attendre ses conclusions, nous apprenons par la presse que le conseil métropolitain a voté le principe de l'acquisition de 160 bus électriques pour la somme de 154 millions d'Euros d'ici 2024.

A quoi sert l'enquête publique si une décision aussi importante est déjà prise sans concertation ?

Nous apprenons que ce sera 160 bus fonctionnant sur batterie importée de Chine.

A peu près au même moment Mr Emmanuel Macron annonce qu'il va fermer 3 centrales au charbon d'ici 2022 (ce qui est très bien) et huit réacteurs nucléaires d'ici 2028 et six autres d'ici 2035.

Certes en augmentant la production d'énergie solaire par cinq et éolienne par 3.

Les batteries seraient rechargées la nuit au dépôt. Pas par l'énergie solaire !

Les éoliennes ne produisent qu'un tiers du temps. Avec quelle électricité va ton recharger les batteries les 2/3 du temps.

En 2035 la France aura 14 réacteurs nucléaires de moins qui produisaient 24h/24.

Question : Avec quelle électricité va-t-on recharger les batteries si l'on a moins de production électrique et plus de besoin de consommation en transport électrique ?

Autre point important :

Il va falloir produire 300 à 500 tonnes de batteries tous les sept ans au moins.

Pour fabriquer ces batteries de haute performance il faut des métaux rares.

Pour obtenir ces métaux rares, il faut extraire mille fois plus de minerai que le poids des batteries.

Pour extraire du minerai 1 Kg le métal rare, il faut le utiliser 200m3 d'eau et d'acide sulfurique.

500 tonnes de batteries c'est 500 000 tonnes de minerai à extraire et 10 000 tonnes d'eau et d'acide sulfurique à utiliser.

95 % des minerais rares indispensables à la fabrication des batteries se trouvent en Chine.

Les Chinois peu soucieux de l'environnement rejettent les effluents d'eau acidifiée dans la nature sans traitement. Une pollution qui laisse aux habitants proches des mines une espérance de vie de 35 ans. Faits dénoncés par Guillaume PITROU dans son livre « la guerre des métaux rares ».

Certes moins de pollution au Co2 en métropole d'Orléans par les bus, mais la pollution est déplacée vers les sites de production des métaux rares nécessaire à la fabrication des batteries.

Le président Chinois a interdit depuis 2012 l'exportation des métaux rares.

De ce fait les Chinois vont avoir le quasi-monopole de la fabrication des batteries.

Nous allons passer d'une dépendance pétrolière à la dépendance des batteries chinoises.

Et en plus ils ne vendent pas que la batterie, il faut acheter le bus complet. Bon prince pour donner bonne conscience, ils construisent une usine de production en France qui montera les sièges, les vitres, et fera la peinture. En fait 95% du bus sera « made in china ».

Un désastre écologique, un désastre économique pour l'emploi européen et Français.

Comment est-il possible d'accepter ce marché de dupe ?

J'ai interpellé Mr Malinverneau, chargé des transports à Orléans Métropole, en réunion publique, il s'en moque. C'est très grave.

Economiquement chaque bus électrique coûte deux fois plus cher qu'un bus thermique. Quelle sera l'incidence sur le tarif de titre de transport ?

Le bus à hydrogène, solution d'avenir n'est malheureusement pas encore disponible. La transformation de l'électricité en hydrogène transportable est dans les laboratoires de recherche.

C'est compliqué. Si c'était facile, ce serait déjà opérationnel...

Une autre solution possible éprouvée à Limoges et Lyon : le Trolley bus

Si la métropole n'a pas de pouvoir décisionnel sur la politique énergétique nationale, elle a le pouvoir de choisir les moyens les plus adaptés pour réduire l'empreinte carbone sur son territoire.

Il est économiquement impossible de remplacer toutes les lignes de bus par des lignes de tram.

Par contre il est intéressant de constater que les lignes de bus 1-2-3-4 font la moitié du kilométrage de l'ensemble du réseau.

Pourquoi ne pas étudier la création de 4 lignes de trolley bus ?

Une nouvelle génération de trolley bus développée par Swiss Trolley permet de quitter la ligne électrifiée pour desservir des zones non électrifiées. Ainsi un même trolley recharge sa « petite » batterie sur le parcours électrifié et peut faire ensuite 10 à 30 Km en autonomie sur batterie. Il a été testé avec succès à Zurich l'année dernière.

Voir : <https://www.swisstrolleyplus.ch/fr/>

<http://www.ee-news.ch/de/article/38705/swiss-trolley-plus-un-trolleybus-qui-circule-sans-ligne-aerienne-de-contact>

Il serait tout à fait possible dans notre métropole d'avoir 4 lignes électrifiées et que le trolley aille desservir les zones non électrifiées à partir de ces lignes.

J'ai étudié succinctement pour notre métropole. 108 trolleys bus pourraient desservir 90% du réseau avec cinq fois moins de batteries et une alimentation électrique diurne qui pourrait le cas échéant être issue de la production solaire locale. Une solution vraiment écologique à étudier sérieusement.

Le fait que la métropole ait pris des décisions sans études comparatives de plusieurs solutions pour réduire l'émission de Co2 des bus est à mon sens inacceptable. C'est aussi l'opinion de nombreux élus qui n'ont pas manqué de le faire savoir en conseil métropolitain, notamment Mrs GROUARD et LEMAIGNEN respectivement ancien Maire et ancien Président d'Orléans Métropole.

Je demande à la commission d'enquête d'émettre une réserve suspensive à un avis favorable au plan de déplacement urbain en exigeant une étude comparative détaillée des solutions possibles en matière de réduction des émissions de carbone par les bus avant d'opter pour un choix engageant massivement financièrement Orléans Métropole. 2 copies jointes à consulter dans le registre papier.

Saint Jean le Blanc - Registre papier N°1.

**Des personnes viennent consulter le dossier sans porter d'observation.
Trois personnes portent des observations écrites.**

1. Monsieur XXX, Saint Denis en Val le 18/01/2019 :

Le conseil Val de Loire

Page 3, dernier paragraphe « perspectives de desserte des haltes ferroviaires au sein de la métropole, pour l'instant Fleury-la chapelle St L

Pourquoi pas st jean le blanc * au château : le sud-est de la métropole à part 2 bus à St Denis et à st jean (et rien à Sandillon) ** soumis aux aléas de la circulation routière.

16 TER Vierzon Bourges devraient faire une halte à St Jean.

Aux heures de pointe en voiture ou bus, 10 minutes pour traverser le pont Thinat, le train : 10 secondes.

Une halte augmente le parcours de 3 minutes et encore 5 à 10 minutes pour des correspondances à Orléans.

Alors, s'il vous plait, une halte à St Jean.

Parking gratuit.

Economie de carburant.

Environnement amélioré : moins de CO², H²O et de poussière.

Et aussi pouvoir d'achat préservé, même si le trajet train coûte 2€.

Moins d'accidents, sécurité sociale gagnante.

2. Monsieur XXX, Saint Denis en Val le 23/01/2019 :

Pourquoi abandonner la remise en service Orléans / Voves, le chantier est en route depuis 20 ans.

Seul le tronçon Voves / Chartres a été inauguré fin 2015 alors quand pour Orléans / Voves ?

A Voves nous pourrions prendre le TGV pour aller en Bretagne, Rennes et au-delà sans passer par les gares infernales Austerlitz et Montparnasse. De plus on économiserait 40 ou 50€.

On prendrait le train à Ingré au lieu d'Orléans embouteillée sans oublier que les Bretons en profiteraient aussi voire les Normands.

N'est-ce pas le rôle de notre métropole d'être autonome du grand Paris tentaculaire qui risque de faire d'Orléans sa banlieue.

Alors Métropole, maintenant que vous travaillez de concert avec la Région, convainquez de remettre l'ouvrage en chantier et de le terminer. avec l'aide de l'état qui possède la SNCF c'est possible. L'état veut des circulations douces en faveur de l'environnement, en même temps notre pouvoir d'achat sera moins écorné.

Merci de répondre favorablement à notre demande pour le bien commun.

* question abordée au Conseil Municipal du 18 novembre 2018

** Population du S.E. de la Métropole avec Sandillon mal desservie : environ 20 000h.

3. Monsieur XXX, Saint Denis en Val le 23/01/2019 :

Remet une pétition (annexée au registre d'enquête) datant de décembre 2017 relative à une halte ferroviaire au château de Saint Jean le Blanc.

Plans annotés joints :

Itinéraires cyclables : points noirs à aménager à Saint Denis en Val

2 ronds-points: D951 route de Sandillon avec rue de la Cornaillère et la rue de Beaulieu

1 rond-point : rue de Beaulieu avec rue du Moulin.

Loire à vélo : sous le pont de la SNCF, piste largeur de 1,5 m double sens et avec piétons : accès Est aucune visibilité : le redresser dans l'alignement de la piste.

Aménager en piste cyclable le chemin qui longe la voie ferrée, passerelle aménagée lors de la construction de la voie vers 1850 pour voiturettes à chiens, piétons... Ceci libérerait la piste cyclable du Pont Thinat pour bus, pompiers, ambulances en site propre.

Piste cyclable Cornaillère-Balletières fort scabreuse. 10 traversées de bretelles ou rues, surtout à l'Est.

Carrefour de l'Arche : sécuriser les liaisons pistes cyclables route de Sandillon entre elles et avec les pistes cyclables route de Saint Cyr par des raccords bien visibles.

Saint Pryvé Saint Mesmin - Registre papier N°1.

**Des personnes viennent consulter le dossier sans porter d'observation.
Un courrier est annexé au registre.**

1. Monsieur XXX, Saint Denis en Val :

1 Réduction du trafic automobile :

Le plan veut réduire la circulation automobile et augmenter la fréquentation des transports en commun.

Il est un fait que 55% des citoyens privilégient l'utilisation de leur voiture. Pourquoi ? Le ticket de bus coûte 1,4€, le Km voiture coûte 0.3 €

Economiquement la voiture n'est pas « rentable » au-delà d'un parcours de 5 km. Alors pourquoi les transports en commun ne sont pas majoritairement choisis ? Trois exemples personnels et révélateurs. Exemple 1 :

J'habite à St Denis en Val à 10 mn à pied de l'arrêt de bus. Je travaillais à Semoy à 5mn à pied de l'arrêt de bus. Temps de trajet en voiture 20 minutes. Temps de trajet en bus : 80 minutes, 4 fois plus !

Exemple 2 :

Mon fils lycéen au lycée Jean-Zay a voulu aller à l'école en bus. Présent à 7h20 à l'arrêt « Roussillon » au bourg de St Denis en Val, impossible pour lui de monter dans le bus déjà plein. Idem pour le bus suivant. Et ceci tous les jours scolaires. Conséquence : ses parents l'emmènent au Lycée en voiture....

Contacté, le gestionnaire de réseau indique qu'il ne peut pas mettre de bus supplémentaire à cette heure de pointe, ils sont déjà tous utilisés !

Exemple 3 :

Une amie habitait Fleury les Aubrais à 5 mn à pied du terminus « Jules Verne ». Elle travaille à l'hôpital de la Source à 2mn du terminus « hôpital »

Avant l'ouverture du tram elle prenait sa voiture : 25 mn de trajet

A la mise en service de tram A, Elle a pris le tram : 70 mn de trajet

Deux fois seulement, car il s'arrête 18 huit fois c'est trop long, elle a repris sa voiture..

Alors c'est peut-être louable de vouloir que les automobilistes prennent les transports en commun au lieu de leur voiture, encore faut-il que le réseau de transport soit performant en terme de rapidité et de capacité d'accueil, notamment aux heures de pointe, aux heures où les gens en ont le plus besoin.

Ce n'est pas le cas en métropole orléanaise, car le réseau ne satisfait pleinement que les habitants situés proche des grands axes au cœur de métropole. Le réseau n'est pas performant pour les habitants des communes périphériques qui se déplacent le plus souvent de périphérie à périphérie.

Si les automobilistes prennent leur voiture qui leur coûte plus cher que les transports en commun, ce n'est pas par masochisme, c'est parce que c'est deux à quatre fois plus rapide que l'offre de transport qui n'est pas assez performante.

2 Gratuité des transports :

Certains proposent la gratuité des transports en commun pour inciter à leur utilisation.

Combien d'automobilistes accepteraient de perdre une à deux heures par jour dans les transports en commun pour économiser 2.8€ ? Poser la question c'est déjà y répondre !

Aucune gratuité ne compensera le déficit de performance.

En admettant que le tiers des automobilistes délaissent leur voiture, combien de bus et de tram et de bus faudra-t-il acheter pour les transporter, notamment aux heures de pointe ? La gratuité a un coût. Désolé, tout ce qui coûte n'est pas gratuit. C'est le

contribuable qui paie. Au nom de quoi l'automobiliste contribuable qui ne bénéficie pas d'une offre de transport performante devrait il payer pour que ceux qui bénéficieraient d'une offre performante et gratuite ?

J'ai lu une avalanche de chiffres et de graphiques dans le plan de déplacement urbain, mais aucune proposition de solutions concrètes pour rendre plus performant le réseau de transport en commun en terme de capacité et de rapidité, afin d'inciter les automobilistes à prendre les transports en commun.

3: Remarque sur l'inéquité de service entre les 5 communes desservies par le tramway et les autres communes par rapport à leur contribution financière.

En 2000 et 2012 la métropole s'est dotée de deux lignes de tramway pour un coût voisin d'un milliard d'euros avec les frais financiers soit environ 3500€ par habitant.

Cinq communes représentant les 2/3 des habitants de la métropole bénéficient de cet équipement.

Les 17 autres communes n'en bénéficient pas. Comme St Denis en Val dont la contribution de ses 7500 habitants a été de 26 millions d'euros.

Les communes « périphériques » doivent se contenter des bus à fréquence et capacité moindre.

Elles ont contribué au financement d'un mode de transport performant au bénéfice de ses cinq communes sans avoir en contrepartie d'amélioration significative de l'offre de transport pour elles.

La logique voudrait qu'un effort significatif soit fait dans la prochaine décennie pour rééquilibrer la performance de l'offre de transport au profit des communes qui ont payé pour le tram sans bénéficier de performances améliorées.

Le plan de déplacement urbain n'intègre pas un futur rééquilibrage du service rendu par rapport à la contribution passée des communes non desservies par le tramway.

Par exemple en augmentant la capacité de transport aux heures de pointe dans ces communes lorsqu'elles sont insuffisantes.

4 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 payée par une immense majorité de voyageurs qui n'utiliseront jamais le téléphérique.

Ce n'est pas normal.

Cet exemple est révélateur de l'absence de considérations économiques dans le projet de plan de déplacement urbain qui est totalement muet sur l'évolution de la politique tarifaire des transports en commun. Il n'y a aucune évaluation préalable des incidences des coûts de fonctionnement et leur impact sur coût des titres de transport.

5 Incitation au déplacement en vélo électrique :

Très louable idée, il est en effet énergétiquement parlant plus pertinent de déplacer une personne de 80Kg avec un vélo de 20Kg, que de déplacer la même personne dans une voiture de 1000Kg ou un bus (12 000kg de charge en mouvement par passager

transporté- base 12 passagers en moyenne).

Un vélo électrique coûte 1500€. Qui va le laisser même solidement cadenassé en centre-ville ou à la Source ou ailleurs sans avoir la hantise de se le faire voler ? Pas grand monde, certainement pas moi.

C'est pourquoi bien qu'en ayant les moyens nous n'avons pas de vélo électrique. On s'est fait voler un vélo « classique » de 400€ en centre-ville, alors un vélo électrique.... Inenvisageable sans solution sécurisée de stationnement, absente dans le projet de PDU.

Lutte contre les émissions de Co2 par les bus. Bus électrique à Batteries seule solution ?

Le projet indique l'objectif de réduire l'impact Carbone des transports dans la métropole.

Louable objectif quand on mesure l'impact néfaste notamment sur la montée des océans si la hausse de la température n'est pas contenue à 2 degrés.

Le projet n'est pas très précis sur les moyens d'obtenir une réduction des émissions de carbone par les bus.

Avant même le début de l'enquête, donc sans attendre ses conclusions, nous apprenons par la presse que le conseil métropolitain a voté le principe de l'acquisition de 160 bus électriques pour la somme de 154 millions d'Euros d'ici 2024.

A quoi sert l'enquête publique si une décision aussi importante est déjà prise sans concertation ?

Nous apprenons que ce sera 160 bus fonctionnant sur batterie importée de Chine.

A peu près au même moment Mr Emmanuel Macron annonce qu'il va fermer 3 centrales au charbon d'ici 2022 (ce qui est très bien) et huit réacteurs nucléaires d'ici 2028 et six autres d'ici 2035.

Certes en augmentant la production d'énergie solaire par cinq et éolienne par 3.

Les batteries seraient rechargées la nuit au dépôt. Pas par l'énergie solaire !

Les éoliennes ne produisent qu'un tiers du temps. Avec quelle électricité va ton recharger les batteries les 2/3 du temps.

En 2035 la France aura 14 réacteurs nucléaires de moins qui produisaient 24h/24.

Question : Avec quelle électricité va-t-on recharger les batteries si l'on a moins de production électrique et plus de besoin de consommation en transport électrique ?

Autre point important :

Il va falloir produire 300 à 500 tonnes de batteries tous les sept ans au moins.

Pour fabriquer ces batteries de haute performance il faut des métaux rares.

Pour obtenir ces métaux rares, il faut extraire mille fois plus de minerai que le poids des batteries.

Pour extraire du minerai 1 Kg le métal rare, il faut le utiliser 200m3 d'eau et d'acide sulfurique.

500 tonnes de batteries c'est 500 000 tonnes de minerai à extraire et 10 000 tonnes d'eau et d'acide sulfurique à utiliser.

95 % des minerais rares indispensables à la fabrication des batteries se trouvent en Chine.

Les Chinois peu soucieux de l'environnement rejettent les effluents d'eau acidifiée dans la nature sans traitement. Une pollution qui laisse aux habitants proches des mines une espérance de vie de 35 ans. Faits dénoncés par Guillaume PITROU dans son livre « la guerre des métaux rares ».

Certes moins de pollution au Co2 en métropole d'Orléans par les bus, mais la pollution est déplacée vers les sites de production des métaux rares nécessaire à la

fabrication des batteries.

Le président Chinois a interdit depuis 2012 l'exportation des métaux rares.

De ce fait les Chinois vont avoir le quasi-monopole de la fabrication des batteries.

Nous allons passer d'une dépendance pétrolière à la dépendance des batteries chinoises.

Et en plus ils ne vendent pas que la batterie, il faut acheter le bus complet. Bon prince pour donner bonne conscience, ils construisent une usine de production en France qui montera les sièges, les vitres, et fera la peinture. En fait 95% du bus sera « made in china ».

Un désastre écologique, un désastre économique pour l'emploi européen et Français.

Comment est-il possible d'accepter ce marché de dupe ?

J'ai interpellé Mr Malinverneau, chargé des transports à Orléans Métropole, en réunion publique, il s'en moque. C'est très grave.

Economiquement chaque bus électrique coûte deux fois plus cher qu'un bus thermique. Quelle sera l'incidence sur le tarif de titre de transport ?

Le bus à hydrogène, solution d'avenir n'est malheureusement pas encore disponible. La transformation de l'électricité en hydrogène transportable est dans les laboratoires de recherche.

C'est compliqué. Si c'était facile, ce serait déjà opérationnel...

Une autre solution possible éprouvée à Limoges et Lyon : le Trolley bus

Si la métropole n'a pas de pouvoir décisionnel sur la politique énergétique nationale, elle a le pouvoir de choisir les moyens les plus adaptés pour réduire l'empreinte carbone sur son territoire.

Il est économiquement impossible de remplacer toutes les lignes de bus par des lignes de tram.

Par contre il est intéressant de constater que les lignes de bus 1-2-3-4 font la moitié du kilométrage de l'ensemble du réseau.

Pourquoi ne pas étudier la création de 4 lignes de trolley bus ?

Une nouvelle génération de trolley bus développée par Swiss Trolley permet de quitter la ligne électrifiée pour desservir des zones non électrifiées. Ainsi un même trolley recharge sa « petite » batterie sur le parcours électrifié et peut faire ensuite 10 à 30 Km en autonomie sur batterie. Il a été testé avec succès à Zurich l'année dernière.

Voir : <https://www.swisstrollevplus.ch/fr/>

<http://www.ee-news.ch/de/article/38705/swiss-trolley-plus-un-trolleybus-qui-circule-sans-ligne-aerienne-de-contact>

Il serait tout à fait possible dans notre métropole d'avoir 4 lignes électrifiées et que le trolley aille desservir les zones non électrifiées à partir de ces lignes.

J'ai étudié succinctement pour notre métropole. 108 trolleys bus pourraient desservir 90% du réseau avec cinq fois moins de batteries et une alimentation électrique diurne qui pourrait le cas échéant issue être issue de la production solaire locale. Une solution vraiment écologique à étudier sérieusement.

Le fait que la métropole ait pris des décisions sans études comparatives de plusieurs solutions pour réduire l'émission de Co2 des bus est à mon sens inacceptable. C'est aussi l'opinion de nombreux élus qui n'ont pas manqué de le faire savoir en conseil métropolitain, notamment Mrs GROUARD et LEMAIGNEN respectivement ancien Maire et ancien Président d'Orléans Métropole.

Je demande à la commission d'enquête d'émettre une réserve suspensive à un avis favorable au plan de déplacement urbain en exigeant une étude comparative détaillée des solutions possibles en matière de réduction des émissions de carbone par les bus avant d'opter pour un choix engageant massivement financièrement Orléans Métropole. 2 copies jointes à consulter dans le registre papier.

Saran - Registre papier N°1.

**Des personnes viennent consulter le dossier sans porter d'observation.
Deux observations écrites.**

1. M. XXX, SARAN :

Les cartes fournies dans le rapport de présentation manquent de précision et d'indications. Il semble que le développement des zones de Charbonnière et de la Saussaye portera atteinte à des réserves de biodiversité, contrairement à ce qui est indiqué dans le texte. La prise en compte du Patrimoine Mondial de l'Unesco paraît insuffisante, compte tenu de l'enjeu qu'il représente, en terme d'images d'Orléans et de sa région.

Attention à des informations erronées : la ligne LGV Paris-Orléans-Clermont-Lyon a été abandonnée. Il faut passer à des projets répondant mieux aux besoins de la population, en améliorant les réseaux existants.

2. M. XXX, SARAN :

Il est dommage que le SCOT n'ait pas pris en compte l'article L110-1 du code de l'environnement, qui prévoit le principe d'action préventive et de correction, par priorité à la source, des atteintes à l'environnement, qui doit viser un objectif d'absence de perte nette de biodiversité, voire tendre vers un gain de biodiversité, alors qu'il annonce vouloir "préserver et valoriser les richesses naturelles". De même, les services rendus par les écosystèmes et la biodiversité ne sont pas abordés, alors qu'ils contribuent à des paysages de qualité, à la préservation de la qualité de l'eau et de l'air, et qu'ils améliorent la qualité de vie de la population, en lui offrant des zones de loisirs.

Il est contradictoire d'annoncer une réduction du rythme annuel de consommation d'espaces pour urbanisation et d'augmenter notablement (à 18 000 logements) la création de nouveaux logements.

De même, il est annoncé une volonté de réduire la consommation de terres pour les activités économiques en optimisant les implantations sur des terrains disponibles : sites vacants et friches, et par ailleurs il est prévu l'extension de 3 zones d'activités pour une superficie de 245ha.

Ces incohérences remettent en question la crédibilité des objectifs annoncés du Scot. L'article L113-29 du code de l'urbanisme prévoit que les plans locaux d'urbanisme peuvent classer les espaces de continuités écologiques des éléments de trames vertes et bleues, qui sont nécessaires à la préservation ou à la remise en bon état des continuités écologiques.

Le Scot annonce l'objectif de préserver et remettre en état les continuités écologiques, mais il ne classe aucun espace pour les préserver... Il ne prévoit qu'un principe général de maintien des continuités écologiques, et, si nécessaire, des mesures ERC, ce qui n'est qu'une application minimale de la réglementation.

Concernant les zones humides, pour lesquelles des objectifs de protection sont fixés par le SDAGE et les SAGE, rien ne figure dans le document d'orientation et d'objectifs. Il s'agit d'une lacune importante, car la protection des zones humides est une obligation réglementaire. Globalement le Scot affiche un volontarisme pour le développement des activités économiques et de logements, mais ne se préoccupe pas suffisamment de l'amélioration de la qualité de vie de la population ni de la préservation des milieux naturels et de la biodiversité. L'absence de consommation de milieux agricoles et naturels, ainsi que l'absence de perte nette de biodiversité, auraient permis de montrer une réelle volonté d'améliorer le cadre de vie de la population orléanaise, et une évolution vers un développement plus respectueux de notre environnement.

Pour le PDU, il n'est pas fait référence au décret n° 2016-753 du 7 juin 2016 (article R1214-1 du code des transports) relatif aux évaluations des émissions de GES à réaliser dans le cadre des PDU... un oubli, une lacune ?

SEMOY - Registre papier N°1.

**Des personnes viennent consulter le dossier sans porter d'observation.
Une personne porte une observation écrite.**

1. Anonyme :

Demande limitation de vitesse uniforme sur la rocade en la limitant pour limiter le bruit.

Revêtement anti bruit pour les riverains.

Pas de merlons, mais des arbres pour lutter contre le bruit

Faciliter la circulation des vélos pour aller à Orléans, sur les droits de l'homme, le passage des ronds points est dangereux.

Les constructions ont dégradé les pistes sans être entretenues et il faut veiller à une remise en état lors des nouveaux travaux.

Une remarque il est plus sécurisant de circuler à contre sens sur les pistes cyclables séparées des voies et matérialisées cela permet d'anticiper les changements de direction et de voir de face.

Registre numérique PDU

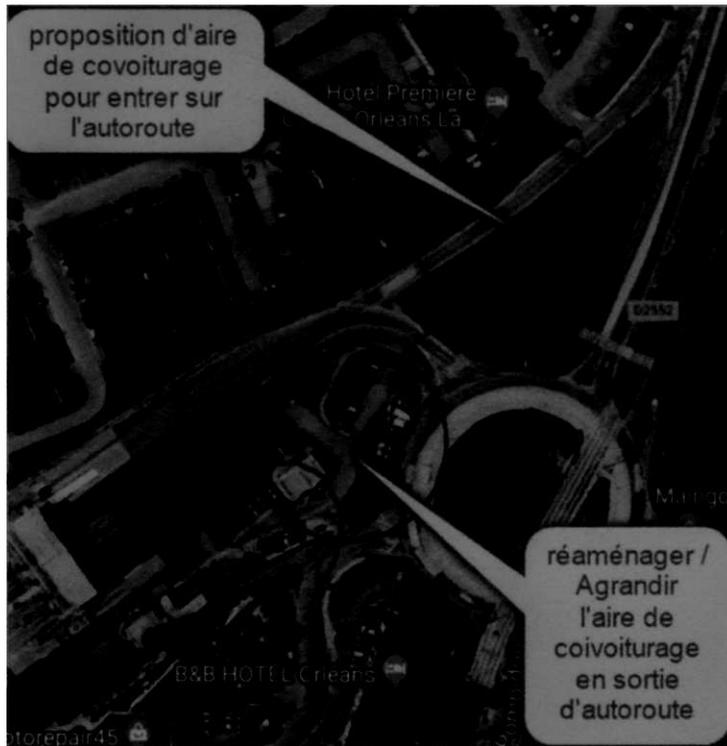
1. M. XXX :

Réflexions / propositions sur le PDU.

- Tout d'abord je trouve l'objectif de la Métropole pas trop ambitieux en terme de baisse de la part de la voiture et d'augmentation de la part du vélo, sachant les impacts collatéraux des déplacements (pollution de l'air, bruit, bouchons,..).**
- La Métropole pourrait être plus incitative dans son aide à l'achat de vélos électriques (une part importante, des personnes travaillant sur Orléans ont moins de 6 kilomètres de trajet à parcourir), en ne tenant pas compte ou moins compte, du seul facteur des revenus pour l'obtention de cette aide. Cela inciterait peut être plus de personnes à en acheter.**
- Il serait bien aussi de développer avec des cyclistes/usagers de vraies pistes cyclables sécurisées et continues permettant comme dans certains pays du nord de l'Europe de rallier les communes périphériques avec des "autoroutes" à vélo sur 20 ou 25km, mais aussi de faciliter la traversée de la métropole.**
- Il est fort dommage que la réouverture de la ligne Orléans-Châteauneuf ait été abandonnée en raison d'une réorientation précipitée des budgets pour pallier à des défauts d'entretien qui auraient dû être faits au fur et à mesure**
- Sur ce point compte tenu du nombre de voitures avec un seul passager venant de l'Est de la Métropole et entrant par l'avenue des Droits de l'Homme, il pourrait être intéressant de réfléchir à un parc relais/bus vers Semoy ou la zone des Chatelliers et créer une voie de bus en site propre de là sur toute l'avenue des droits de l'homme jusqu'en centre-ville (la gare) pour faire la jonction avec le tram (ligne A et en route ligne B) ce qui permettrait de désengorger cette partie en terme de bouchons, de pollution de l'air et de bruit (surtout avec la construction de la ZAC Fil Soie de part et d'autre de cet axe et des équipements, dont le collège).**
- Enfin mon dernier point concerne la réalisation de la passerelle au-dessus de la Loire à proximité du pont Royal. je trouve non judicieux la position envisagée entre la place de la bascule au sud et la place de Loire au nord et aussi le montant annoncé d'environ 15 à 20 millions pour la réalisation (surtout en terme de gestion des deniers publics, de restriction budgétaire des collectivités et de report des impôts sur les habitants (même si la ville indique que les impôts n'ont pas augmenté)**

Une telle passerelle compte tenu de son tracé ne semble pas répondre aux besoins des cyclistes qui vont au plus court d'un point A à un point B

- Peut-être serait-il utile pour les élus métropolitains en charge de ce dossier d'utiliser plus souvent le vélo dans leur déplacement journalier (en plus c'est bon pour la santé)**
- Ne peut-on pas avant d'engager des études et des montants aussi importants, tester comme l'on fait d'autres villes de même importance la suppression de la circulation voiture sur le pont royal pour 6 mois et d'évaluer avec des indicateurs tangibles les résultats ?**



2 - M. XXX :

J'ai déjà été passager pour un covoiturage et covoitureur.

Le lieu de rendez-vous a été l'entrée d'autoroute Orléans Centre, dans le parking juste à côté du bâtiment Espace Clients Télépéage.

Ce lieu est bien desservi avec la ligne de TRAM à côté, mais le lieu de covoiturage non identifié en tant que tel est un peu exiguë, il est difficile pour les voitures de s'y arrêter ponctuellement.

Aménager une ou 2 aires de covoiturage au niveau de l'entrée d'autoroute Orléans Centre

Veillez trouver ci-joint une proposition Aménager une aire de covoiturage pour les voitures qui entrent sur l'autoroute Aménager une aire de covoiturage pour les voitures qui sortent de l'autoroute

Y installer un ou 2 bancs pour les covoitureurs
Adapter la signalisation Aire de covoiturage et le cheminement piéton.

3. M. XXX

Je vous fais part de quelques sujets concernant le plan de déplacement deux roues, J'habite Ormes et je me rends à mon lieu de travail en deux roues.

Je ne peux que me féliciter du réseau cyclable mis en place sur la zone de pôle 45.

Sinon, il serait bien de continuer la liaison Ormes-Ingré vers -Saint Jean de la Ruelle et Orléans.

Un réseau protégé, pratique fonctionnel et surtout sécurisé.

Veillez trouver ci-joint quelques photos de dysfonctionnements ou d'aménagements mal réalisés, ou non modifiés, voire extrêmement dangereux. Propices à accident.

J'ai plusieurs fois alerté la commune d'Ingré, mais rien n'avance.

Désolé de revenir vers vous pour des sujets pareils qui touchent à la sécurité, et qui me sautent aux yeux. Rue de la Mairie à Ingré.

Photo d'un bac à fleurs au milieu de la voie cyclable

Quand j'ai vu que l'on avait positionné des bacs de végétaux au milieu de la piste cyclable, ça m'a choqué, je n'ai pas bien compris comment on a pu autoriser cela .C'est vraiment de l'inconscience et & absolument dangereux.

Photo d'un bac à fleurs au milieu de la voie cyclable

Quitte malgré tout à rogner sur la partie cyclable définie au sol, pour empêcher les voitures d'utiliser la piste cyclable délimitée comme parking, il aurait été bien plus judicieux de les placer ailleurs, sur le bord.

Photo montrant le décalage sur le côté des bacs bac à fleurs.

Rue de Monbary à Ormes

Travaux en cours depuis juin dernier pas achevés

Obligation de passer devant l'arrêt de bus.

Environ 12 stop matérialisés au sol sur 700 mètres, doit on s'arrêter à chaque fois ?
 Aucun stop à la sortie des entreprises.
 Photos montrant les barrières de travaux au milieu de la voie cyclable.
 Pour plus de détail, se reporter au registre.

4. XXX:

Le PDU se concentre sur les circulations douces qui ne représentent qu'une part infime des déplacements.

La circulation routière est totalement occultée, sauf pour mentionner une réduction de la voirie accessible. En particulier, le trafic routier Nord/Sud et Est/Ouest de la Métropole et des communes avoisinantes est particulièrement dense et doit se contenter de voiries inadaptées:

1. Aucun plan à long terme pour relier la tangentielle et La Source. Avec ses aménagements, la RD 2020 a été vidée de son sens d'axe principal. L'autoroute A71 n'est pas adaptée au trafic local entre le nord de la Loire et La Source.
2. Il faut créer un contournement de la Métropole par le Sud par exemple de Saint-Hilaire Saint-Mesmin jusqu'à Sandillon. La RD14, voirie actuelle, composée de la route d'Olivet, la rue du Général de Gaulle, la rue de la Source, avenue du Parc Floral et la rue Basse est totalement impraticable et inadaptée au trafic de transit. Cette route est truffée de plus de 25 ralentisseurs et de séparateurs centraux dangereux.

Quelle est la réponse du PDU au développement économique de la Métropole et à l'accroissement inévitable des déplacements dans sa périphérie ?

5. Monsieur XXX :

Mes remarques et suggestions concernant le PDU.

Étalement urbain

"L'énergie la plus propre c'est celle qu'on ne consomme pas", donc tout doit être fait pour limiter l'utilisation des modes de transports automobiles, quel qu'en soit la technologie. Même les véhicules "décarbonés" sont loin d'avoir fait leurs preuves en termes d'impact environnementaux, et si ce n'est à l'utilisation du moins à la fabrication des véhicules ou du "carburant". Le concept de "ville des proximités" est une bonne idée, mais on ne peut pas multiplier les centres, donc il faut limiter l'étalement urbain, cause principale du basculement dans les années 1970-2000 des modes piétons/deux roues vers le mode voiture. Dire que la population a été "amoureuse de la voiture" est une simplification. Au-delà des politiques d'aménagement du siècle passé, l'appétence de la population pour l'habitat individuel est un facteur majeur de l'étalement urbain. A cela doit s'ajouter l'intérêt financier des particuliers (mais compare-t-on des surfaces équivalentes ?) et des communes périphériques. Pour s'opposer à cette tendance de fond, il faut une politique d'urbanisation qui empêche la prolifération des zones pavillonnaires, mais également des centres commerciaux. Une approche minimum serait de ne plus construire sur les terres agricoles ; ce qui aurait d'autres avantages en termes de biodiversité et de consommation locale. Et pour éviter l'aspect "repoussoir" des grands immeubles, encourager l'implantation d'habitat de type éco quartiers.

Requalification des mails

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. 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

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.

6. Monsieur XXX :

En participant à cette enquête publique sur la révision du PDU, je souhaite faire part ci-dessous de cinq points qui permettraient selon moi d'améliorer, sécuriser et encourager les usages des mobilités alternatives à la voiture dans l'agglomération d'Orléans.

1. Remplacer les actuels interrupteurs d'appel de feux tricolores équipant certains passages cloutés par des dispositifs équipés d'un afficheur de décompte de temps restant (si possible sonorisés pour les personnes mal voyantes). En effet, ces simples interrupteurs à bouton ne semblent pas fonctionner ; je cite pour exemple l'interrupteur du feu au passage piéton de l'avenue du général de Gaulle à St Jean le Blanc sous le pont de l'avenue Galloux. La présence d'un afficheur de temps permettrait d'informer que l'appel pour traverser a bien été pris en compte et du temps à patienter.
2. Refaire la voirie des pistes cyclables le plus proprement possible à la suite de travaux sur les réseaux souterrains ; je cite pour exemple la piste cyclable de l'avenue Guillemin dans le quartier de la Source. Des travaux ont eu lieu à différents endroits de cette piste, mais le goudron n'a pas été remis. Le trajet en vélo en devient désagréable à cause des à-coups dus aux différences brutales de niveau incitant les cyclistes à plutôt rouler sur la route.
3. Modifier les horaires d'ouverture de la boutique « Vélo Tao » de la gare des bus d'Orléans en intégrant en semaine un créneau d'ouverture uniquement l'après-midi jusque 19h30-20h (sur le même principe de la médiathèque centrale qui est ouverte le jeudi de 13h à 20h). La boutique ferme en effet autour de 17h ou 17h30 et il est très compliqué d'y passer en semaine pour les personnes qui travaillent aux horaires de bureau. Pour ma part, j'ai eu deux fois à réparer mon vélo Tao et j'ai dû le déposer le samedi pour le récupérer le samedi suivant ; ce qui m'a empêché d'aller au travail en vélo pendant la semaine.
4. Augmenter la fréquence de passage de la ligne de bus 70 (gare SNCF d'Orléans – ESAT Rodin à la Source) entre 7h00 et 9h00. Ce point pourrait s'inscrire dans l'objectif du PDU qui est de renforcer l'attractivité des transports en commun. Cette ligne est en effet surchargée le matin en période scolaire (notamment le bus de 7h35 au départ de la gare SNCF) rendant les conditions de transport assez désagréables ; ce qui n'incite certainement pas les personnes qui font le trajet en voiture du centre d'Orléans vers la zone technologique de la Source à venir plutôt avec ce bus. Améliorer l'attractivité de cette ligne de bus pourrait peut-être aussi diminuer le trafic aux heures de pointe sur l'avenue Galloux.
5. Proposer des réunions une à deux fois par an aux usagers TAO pour qu'ils fassent part d'éventuels dysfonctionnements identifiés sur le réseau. Les usagers TAO, dont je fais partie, ne peuvent actuellement signaler ces problèmes qu'au service réclamation de

Keolis à St Jean de Braye. Or pour le problème de surcharge de la ligne 70, ce service m'a répondu que les moyens disponibles ne permettaient pas de prévoir une offre supplémentaire sur cette ligne, et n'a donc apporté aucune solution. Ces problèmes sur le fonctionnement des transports devraient ainsi être plutôt discutés avec les représentants de la Métropole ou leurs adjoints techniques en charge de la qualité des transports en commun.

7. N. XXX:

Après lecture du PDU, j'observe que la principale solution de la Métropole pour lutter contre les Gaz à effet de serre consiste dans le remplacement du parc automobile existant par des véhicules électriques. Or si cette solution peut éventuellement permettre de répondre à une politique affichée de réduction de Gaz à effet de serre à notre niveau local, ces bienfaits à l'échelle mondiale sont plus discutables.

Force est de constater qu'à ce jour, il n'existe pas de technologie réellement non polluante pour les transports, hors marche à pied et vélo. L'addition de plusieurs trajets en un, grâce à la mise en place de transports collectifs pourrait certainement aussi participer à la réduction des Gaz à effet de serre.

Je suis donc très favorable aux orientations émises dans le PDU pour développer les pistes cyclables et les transports collectifs. Je pense néanmoins que vous devriez rajouter un point concernant les pistes pour piétons. En effet, j'habite Mardié, une zone rurale, qui permet aux habitants de se déplacer facilement à pied d'un point à un autre de la ville à travers les champs. Or J'ai pu remarquer que depuis 3 ans que j'y habite, de nombreux champs ont déjà disparu au bénéfice d'habitations. Si les champs disparaissent petit à petit et qu'aucune politique piétonnière n'est menée, les habitants se retrouveront trop éloignés des "points d'intérêts" de la ville (commerces, écoles, etc..) pour avoir l'envie de parcourir ces distances à pied.

Il serait aussi intéressant de préconiser, pour les pistes cyclables et piétonnes, qu'elles soient éloignées des voies de circulation des voitures. En effet, il serait dommage que les personnes qui font l'effort d'utiliser ces moyens de transport soient les premières polluées, car très exposées aux gaz émis par les véhicules.

Par ailleurs, comme je le disais précédemment, je suis très favorable aux orientations émises dans le PDU pour développer les pistes cyclables et les transports collectifs. De ce fait, j'ai du mal à comprendre pourquoi le PDU préconise le contournement de Jargeau. Effectivement, moins de véhicules sur la métropole = moins de pollutions sur la métropole. Mais le problème est simplement déplacé, pas résolu. Par ailleurs, ce projet favorisera les déplacements en véhicules automobiles et détruira des zones importantes de bio diversité, ce qui ne me semble pas être en accord avec l'idée générale du PDU. Si vous voulez mon avis, transvasez le budget prévu pour ce projet de contournement de Jargeau à la mise en place d'un transport collectif pertinent. Ce sera bien plus utile. D'ailleurs, à quand le tram pour Chécy, Mardié ? Et le train pour Châteauneuf sur Loire ? Ou des bateaux de voyageurs sur le canal ?

Enfin, si le projet du PDU est bien de réduire la pollution liée au transport routier, et sachant qu'il n'existe pas à ce jour de technologie adaptée pour remplacer le parc des véhicules, il me semble primordial que le PDU consacre une part importante de ses préconisations, en explicitant bien son lien direct avec cette problématique, à :

1. des politiques favorisant l'emploi des habitants sur leur commune (moins de trajet = moins de pollution)
2. des politiques favorisant l'alimentation locale (alimentation locale = moins de trajets pour les produits - moins de pollution)

C'est logique, voire essentiel, et pourtant le PDU n'y fait pas du tout allusion ?

Par avance merci d'apporter de prendre en compte ces remarques. J'ai pris du temps pour vous les soumettre.

8. M. XXX :

Pour l'enquête publique mon questionnement porte sur :

- L'articulation avec le plan vélo, car la PDU n'en fait pas mention.
- L'augmentation de la part modale du vélo est très faible, de 5,5% à 8% ce qui est très insuffisant pour une métropole comme Orléans. Cela devrait être un investissement pour l'avenir.
- La somme de 500 000 euros allouée, chaque année, pour le plan vélo, est extrêmement basse par rapport aux besoins pour l'avenir.

9. C. XXX :

Thème : AXE 2 REVISION du PDU 2019 - (Attractivité des transports collectifs). Objet : Propositions d'usage du ticket de transport - Coût et durée de validité.

Pour renforcer l'attractivité des transports collectifs, il faudrait :

Que le ticket de transport soit moins cher pour tous (de 0,50€ à 1€ ?) même si son prix actuel (1,60€) est dans la moyenne nationale. Gratuité le week-end.

Surtout, sa durée de validité (1 heure actuellement) devrait être étendue à 3 ou 4 heures, avec correspondances illimitées.

Ces deux mesures inciteraient à utiliser ces transports plutôt que la voiture, pour effectuer des activités d'achats et/ou de loisirs dans le périmètre de la métropole. Actuellement, à partir de deux personnes, il est plus « rentable » de prendre sa voiture, dommage car la qualité des transports est au rendez-vous.

Plusieurs villes de France, dont Dunkerque et Bourges, ont franchi ce pas social (gratuité pour tous) pourquoi pas Orléans Métropole ?

Que nos élus aient un peu plus d'ambitions et volonté pour réduire l'usage de la voiture en agglomération dans cette révision du PDU 2019 !...

10. M. XXX :

Je suis habitant d'un quartier Est de la ville de Saint Jean de Braye (près de Boigny) et je me rends quotidiennement à vélo (électrique) au pôle 45 à Ormes, mon lieu de travail. J'effectue ce trajet quotidien de 32 km A/R depuis 1 an environ. Je traverse donc toute la périphérie urbaine Nord, Saint Jean de Braye Nord, Semoy, Fleury, Saran, puis j'arrive au Pôle 45, Ormes. Sur la base de mon expérience et à la lecture des données chiffrées sur lesquelles s'adosent les ambitions du PDU de la Métropole, je me permets objectivement de faire les remarques suivantes. En premier lieu, je tiens à souligner qu'il est anormal d'annoncer 420 kms d'aménagements cyclables : ce chiffre est parfaitement inexact, car la plupart du temps, peindre des bandes cyclables sur une route ne fait qu'accroître la tension et le risque pour le cycliste. Me concernant, je roule sur une piste/sentier cyclable sur 2 kms en cumulés sur mon parcours de 16 kms ! Si l'on prend en considération la forte urbanisation et extension des zones périphériques d'Orléans et que l'on constate que 76% de l'ensemble des déplacements se font en voiture; alors il y a un sérieux challenge en terme de mobilité douce ! Je vous engage fortement à refixer votre ambition d'augmenter la part modale du vélo de 5,5 à 8% en 10 ans, 20% me semblerait beaucoup plus ambitieux ! Je vous invite à reconsidérer avec beaucoup d'attention la continuité du réseau cyclable en périphérie et à proscrire DEFINITIVEMENT tout aménagement type peinture sur route. Sur ce dernier point, il serait intéressant d'inscrire cela dans le PDU afin que les communes soucieuses de s'engager dans une démarche vertueuse ne tombent pas dans la facilité des pots de peintures blanches ou

vertes.

Ensuite, je suggère que le PDU amorce la création d'un véritable Plan d'Action sur l'usage du vélo au quotidien; dans lequel serait inscrite la volonté de toutes les communes de la Métropole de réfléchir à un vrai maillage continu; un véritable réseau cyclable périurbain qui serait vraiment le déclencheur de l'usage du vélo au quotidien en métropole Orléanaise. La piste cyclable ne doit pas se réfléchir seulement au moment où l'on crée ou rénove une route, elle doit se réfléchir dans une perspective de maillage et aujourd'hui il n'existe pas. Il n'y a qu'un vague ensemble de petits tronçons plus ou moins vétustes, plus ou moins rénovés, mais dans tous les cas négligés et non continus. Le vélo électrique présente un ENORME potentiel pour un usage quotidien, et il n'y a que des avantages; il permet des économies pour l'utilisateur, mais aussi pour la collectivité, moins de surfaces étanches, moins de parking, moins de bruits, une meilleure santé pour l'utilisateur, une meilleure efficacité au travail, moins d'arrêt maladie et remarquable pour préserver la qualité de l'air ! Je peux vous assurer que c'est l'arme ultime de la mobilité douce pour le salarié au quotidien. Le service de location longue durée Velo"TAO est une excellente initiative, mais réservé aux urbains; le vélo n'est pas du tout adapté pour le périurbain; pourquoi ? Parce que les infrastructures cyclables ne sont pas adaptées, cqfd.

De ce fait, à propos de la construction d'un giratoire-sortie d'autoroute à 35 M€ sur Gidy, joliment nommé "diffuseur" (de gaz brûlés ?), est-ce bien raisonnable ? Ne pourrait-on pas contraindre l'installation de telles infrastructures routières à une contribution marquante sur le maillage cyclable du futur "déversoir" à camions et automobiles ? La société d'exploitation de l'autoroute a une forte part de responsabilité dans l'émission de gaz à effet de serre et de polluants atmosphériques : mettons-la à contribution lorsque son infrastructure traverse notre territoire ?

Une des forces du PDU est justement de prendre en considération ce type d'installation, véritable déversoir de voitures et camions sur la Métropole, et de recadrer son impact dans une perspective large des futurs moyens de mobilité sur Orléans-Métropole.

Merci de prendre en compte mes remarques.

Un cycliste vélotafeur.

11. XXX :

Quelques remarques :

- je ne supporte plus de voir des voitures garées sur les trottoirs qui obligent les personnes avec poussettes jeunes enfants à tricycle ou personnes en chaise roulante à circuler sur la chaussée.
- j'habite à Ormes. Il est impossible de bénéficier du service de vélo type Velib et de combiner le matin un trajet en bus et le soir un retour à vélo.
- A quand un aménagement de la route Ormes Orléans centre avec une vraie piste cyclable.
- j'habite Ormes je travaille à CHÂTEAUDUN. Pour y aller avec RÉMI, soit je dois acheter une voiture et prendre le car à Sté Peravy la Colombe soit je dois perdre 45 min pour partir d'abord à la gare routière et refaire ensuite le trajet en sens inverse. Pourquoi n'y a t il pas d'arrêt RÉMI dans les communes qui sont aux limites extérieures de la métropole ?

12. M. XXX CHECY :

Chapitre 1 : A la lecture de la synthèse des projets d'infrastructures du projet PDU arrêté en juillet 2018, je remarque un manque évident d'ambition sur la partie « EST ». Cette partie Chécy/St Jean de Braye comporte les éléments les plus défavorables, en terme de circulation automobile, qui par manque de transport en commun en site propre, est la plus dense de la Métropole, derrière l'autoroute. 50000 véh/j sur la tangentielle RN2060, 17000 véh/jr sur la RD8 et près de 8000 véh/j sur la rue de Grainloup à Chécy représentent le trafic au quotidien. Les conséquences de ce manque d'ambitions sont inévitables :

- pollution par le dioxyde d'azote 40ugr de N02, limite maximale de tolérance journalière principalement engendrée par les voitures
- pollution par le bruit : axe RN2060, sur la ligne rouge de l'échelle de mesure : 81db à 250 mètres
- bouchons et accidents quotidiens sur la 2060 entre sorties Chécy et rond-point « Dior »
- difficultés de transport, en particulier la ligne 8 aux heures de pointe, axe embouteillé
- pistes cyclables interrompues sur l'axe Mardié /St jean de Braye

Depuis les années 2000 plusieurs études ont été réalisées, la conclusion s'est traduite par la nécessité de réalisation d'une ligne de transports en commun sur site propre.

La D960, au vu de sa configuration n'a pu être retenue au vu de sa configuration, reste la ligne de chemin de fer. Une étude montrant la faisabilité d'une ligne tramway pouvant être retenue. Une autre solution, étude TRAM/TRAIN, avait été proposée, mais le désaccord entre collectivités, AGGLO/REGION, a empêché toute proposition en 2008, tout cela au détriment des usagers.

Un nouvel élément rassurant, la réalisation de ligne TER Orléans/ Châteauneuf sur Loire avec une étude de fréquentation de 8000 voyageurs/jour, a « failli » voir le jour. La conclusion du commissaire enquêteur chargé de l'enquête publique déclinant l'abandon du projet, n'a pas dû vous échapper, ni d'ailleurs les oppositions de certaines villes. Ce projet figure encore dans cette enquête publique du PDU, mais je pense que l'échéance 2028 ne sera pas appropriée au vu d'un nouveau projet.

Chapitre 2 : 2 projets apparaissent aussi, mais à mon grand étonnement, et ont déjà été par la Métropole sans attendre le résultat de cette enquête ainsi que votre avis:

- Transformation des bus en « 100% électrique » pour la somme de 154 millions d'euros. Bien que favorable en partie à cette décision, je pense qu'il ne faut aller trop vite et que l'on peut prendre en compte une partie de cet investissement (1/4 serait raisonnable) sur les lignes les plus « gourmandes » en énergie et suivre les nouvelles évolutions d'énergie qui vont apparaître dans un avenir proche

- la réalisation d'un téléphérique dans le projet « Interives », pour la somme de 15 millions d'euros avec un coût d'entretien annoncé à 800000 euros. Pour l'instant l'impact de ce projet n'est pas mesuré sachant que le site « Interives » va s'étaler sur 15 à 20 ans. Un autre projet réapparaît, celui d'une gare commune entre Orléans et Fleury-les-Aubrais, la prudence pourrait être de mise.

En conclusion, Monsieur le Commissaire en quêteur, voici le résumé de ma requête :

- réouverture de la ligne de chemin de fer avec étude, en concertation commune des collectivités : Métropole, Département, Région, avec la réalisation d'un projet commun et au « service » des usagers avec mise en service dans les 5 à 6 ans
- limitation du projet « bus 100% électriques », libérant un investissement pour l'ouverture nommée ci-dessus, et étude précise du bilan carbone à comparer aux automobiles empruntant la RN 2060
- mise en attente du projet téléphérique et étude de projets plus raisonnable, par exemple mise en place de navettes électriques assurant une rotation entre gare SNCF/Interives/ Fb Bannier suivant la nécessité et la demande
- politique d'un réseau cyclable, maillé, sécurisé et fiable

13. M XXX :

Du côté piétons / vélo et pour le centre d'Orléans:

- créations de 3 passerelles dédiées piétons / vélo (au niveau du pont George 5, attachées au pont de Vierzon, entre l'île Charlemagne et Saint de la Braye). En complément du Pont de l'Europe cela donnerait 4 passages sur la Loire sécurisés.
- de façon similaire sur le Loiret, au niveau du pont de Cotelte, de la D951 et sécurisation (éclairage...) des passages dans Olivet au niveau des Moulins

Piétons

- aménagement d'une promenade piétons en Sud Loire du Pont de l'Europe à l'île Charlemagne praticable (hors crues) 365 j par an et sans voiture (à l'identique de celle existant Nord Loire).

Vélo : des liaisons sécurisées (100% voie vélo à l'identique de l'axe Pont Thinat - Parc Floral)

- Pont de l'Europe, Olivet Moulins
- Olivet - Saint Cyr en Val (en restant proche N20)
- Orléans - Saran (le long N20)
- Saint Jean le Blanc / Sandillon le long D951
- Pont de l'Europe / Mareau aux Près le long D951
- Faubourg Madeleine / saint Ay le long D2152
- Orléans / Ormes le long D2157
- Orléans / Checy (Loire à vélo Nord ?)
- relier les ZI à ces axes de façon sécurisée (100% voie cyclable) comme par exemple entre le Parc Floral et la ZI de la Saussaye qui serait simple à réaliser sur la commune de St Cyr en Val (grâce à la passerelle du CNRS et en rejoignant le stade de foot de St Cyr)
- sécurisation (éclairage) Loire à Vélo
- Orléans / Sandillon
- Orléans / St Hilaire
- mise en place d'une véritable signalisation vélo (Lors de mes visites en Allemagne il y a de nombreuses indications de direction pour les vélos, sur Orléans quasi aucunes)

Tram - Passage en Tram-train de liaisons TER et création d'une nouvelle voie de tram

- aménager les voies existantes et passage en Tram / train
- * liaison la Ferté St Aubin : gares à St Jean le Blanc île Charlemagne, Saint Jean le Blanc les montés (parking relais), Parc Floral, intersection N20 (parking relais)
- *liaison Meung sur Loire : gares à Les Murlins, CC les 3 Fontaines...,
- création de la voie Châteauneuf sur Loire en Tram / train
- création d'une voie numéro 3 de tram terminus Saran via Interives et Terminus le haut de l'avenue des droits de l'Homme / Semoy.

A plus long terme : réouverture liaison vers Loury / Fay aux loges / Bricy en Tram / Train

Voiture:

- Ouverture d'une déviation Sud Est (Jargeau / La Ferté Saint Aubin) avec un accès À 71 à la Ferté en 2x2 voies
- relier l'Avenue Gaston Gallou à cette déviation grâce à une déviation Est de saint Cyr en val
- liaison Nord Est A19 (sortie Pithiviers) - Tangentielle en 2x2 voies avec déviation des villes

Cela permettra de désengorger la tangentielle et la RN20.

Train vers Paris

Et enfin train vers Paris, aménagement de liaison Intercites aux heures blanches à aujourd'hui : Exemple retour de Paris à 19:25, 20:25 puis seulement 22:50 donc il est impossible de finir sa journée sur Lille, Lyon ... ou revenir par avion à CDG et d'avoir une correspondance pour Orléans sauf 22:50 pour arriver sur Orléans à 23:57. Conclusion nous prenons la voiture.

En espérant que ma contribution pourra faire avancer les réflexions de la Métropole

14. XXX :

Merci d'être à l'écoute des usagers des voies de circulation de la Métropole. Voici mes remarques et leur contexte :

- désireux de limiter nos déplacements en auto (même électrique) et en transports en commun, nous circulons à pied et à vélo entre Saint Jean de Braye, Saint Jean le Blanc et Orléans essentiellement
- nous constatons que les trajets à bicyclette et à pied nous amènent à utiliser des axes de circulation automobile assez dense, pour laquelle les voies publiques ont été prioritairement aménagées au siècle dernier
- pour les cyclistes et les piétons, il est depuis quelques années plus facile de circuler en sécurité sur des voies repérées dans des portions à vitesse automobile limitée, avec une gestion en général bien pensée des intersections
- il reste cependant à en faciliter l'usage (pour les cyclistes et les piétons) en supprimant au maximum les obstacles gênant sur les trottoirs qui en réduisent la largeur utile
- pour cela il convient de réétudier [dans le cadre d'aménagements nouveaux ou de recalibration] ce qui a trait aux emplacements réservés aux poubelles, aux poteaux supportant réseaux, signalisation et éclairage, aux potelets empêchant le stationnement "sauvage", en particulier
- et donc de revoir les standards/normes définissant les voies piétonnes et cyclistes : largeur et revêtements permettant les croisements et doubléments, confortables pour les poussettes de marché et les voitures d'enfants, présence d'espaces de repos/haltes pour les parents et personnes âgées

- peut-être aussi certaines rues pourraient être partagées avec les véhicules selon des horaires réservés aux uns ou aux autres modes de circulation.

Merci de prendre en compte ces observations, dans le but d'encourager les habitants/usagers à privilégier l'option des déplacements "doux", économes en énergie et très peu polluants.

15. Collectif Vélorution Orléans :

Tout d'abord, nous nous réjouissons de l'objectif affiché d'une diminution de la circulation automobile à l'horizon 2028 et de la volonté d'« aménager des itinéraires cyclables, qualitatifs, continus et lisibles, et [de résoudre] des points durs ».

Va également dans le bon sens l'objectif d'un report modal vers les modes actifs par un « meilleur partage de la voirie ».

Nous nous posons cependant des questions sur les moyens techniques et financiers déployés ainsi que les arbitrages présentés pour atteindre ces objectifs.

Relation vélo/automobile

Dans le projet de PDU, il n'est pas précisé de relation entre l'usage du vélo et de la voiture automobile.

Le seul critère évalué est le nombre de kilomètres du réseau cyclable. D'autres critères comme la qualité de ce réseau, la moyenne de personnes transportées par rapport à la surface utilisée ou l'incidence sur la circulation automobile n'y figurent pas.

Organisation et hiérarchisation du réseau

Il est évoqué page 37 une « étude d'organisation et hiérarchisation du réseau viaire pour arbitrage ».

Cette étude est une très bonne chose pour arbitrer et définir des moyens dédiés. Cependant, à partir de quels référentiels sera réalisée cette étude, et sera-t-elle rendue publique ? Comment s'articulera-t-elle avec les différents « plan piétons », « plan vélos », « schéma directeur vélo » et « guide d'aménagements et de gestion des espaces publics » ?

On ne peut que souhaiter que cette étude s'inspire des référentiels nationaux (Cerema) et des outils existants dans des métropoles plus avancées que la nôtre en matière de politique cyclable.

Le projet de PDU manque de clarté sur ces points qui sont pourtant très importants.

Réseau et itinéraires cyclables

Aucune notion de réseau ni d'itinéraire n'est expressément décrite. Aucune description des aménagements n'est proposée (bande, piste, réseau express). Si le Plan vélo doit décrire plus précisément l'existant, ce n'est pas précisé dans ce projet de PDU.

Aucune notion d'audit ou d'analyse des aménagements existants n'est mentionnée. Nombre d'aménagements actuels sont non conformes, car dangereux ou réalisés le plus souvent sur trottoirs, ce qui peut créer des conflits d'usages avec les piétons. Une analyse des aménagements actuels sera-t-elle réalisée à l'aune des objectifs généraux du PDU ? (réduction de la circulation automobile, augmentation du nombre de déplacements à vélo).

Dans la fiche action 3.1, il est décrit la volonté « lors de tout réaménagement de voirie [de] systématiser les aménagements permettant de sécuriser et faciliter les déplacements des cyclistes, tels que les sas vélos, les « cédez-le-passage aux feux » et la création de double sens cyclable dans les voies à sens unique (excepté dans les secteurs où ces aménagements risquent d'être accidentogènes). »

Au regard de la Loi LAURE, chaque réaménagement de voirie en zone urbaine implique la création « d'itinéraires cyclables pourvus d'aménagements sous forme de pistes, marquages au sol ou couloirs indépendants, en fonction des besoins et contraintes de la circulation ». Si des aménagements améliorant la sécurité et les déplacements des vélos sont très utiles, ils ne sont clairement pas suffisants au regard de la loi. Aussi, la place attribuée au vélo lors de chaque réaménagement de voirie doit être plus explicitée pour être conforme.

Budget dédié

Le budget dédié pour les aménagements cyclables est de 500k€ par an. Ce budget semble très insuffisant au regard de la moyenne nationale des collectivités de taille équivalente.

Le club des villes et territoires cyclables - dont Orléans Métropole est membre - dans son enquête nationale 2015/20162 annonce un budget vélo moyen de 10,1 € par habitant pour les collectivités de plus de 250000 habitants, soit un budget théorique de 2 828 000 € pour la métropole orléanaise. Près de six fois plus donc.

Aussi, il semble judicieux de :

- comptabiliser l'ensemble de dépenses réellement dédiées au vélo afin de pouvoir établir des comparatifs pertinents.
- d'augmenter en tout état de cause très significativement le budget réellement dédié aux aménagements cyclables.

Traversée de la Loire

Il est évoqué un budget de 30 M€ pour la « sécurisation des franchissements de Loire pour les modes actifs ». C'est un budget qui semble hors de proportion au regard des 500 k€ spécifiquement dédiés par an. Au-delà du fait que cet aménagement sous forme de passerelle n'est pas dédié exclusivement au vélo (usage partagé avec les piétons), il semble établi que cette ou ces passerelles ne pourront pas être accolées au pont George V. De plus, cette passerelle, au-delà de son coût financier, ne pourra pas être techniquement réalisée avant plusieurs années. Si cette passerelle peut avoir une utilité autre que vélocipédique utilitaire (loisir et tourisme), la notion d'itinéraire cyclable reste foncièrement liée à des aménagements au sein des grands axes existants.

Dans le PDU, il n'est évoqué à aucun moment la possibilité de réserver une voie du pont George V à l'usage des vélos. Dans l'attente de la mise en place de nouveaux franchissements de la Loire, et sous réserve de la pertinence de leurs emplacements, une expérimentation dans les meilleurs délais de quelques mois de cette solution économique (et totalement réversible) serait l'occasion de répondre rapidement et efficacement à l'ensemble des objectifs définis dans le projet de PDU (résolution de points durs, augmentation des déplacements vélos, diminution de la circulation automobile).

16. M. XXX :

1. il est fait mention, à maintes reprises, de favoriser les transports urbains en les rendant plus attractifs.

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 ?) Pourquoi ne pas faire des zones de dégagement pour l'arrêt des bus et laisser se fluidifier la circulation sans bloquer les voitures.

Pourquoi ne pas installer des abribus (plus nombreux) pour ne pas se faire tremper quand il pleut et avec le système d'achat de tickets dans certains points d'arrêt. Indiquer les temps d'attente serait

également un plus qui le mettrait à égalité avec le tram même si à certaines heures de circulation intense il serait moins fiable.

Ces améliorations représentent un budget certainement moins important que l'achat de bus électriques qui n'améliorerait rien de l'augmentation de son utilisation.

2) Toujours les transports en commun.

Les zones d'activité en extension sur la métropole se situent à pôle 45, La Saussaye et St Jean de Braye (voir les cartes du dossier). Qu'est-il proposé pour s'y rendre sans prendre sa voiture ? RIEN. Cela montre l'incohérence du dossier entre la volonté de vouloir réduire la pollution et le projet prévu : construire un nouvel échangeur d'autoroute à Gidy, puis une voie nouvelle de Pôle 45 à Libération et enfin une amélioration de la RD2271 pour aller à la Saussaye ! Quant aux aménagements permettant de rapprocher les zones de logements aux zones d'activités, c'est le blanc absolu.

3) L'évaluation du réseau viaire n'est toujours pas réalisée alors qu'elle devrait être la base d'une étude sérieuse avant même de lancer des études sur l'aménagement de voies existantes ou la réalisation de nouvelles voies. Définir les voies utilisables par les poids lourds avec éventuellement des horaires de circulation pour les zones les plus sensibles (les camions sont diesels et n'ont aucune restriction comparativement aux voitures), les voies prioritaires pour les transports en commun y compris assurant la liaison circulaire des villes adjacentes à Orléans sans passer par le centre et en particulier par le nœud de la gare et de la Place d'Arc, ce qui serait l'occasion de lancer l'étude déjà prévue de la modification de ce secteur.

4) un dernier point commun avec le SCoT, la pollution de l'air et les très bons résultats des contrôles de pollution....

Le problème réside dans les points de mesure qui sont situés depuis de nombreuses années aux mêmes endroits, sauf celui de la préfecture qui a été déplacé. Mais ces points n'ont été déterminés qu'avec l'objectif de mesurer la pollution automobile.

La ville a évolué et d'autres points de pollution sont apparus sans être vraiment contrôlés en particulier les 2 chaufferies biomasse et surtout celle des Groues avec une puissance de 37,5 MW qui est normalement soumise à des contrôles de fonctionnement du fait du dépassement du seuil de 20 MW. Malheureusement ces éléments ne sont pas communiqués, les seuls faits réels reposent sur l'augmentation des problèmes respiratoires, des problèmes de pleurs et des odeurs à végétaux humides quelquefois très fortes (quartier de la rue des Murlins, du pont SNCF jusque la rue de la poudrière). Il manque les mesures de NOx et des particules inférieures à 10 microns qui pourraient expliquer ces phénomènes. Ceux-ci se produisent principalement par vent d'ouest ou sud-ouest quand le plafond des nuages est bas et que les fumées ne montent pas. Aucun appareil de Lig'air n'est actuellement en capacité de faire des mesures, car leur positionnement ne le permet pas.

Cette centrale a été construite avec "les appareils les plus performants" de son époque tel qu'inscrit dans les différents documents préalables à sa réalisation. Mais les techniques évoluent et les entretiens ou interventions pour l'amélioration ne sont pas interdits.

17. M. XXX :

C'est avec intérêt que j'ai pris connaissance des 2 ans de travail pour élaborer le SCOT/PDU que vous nous proposez aujourd'hui

N'ayant pas de comparaison en tête, je suis allé voir par curiosité où en était notre voisine la métropole tourangelle dans ses ambitions de déplacements.

Pour 2023, elle a un objectif de déplacement

47% en voiture (contre 49% pour nous, en 2028)

13% en transports en commun (contre 12% pour nous, en 2028)

30% à pied (contre 29% pour nous, en 2028)

9% à vélo (contre 8% pour nous, en 2028)

Je pense donc qu'à la lecture de ces chiffres tourangeaux nous pouvons aller plus loin ou tout du moins insérer une clause de revoyure à mi-parcours soit 2023 de ces ambitions orléanaises pour 2028

1) Vélo

Je regrette que pour les itinéraires cyclables nous n'ayons apparemment pas dans les documents fournis le détail kilométrique des aménagements en propre et celui des aménagements partagés (avec piétons ou voitures)

Je n'ai pas compris pourquoi il n'y avait pas de pendant Plan Vélo avec schéma directeur indiquant priorisation et sanctuarisation budgétaire dans le PDU, car si ensuite on repart pour 2 ans d'études on risque d'attendre longtemps les 1res améliorations

Je dois ensuite féliciter la Métropole pour sa volonté de développer le vélo à assistance électrique (vélo TAO en location à prix très attractif pour débiter & prime à l'achat jusqu'à 300€ pour continuer) qui à mon avis est le meilleur engin de locomotion quasi non polluant pour un transport du quotidien (souplesse horaire, sans trop d'effort, du porte-à-porte, distance parcourue démultipliée...), mais si et seulement si le réseau cyclable suit avec des "autoroutes à vélo" ou des continuités sans danger vers les grands pôles d'activités ou d'intérêts.

Pas besoin en effet d'une "formule 1", s'il n'y a pas un circuit dédié!!!

La cartographie participative de Vélorution Orléans que j'ai découverte récemment est très intéressante et j'espère que le Monsieur Vélo de la Métropole s'y référera rapidement, car pas besoin d'une énième et coûteuse étude: écoutons d'abord et surtout les usagers! Pour améliorer sérieusement les continuités et résoudre les points noirs encore nombreux

Des ateliers participatifs vélo ont eu lieu en Novembre: il faut restituer svp sur un site le résultat et reconduire annuellement ce type de concertation pour faire le point sur le programme et échanger sur l'usage de ces nouveaux aménagements

Des aménagements cyclables le plus souvent sur trottoirs (je pense particulièrement à ceux le long du TRAM B) sont dangereux, car en zigzag ou parsemés de poteaux indicateurs ou panneaux routiers ou à ceux plus récents sur les quais entre le pont royal et le pont thinat un peu surréalistes!

Budget: 150 millions d'euros engagés sur 5 ans pour des bus électriques, combien pour les nouvelles pistes cyclables sécurisées et continues à venir? 100 millions au bas mot si on fait une règle de 3!

A ce sujet, la création des passerelles m'apparaît astronomique en coût et en délai de réalisation; il faut avoir l'ambition de "marquer le territoire" des circulations douces sur le pont Georges V et/ou pont Joffre ou tout du moins essayer par un test réversible d'y fermer une voie de circulation pendant quelques mois!

Il faut prévoir aussi un budget entretien: marquage, entretien/remplacement des lampes d'éclairage, entretien/remplacement des boîtiers traversé feux, panneaux... C'est pour ça les 500000 € au budget annuel de la Métropole?

Un autre point positif qui mérite d'être souligné: la création d'une dizaine de parcs à vélos qui ont été créés pour sécuriser sa monture et accessible avec sa carte TAO ;-). L'obligation des PLU de création d'abris vélo dans les nouvelles résidences en construction complète bien ce dispositif

Là où ces implantations ne sont pas possibles et devant les gares et les grands sites sportifs, culturels ou commerciaux, il faut massifier les arceaux vélos +++

L'implantation d'une station Vélo + dans le centre des 22 communes serait un vrai service pour des usages occasionnels maintenant que ces vélos peuvent être équipés de batterie et donc parcourir de plus grandes distances! A

2) Piéton

Assurer rapidement l'accessibilité de la voirie principale de chaque commune est indispensable pour les personnes en fauteuil roulant. Encore trop d'abaissments de trottoirs, de trottoirs pas assez larges ou d'obstacles sur les trottoirs tel que poteaux EDF empêchent une libre et bonne circulation; cela servira par ricochet pour les personnes âgées, les enfants en bas âges ou les mères/pères avec poussette!

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

3) Transports en commun

Peut-être des ramifications nouvelles ou extensions des lignes de TRAM existantes pour mieux desservir des communes en développement au Nord ou à l'Est

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

Un accueil des mobilités sous place d'Arc avec TAO, REMI, TER Centre, autres opérateurs...

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

Une amélioration des conditions d'attente pour les départs des "cars Macron" OUIBUS à La Chapelle St Mesmin Georges Pompidou en lien par exemple avec une aire de covoiturage de la sortie d'autoroute Orléans Centre réaménagée et non le quai TAO plutôt dangereux

4) Nouveaux quartiers / nouvelles zones

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

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?

De même, la polémique de cette semaine 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)!

De plus, quelle est la place dans l'accès en vélo/2 roues et à leur stationnement au futur centre COMET?

5) Autres

Ouvrir ce SCOT/PDU aux frontières de la Métropole pour améliorer les déplacements avec les autres villes/centre d'intérêts autour de celle-ci et qui sont à ma connaissance encore mal desservis par les transports en commun comme: Chartres, Châteaudun, Aéroports CDG ou Orly, Artenay, Châteauneuf, Pithiviers, Gien... de concert avec la Région

Lancer un appel à projet (coopératif par exemple) pour remplacer Auto Tao supprimé subitement au 1/01/2019 sans vraiment de solution comparable

Négocier un forfait type Transloire étendu à la future sortie d'autoroute Gidy pour les salariés métropolitains

Registre numérique SCOT

1. Société CEETRUS-FRANCE à CROIX (59964) :

Par la présente, nous vous prions de bien vouloir trouver la contribution de l'entreprise CEETRUS (ex-Immochan), qui possède des actifs commerciaux à Saint-Jean de la Ruelle et Olivet. Depuis 2 ans, la vision de CEETRUS est désormais d'être un acteur global du développement urbain, y compris sur ses sites commerciaux. CEETRUS est devenu un développeur d'opérations d'aménagement urbain et de projets immobiliers mixtes (logements, locaux d'activités, commerces, etc.).

Nous tenons globalement à souligner la grande qualité sur la forme et de lisibilité des différents documents du projet de SCOT.

Nous comprenons l'orientation globale portée par le SCOT, de favoriser le renforcement commercial des centralités urbaines.

Il nous semble toutefois opportun de compléter le discours et d'anticiper les nécessités de transformation des pôles commerciaux monofonctionnels. Les évolutions des modes de consommations, les exigences grandissantes des habitants en matière de qualité d'aménagement impliquent en effet de prévoir dès à présent des capacités de réflexions pour réinsérer ces espaces dans une dynamique urbaine, même si la composante commerciale demeure importante.

Il nous semble indispensable de rendre possible dès à présent, au cas par cas et suivant les caractéristiques spécifiques de chaque site, la mutation progressive des pôles commerciaux monofonctionnels structurants du territoire d'Orléans Métropole vers de véritables « morceaux de ville ». C'est-à-dire d'œuvrer à plus de mixité dans leurs usages et fonctions (loisirs, santé, bien-être, services, et pourquoi pas même pour certains vers du résidentiel, des locaux d'activités... pour une partie de chaque pôle), avec un renforcement des connexions urbaines, de modes doux, avec leur environnement urbain.

Vous trouverez ainsi reprises plus en détail ces propositions, dans le document ci-joint.

Nous souhaitons au travers de nos intentions de projets, participer à la dynamique métropolitaine, impulsée par le SCOT.

C'est pourquoi, dans un esprit de confiance réciproque et de pleine volonté de coopération, nous sommes à votre entière disposition, ainsi que des élus et techniciens d'Orléans Métropole et des communes concernées, pour échanger plus en détail sur nos propositions.

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 Mendès 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 pôles :

1. Accompagner les pôles commerciaux structurants identifiés sur le territoire dans une démarche de l'évolution urbaine et commerciale
3. Permettre une mixité fonctionnelle au sein de ces pôles dans le cadre d'un projet urbain global
4. 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
5. Appuyer la transformation urbaine de ces pôles structurant 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.

2. M. XXX - Président collectif SPLF45 (Site Préserve entre Loiret et Forêt) de SAINT JEAN DE BRAYE :

Conformément aux dispositions légales stipulées dans l'annonce publique du site internet d'Orléans Métropole, comme par voie de presse ; nous souhaitons vous faire part de nos observations relatives à certaines dispositions envisagées dans la révision du SCOT d'Orléans Métropole.

Après lecture du dossier mis à disposition, nous avons souhaité faire part des contradictions de fond qui apparaissent aussi bien dans ce même dossier qu'avec la loi.

Ainsi alors que l'accent est mis tout au long du rapport sur la nécessaire préservation du foncier notamment agricole, la page 246 nous apprend que ce sont finalement 845 Ha de terres qui sont condamnées à être urbanisées à un rythme de 45 Ha/an. Tout ceci s'ajoutant aux 1310 Ha de terres agricoles déjà détruites en 20 ans (voir avis de la Chambre d'Agriculture annexé au SCOT). Ceci nous paraît en contradiction totale avec :

- L'avis des services de l'état de la région Centre-Val de Loire datant de 2012, invitant les élus à diviser par 4 la consommation de foncier agricole à l'horizon 2020 afin qu'il rejoigne la moyenne nationale (voir Annexe 1 page 2)
- La croissance de la population : les services d'état nous apprennent, après un nouveau diagnostic approfondi en 2017, que l'urbanisation en région Centre-Val de Loire, et particulièrement dans les Métropoles Régionales, est 2 fois supérieure à la croissance de la population (voir Annexe 2 page 8)
- La loi de Modernisation de l'Agriculture et de la Pêche du 27 juillet 2010. Cette loi a pour objectif majeur la préservation des terres agricoles par une diminution de la consommation de l'espace agricole de 50% d'ici 2020.

- La loi Grenelle II portant engagement national pour l'environnement qui donne une nouvelle dimension au SCoT par :

- l'instauration de règles visant à réduire les émissions de gaz à effet de serre,
- la préservation des ressources naturelles et de la biodiversité,
- la lutte contre l'étalement urbain.

Le SCoT définissant les orientations déterminantes de l'aménagement du territoire pour les 20 prochaines années. Ce document est censé traduire localement les objectifs de la loi.

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

Nous tenons également à attirer votre attention sur l'importance grandissante de ce sujet au niveau national. Avec notamment la publication très récente de deux documents d'importance :

- Le premier datant d'octobre 2018, émanant du Commissariat général au développement durable et affichant un objectif de «zéro artificialisation nette» après avoir dressé un diagnostic inquiétant du rythme d'artificialisation des sols de ces dernières années en Métropole. Voir Annexe 3

- Le second est le rapport parlementaire présenté le 5 décembre 2018 par les députés Mme Anne-Laurence PETEL et M. Dominique POTIER, et qui diagnostique notamment « une progression continue des surfaces artificialisées au détriment des surfaces naturelles, forestières et agricoles avec des conséquences directes et irréversibles sur la biodiversité et le climat. » qui « porte directement atteinte au potentiel alimentaire d'un territoire à l'heure où les habitants réclament davantage de produits de qualité et de proximité. ». Voir Annexe

Enfin, la dernière version du rapport de l'INSEE intitulé « les conditions de logement en France » publié en 2017, fait état d'une augmentation alarmante du nombre de logements vacants, passant de 1,8 millions en 2006 à près de 3 millions en 2016. Voir annexe 5

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.

Au vu des multiples impératifs de préservation des sols agricoles et naturels émanant désormais de tous les niveaux administratifs et décisionnels, ainsi que de l'état des lieux de l'habitat et de la démographie à venir, nous demandons donc aux élus de revoir leurs objectifs en tenant compte de l'obligation de protéger le patrimoine agricole et naturel d'Orléans Métropole.

Documents joints en annexe, pour les consulter se reporter au registre numérique SCoT

3. Association LOIRET NATURE ENVIRONNEMENT :

Les remarques de l'association sont guidées par quatre thématiques :

- protection des espaces agricoles, naturels et forestiers et des paysages en particulier ceux du val ligérien,
- mise en valeur de la trame verte et bleue et de la biodiversité en prenant en considération les changements apportés par le réchauffement du climat
- développement des circulations douces et alternatives collectives pour améliorer la qualité de l'air et ne pas contribuer au réchauffement climatique,
- réduction de la production de Gaz à Effets de Serre par le développement de la production d'énergies renouvelables.

Le rapport de présentation permet de mesurer l'impact du développement économique et démographique sur les espaces naturels et superficies agricoles.

À la page 51, nous pouvons lire qu'entre 1994 et 2016, l'agriculture a perdu 733 ha et les espaces naturels 112 ha. Nous espérons que le zonage proposé permettra de stopper cette évolution et nous aimerions pouvoir consulter dans le document une analyse prévisionnelle de l'occupation des sols dans 20 ans.

Nous aimerions avoir l'assurance que l'opération engagée sur la zone des Groupes 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.

Sur les paysages :

- Nous demandons la protection des coteaux au titre du paysage (bordure du val) et pour protéger de l'érosion et du ruissellement intense.
- Projet Parc de Loire : sur ce projet nous proposons de respecter le paysage ligérien et le couloir de la forêt alluviale (ripisylve) et de consacrer au minimum 1/3 de la superficie à un espace naturel et sensible protégé.
- Le cours de la Loire est bordé par une ripisylve importante dont la continuité doit être respectée. Nous nous inquiétons à propos de la réalisation de « fenêtres paysagères » permettant des vues sur la Loire ou sur le val et les coteaux. Nous aimerions que le SCoT précise qu'elles doivent être en nombre limité et, dans tous les cas, seulement si elles débouchent sur des vues intéressantes au plan patrimonial (richesse architecturale ou naturelle).

Sur le maintien de l'agriculture de proximité :

- Mise en application effective de la politique des Z.A.P. avec priorité à la reconversion des friches en exploitations agricoles et une incitation à l'installation d'agriculteurs de la filière bio ou engagés dans une agriculture de proximité (circuits courts, vente directe, transformation sur place).
- Concernant la reconversion des friches industrielles avant mise en culture obligation d'une dépollution.

Sur la gestion des eaux :

- petits cours d'eau métropolitains : renaturation pour certains tronçons avec débusage de façon à minimiser les effets de crues exceptionnelles et épisodes extrêmes de pluies à prévoir en raison du changement climatique (cf inondations de 2016).

Les exemples des projets sur l'Ivoirie à Chécy ou la réhabilitation du Morchène à Saint Cyr en Val nous semblent intéressants et pourraient être cités comme cas d'école dans le document.

A court terme, des efforts sont à faire sur l'Égoutier et la Chillesse afin de les intégrer dans la trame bleue et de respecter les objectifs de qualité des masses d'eau figurant dans le SDAGE. - Constructions dans le Val inondable : les zones d'expansion des crues en amont de la métropole pourront réduire l'impact de crues de Loire dont le régime (date, intensité) sera influencé par le changement climatique. Elles doivent être citées dans le SCoT d'Orléans Métropole, car elles concernent les aménagements futurs dans des zones comme Val Ouest et devront être prises en compte lors des réunions interSCoT.

- La préservation des ZONES HUMIDES n'est pas assez traitée.

Le rapport de présentation du SCoT devrait être complété par les connaissances acquises sur le périmètre du SAGE Val Dhuy-Loiret et le SCoT devrait préconiser un inventaire plus précis et des études complémentaires afin que les objectifs du SDAGE soient atteints à l'horizon 2021 ou 2027.

- Pour la gestion des eaux pluviales, nous préconisons l'adoption d'un zonage prévoyant des aménagements de bassins d'orage et des noues qui éviteraient des submersions en cas de fortes précipitations sur de courtes périodes. Pour éviter que des épisodes de pluies violentes n'entraînent une submersion des installations d'assainissement gérées par la Métropole, nous proposons que le SCoT incite à la réalisation de systèmes séparatifs sur le territoire métropolitain en particulier sur les secteurs d'Orléans nord-est et nord-ouest.

- Nous proposons que les bassins de rétention nouveaux ou en place soient intégrés dans la trame verte et bleue ce qui serait favorable à la présence de la biodiversité dans des secteurs urbanisés. Nous souhaitons que l'imperméabilisation des bassins ne soit pas uniquement réalisée par des bâches étanches.

Sur les futures Zones d'activité :

- Les projets d'extension des zones d'activité de la métropole représentent 245 ha.

Nous craignons que ces surfaces soient supérieures aux besoins si l'on veut bien considérer l'aménagement des surfaces prévues pour les espaces en friche (sites de Quelle ou IBM par exemple) Il est impératif de prendre en compte les projets sur des zones d'activité situées dans les SCoT périphériques (Meung-sur-Loire, Fay-aux-Loges, Artenay par exemple) ou le long de l'autoroute A19.

- extension du Parc d'activité de Charbonnières : nous sommes inquiets sur ce projet, car il entraîne une extension linéaire des secteurs artificialisés et il devrait s'étendre partiellement sur une zone naturelle.

Nous constatons depuis plusieurs années que les révisions de P.O.S. et de P.L.U. ont conduit à une diminution des surfaces initialement prévues pour les zones d'activité industrielles et commerciales.

Sur la biodiversité :

- La perte de biodiversité annoncée de 9 % est très inquiétante !

- Les Inventaires de la Biodiversité Communale (IBC) : nous demandons que les IBC soient refaits tous les 5/8 ans pour un suivi régulier de la faune et de la flore afin d'établir une sorte de baromètre de la biodiversité métropolitaine (de préférence en s'appuyant sur les compétences des associations expertes locales et en intégrant les habitants par le biais des sciences participatives).

- Sous les lignes électriques HT et THT (gérées par RTE ou Enedis) nous souhaitons la protection des espaces de biodiversité majeurs en n'y autorisant pas de construction d'ouvrages linéaires d'intérêt général (maintien des contraintes existantes).

Sur la mobilité :

- Est-ce que le schéma de déplacement de la métropole améliorera la qualité de l'Air et réduira les zones exposées au Bruit qui sont bien repérées dans le document et dans le PCAET?

- Il nous paraît important de prévoir à court terme un réexamen du projet de remise en fonctionnement des voies ferrées Orléans /Chartres et Orléans /Châteauneuf sur Loire avec une étude fine pour prévoir des arrêts métropolitains.

En cas d'abandon des projets cités ci-dessus il est impératif de maintenir l'emprise afin d'imaginer une utilisation innovante des voies.

Circulation douce : Il est urgent d'étudier une plus grande cohérence des pistes cyclables et des jonctions de celles-ci (exemple prolongement de la piste cyclable de la rue des Murlins dans l'écoquartier des Groues).

Il serait utile de prévoir sur certains itinéraires des pistes conçues pour des publics se déplaçant sans voiture et utilisables par des Personnes à Mobilité Réduite.

- Le réseau de parkings relais et de covoiturage est à revoir, car les capacités d'accueil sont soit insuffisantes soit inexistantes cf entrée de l'A10 Orléans Centre à La Chapelle Saint Mesmin.

- Il faut absolument repenser les franchissements de routes, voies ferrées, tangentielle pour les piétons et les cyclistes et réfléchir au tracé le plus direct en continuité d'axes existants. Nous proposons d'ajouter sur la carte p 115 du DOO des franchissements au pont des Murlins pour les Groues (continuité cyclable vers le centre-ville) et pour le Pont Royal.

Sur les énergies :

- Nous demandons des précisions sur l'hydraulique en précisant que le SDAGE demande que la continuité hydraulique des cours d'eau soit respectée ou rétablie.

- Énergie solaire : la réglementation n'est-elle pas à assouplir pour favoriser cet aménagement dans les secteurs d'intérêt patrimonial.

Comment encourager l'équipement sur les bâtiments existants (immeubles hauts et zones activités) ? Le SCoT pourrait-il conseiller la couverture des parcs de stationnement des zones d'activité par des panneaux solaires ?

- Méthanisation : comment résoudre le problème d'approvisionnement des méthaniseurs en évitant les « cultures dédiées » ? Comment résoudre le problème posé par l'épandage des digestats liquides et comment encourager une valorisation non polluante ?

- Chaufferies biomasse : leur développement pose le problème de la zone géographique d'approvisionnement en bois (circulation de camions également) et la question de l'utilisation des déchets en bois style palettes traitées (risque de combustion de matières contenant des polluants). Nous souhaitons que le PCAET s'intéresse à la production de particules fines par la combustion du bois. Nous pensons que le SCoT devrait le préconiser.

Avis élaboré par un groupe d'adhérents de Loiret Nature Environnement réuni avec des membres du Bureau de l'association

4. M. XXX :

1- Révision du Scot.

Lorsque l'on prend connaissance des enjeux du SCoT (page 202), nous sommes rassurés ! En effet, la préservation des terres agricoles nous semble essentielle, afin de soutenir une qualité de vie indispensable dans tout espace urbain, il en est de la responsabilité de la Métropole. Et c'est selon nous tout l'intérêt de devenir Métropole.

Nous savons tous que les générations futures devront vivre en s'adaptant aux changements climatiques, mais aussi supporter une qualité de l'air et de l'eau dégradée, la raréfaction du pétrole. Assurément, l'urbanisation et l'artificialisation des terres accélèrent les risques d'inondations, de températures extrêmes, les pics de pollution de l'air (déjà 71 décès par an, 8 mois l'espérance de vie en moins), détruit la biodiversité, et par la construction, génère du CO2. La disparition des terres agricoles privera les familles de nourriture locale, indispensable à la résilience.

Plus de 80% des familles qui vivent dans les territoires ruraux veulent y rester, pour préserver leur qualité de vie. Vouloir développer l'offre de logements et d'activité sur OM, c'est accélérer l'exode rural, mettre en concurrence les territoires ruraux qui sont déjà en grande difficulté. Nous n'allons pas tous vivre dans des Métropoles !

A la lecture du SCOT, on peut constater que 24000 logements sur 600 ha de terres agricoles sacrifiées sont prévus, alors que de nombreux programmes sont déjà engagés dans les 22 communes. Partant de 283000 habitants au dernier recensement, difficile de croire que nous ne dépasserons pas 300000 habitants en 2035! (Page 245). Alors que 12000 logements sont vacants, il faut continuer de construire...

Nous constatons que près de 100 ha de terres agricoles disparaissent actuellement, afin d'augmenter le parc d'activité du Pôle 45 qui comptait déjà 450 ha. Pourtant, le SCoT prévoit de limiter cette extension à 59 ha d'ici 2035...(Page 258). Nous constatons un grand nombre de friches industrielles, et des sites vacants, mais cela ne freine en rien l'expansion. L'attractivité économique est mise en avant, pour justifier une consommation de 230 ha sur OM (Page 229), mais l'activité maraîchère qui pourrait pourvoir emploi et nourriture est absente.

Qui se préoccupe de l'avenir de nos enfants? De quel droit pouvons-nous leurs confisquer les derniers espaces verts, les dernières terres nourricières? Quel sera le bilan de qualité de vie pour les familles, après densification et étalement urbain? Nous ne percevons aucun argumentaire favorable à l'expansion urbaine sur 830 ha de terres agricoles, des plus fertiles de France. L'artificialisation des terres agricoles est irréversible, quel intérêt une telle urbanisation peut-il servir?

En 2019, la Métropole de Tours choisit de sauver 450 ha de terres agricoles, initialement constructibles, afin de les affecter au maraîchage, et à l'agriculture urbaine, grâce au PAAT. C'est assurément une décision responsable, tournée vers l'avenir. A côté de cela, OM ne prévoit de préserver durablement aucune surface de terre agricole, pour favoriser une autonomie alimentaire, alors que le Loiret importe 95% de sa nourriture.

Si l'attractivité de notre territoire est au cœur du projet (Page 211), alors, que la Métropole prenne comme objectif la qualité de vie, surtout pas l'expansion urbaine. Préserver notre bien commun, respirer, boire, se déplacer librement, limiter les effets du changement climatique, développer la résilience avec une nourriture bio de proximité, préserver la biodiversité, tels seraient selon nous les vrais objectifs du SCoT.

2- Révision du PDU (document non consulté, pas trouvé sur le site)

Concernant le DDO, opposable au PADD, au chapitre déplacements, le projet de déploiement des pistes cyclables est mentionné en page 120. Il n'est indiqué aucun critère d'objectif quantifiable de création de pistes cyclables.

Hors, pour un cycliste, se déplacer sur la Métropole d'Orléans relève d'un défi. Les pistes cyclables en site propre sont rares, et ne sont pas inter connectées. Ceci à 2 conséquences, d'une part, le cycliste noyé dans la circulation inhale les polluants des échappements, et d'autre part s'expose au risque d'accident face aux véhicules, piétons et poubelles. Dans ces conditions, un cycliste engagé dans la limitation de son impact climatique prend tous les risques, en regard de l'automobiliste. Pourtant, les collectivités locales engagent des campagnes de sensibilisation afin d'inciter aux déplacements en vélo plutôt que la voiture.

Orléans devenue Métropole doit d'engager dans la mise en œuvre des pistes cyclables en site propre, interconnectées, et couvrant les 22 communes. C'est assurément une condition incontournable de déplacement durable, au sein d'une Métropole qui se veut attractive.

Ces doléances, c'est le cri d'un père de 4 enfants, membre de différents collectifs sur OM, qui cherche à faire prendre conscience des vrais enjeux climatiques, comme les 1500 personnes qui ont défilé pour "la marche pour le climat" à Orléans. Entendez ces familles !

5. Mme et M. XXX demeurant CHECY. Il s'agit de la même observation que celle de l'association SPLF représentée par M. XXX.

Conformément aux dispositions légales stipulées dans l'annonce publique du site internet d'Orléans Métropole, comme par voie de presse ; nous souhaitons vous faire part de nos observations relatives à certaines dispositions envisagées dans la révision du SCoT d'Orléans Métropole.

Après lecture du dossier mis à disposition, nous avons souhaité faire part des contradictions de fond qui apparaissent aussi bien dans ce même dossier qu'avec la loi.

Ainsi alors que l'accent est mis tout au long du rapport sur la nécessaire préservation du foncier notamment agricole, la page 246 nous apprend que ce sont finalement 845 Ha de terres qui sont condamnées à être urbanisées à un rythme de 45 Ha/an. Tout ceci s'ajoutant aux 1310 Ha de terres agricoles déjà détruites en 20 ans (voir avis de la Chambre d'Agriculture annexé au SCoT). Ceci nous paraît en contradiction totale avec :

- L'avis des services de l'état de la région Centre-Val de Loire datant de 2012, invitant les élus à diviser par 4 la consommation de foncier agricole à l'horizon 2020 afin qu'il rejoigne la moyenne nationale (voir Annexe 1 page 2)
- La croissance de la population : les services d'état nous apprennent, après un nouveau diagnostic approfondi en 2017, que l'urbanisation en région Centre-Val de Loire, et particulièrement dans les Métropoles Régionales, est 2 fois supérieure à la croissance de la population (voir *Annexe 2* page 8)
- La loi de Modernisation de l'Agriculture et de la Pêche du 27 juillet 2010. Cette loi a pour objectif majeur la préservation des terres agricole par une diminution de la consommation de l'espace agricole de 50% d te. 2020.

- La loi Grenelle II portant engagement national pour l'environnement qui donne une nouvelle dimension au SCoT par :
 - l'instauration de règles visant à réduire les émissions de gaz à effet de serre,
 - la préservation des ressources naturelles et de la biodiversité,
 - la lutte contre l'étalement urbain

Le SCoT définit les orientations déterminantes de l'aménagement du territoire pour les 20 prochaines années, ce document est censé traduire localement les objectifs de la loi.

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

Pour exemple, la zone de Chécy, dont on ne peut identifier la justification, ne montre pas la volonté de la Métropole de limiter la consommation d'espaces.

Il est de notre responsabilité collective de résorber prioritairement les friches industrielles et commerciales (voir avis de la CCI annexé au SCOT).

Nous tenons également à attirer votre attention sur l'importance grandissante de ce sujet au niveau national. Avec notamment la publication très récente de deux documents d'importance :

- Le premier date d'octobre 2018, émane du Commissariat général au développement durable et affiche un objectif de «zéro artificialisation nette» après avoir dressé un diagnostic inquiétant du rythme d'artificialisation des sols de ces dernières années en Métropole. Voir Annexe 3
- Le second est le rapport parlementaire présenté le 5 décembre 2018 par les députés Mme Anne-Laurence PETEL et M. Dominique POTIER, et qui diagnostique notamment « une progression continue des surfaces artificialisées au détriment des surfaces naturelles, forestières et agricoles avec des conséquences directes et irréversibles sur la biodiversité et le climat. » qui « porte directement atteinte au potentiel alimentaire d'un territoire à l'heure où les habitants réclament davantage de produits de qualité et de proximité. ». Voir Annexe 4

Enfin, la dernière version du rapport de l'INSEE intitulé « les conditions de logement en France » publié en 2017, fait état d'une augmentation alarmante du nombre de logements vacants, passant de 1,8 millions en 2006 à près de 3 millions en 2016. Voir annexe 5

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.

Au vu des multiples impératifs de préservation des sols agricoles et naturels émanant désormais de tous les niveaux administratifs et décisionnels, ainsi que de l'état des lieux de l'habitat et de la démographie à venir, nous demandons donc aux élus de revoir leurs objectifs en tenant de l'obligation de protéger le patrimoine agricole et naturel d'Orléans Métropole.

Documents joints en annexe, pour les consulter se reporter au registre numérique SCoT

6. M. XXX SAINT DENIS EN VAL :

Je souhaite compléter mon observation manuscrite déposée aujourd'hui 12/02/2019, à la page 8 du cahier d'observations de Saint Denis en Val.

J'ai été interpellé par une phrase lue au dossier du SCOT Orléans Métropole, page 25 du livre 2-Projet d'Aménagement et de Développement Durables. Il est écrit: « Les qualités des paysages bâtis existants seront préservées et confortées par la promotion de l'architecture contemporaine »

Il me semble qu'il y a une contradiction évidente entre le souhait de préserver « les qualités des paysages bâtis existants » et les termes « promotion de l'architecture contemporaine ». On voit bien que la promotion veut faire vendre des habitations contemporaines à la mode, avec le risque de compromettre le charme et l'harmonie dégagés par l'ensemble des habitations actuelles.

Cependant des constructions récentes existent dans la commune et dans la rue Dinetard, Ces maisons sont construites avec des matériaux actuels et couvertes de toits en pente avec des tuiles ou des ardoises. Elles ont des proportions harmonieuses. Elles s'intègrent bien dans le paysage bâti existant parmi les maisons voisines.

Mais ce qui se cache dans la phrase du SCOT c'est le risque de voir apparaître des habitations avec toit-terrasse, autrement dit des constructions dont l'architecture est plus proche d'un blockhaus du mur de l'Atlantique, que de celle de la mairie de Saint Denis en Val. Les règles élémentaires des proportions appliquées en architecture sont bafouées. Le résultat est l'absence d'harmonie et de proportions agréables à l'œil.

Il faut interdire ces constructions inadaptées sur l'ensemble de la commune. C'est en contradiction avec tous les efforts faits par les règles d'urbanisme des POS et PLU successifs, depuis des décennies, pour conserver à notre village son identité et son charme d'un « village près de la ville » selon la formule de l'ancien maire Pierre Lanson.

Il faut veiller à ce que chaque commune de la Métropole conserve sa personnalité et ses paysages urbains diversifiés et harmonieux.

7. Carrefour property, Rennes :

Par la présente et en tant que représentants des Sociétés IMMOBILIERE CARREFOUR et CARMILA France, propriétaires de l'ensemble immobilier, situé Route Nationale RN20, 45 770 Saran, nous entendons apporter les observations suivantes, dans le cadre de l'Enquête Publique relative au SCOT d'Orléans.

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 m², et le 23 février 2016, nous avons obtenu une autorisation commerciale d'extension de 501 m² pour porter ainsi la surface commerciale autorisée à 5 781 m².

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 m² 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 m² 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 m², mais de 5 280 m², puisque les 501 m² 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 m² 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 m².

Or, puisque nous n'avons pas encore mis en oeuvre notre projet d'extension de 501 m², notre capacité d'extension est de 264 m², pour porter la surface commerciale de la galerie à 5544 m².

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 m² 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 m² nécessaire pour alimenter en flux les commerçants situés dans cette aile.

Nous vous prions. Monsieur le Président de la Commission d'Enquête, de prendre en compte nos différentes remarques et de les consigner dans le registre des requêtes.