

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 Territorial (SCoT)
Et du Plan de Déplacements Urbains (PDU)**


**AVIS AU DEMANDEUR
SYNTHESE DES QUESTIONS**

Remis le jeudi 21 février 2019.

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

Le Président de la Commission d'Enquête

Le demandeur



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

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

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

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

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

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

1. A Saint Jean le Blanc, qu'en est-il du projet de halte ferroviaire SNCF pour les TER Vierzon/Orléans au château de Saint-Jean-le-Blanc ?

Réponse de la Métropole

SCoT : Ce projet n'est pas spécifiquement inscrit dans le document. Néanmoins, l'amélioration de la liaison Paris/Orléans/Limoges/Toulouse et l'interconnexion du territoire avec les réseaux nationaux et régionaux est portée dans le projet. (DOO Axe 7 objectif 1 – p117).

PDU : L'idée de création d'une halte ferroviaire au Château de St-Jean-le-Blanc peut paraître intéressante, de prime abord, pour favoriser les déplacements en transports en commun au sein de la métropole. Mais elle pose pour la Région Centre Val de Loire, gestionnaire de la ligne TER Orléans-Vierzon, plusieurs difficultés : tout d'abord, il est nécessaire de garder en tête la consistance du service ferroviaire régional sur cet axe, correspondant actuellement à une fréquence non adaptée à un besoin urbain sur un trajet aussi court. Ceci est à mettre au regard des conditions de réalisation technique de la halte, et des contraintes d'exploitation qui seraient générées par cet ajout d'arrêt à proximité du nœud ferroviaire d'Orléans-Les Aubrais - dont l'exploitation est déjà très complexe. Enfin, cet arrêt allongerait les temps de parcours de la desserte Orléans-Vierzon, déjà fortement concurrencée par la route.

D'autres solutions, plus adaptées au besoin et favorisant le report modal, ont été mises en œuvre le long de l'avenue Gaston Galloux, parallèle à la voie ferrée, et en desserte de Saint-Jean-de-Blanc : lignes de transport structurante (TAO 7) et express (TAO 70) et piste cyclable. Le PDU porte également l'amélioration de la desserte en transport en commun de la commune de Saint-Jean-le-Blanc : amélioration des performances du réseau de transport urbain structurant (et plus particulièrement de la ligne TAO 5 en desserte de Saint Jean le Blanc), et amélioration de la desserte des pôles d'études supérieurs (et plus particulièrement de l'Université de la Source), dont pourrait également bénéficier Saint Jean le Blanc situé à mi-chemin entre le centre-ville d'Orléans et le quartier de la Source (Fiche action 2.1 du PDU - p48).

2. Orléans-nord : Il n'est pas prévu de prolongement de ligne de tram, ni de nouvelle création. L'étude d'un prolongement de la ligne A de Libération vers le nord semble pourtant un atout important, vu le développement de l'habitat, des grandes zones commerciales et de loisirs déjà implantés ou à venir.

Réponse de la Métropole

SCoT : Le SCoT souligne l'importance de la requalification de la voirie qui permettra le développement des modes actifs, propose le développement de solutions multimodales de déplacement et pose un principe d'extension du réseau structurant de transports dans le cadre du projet Interives. (DOO Axe 7 objectif 1 – p 115-116).

PDU : Le PDU prévoit bien la création d'une nouvelle ligne de transport collectif structurante et performante pour desservir le quartier Interives et le nord de la métropole, en réponse au développement programmé sur ces secteurs (Fiche action 4.3 du PDU – p 76). Le choix du type de transport sur cette ligne n'est pas défini à ce stade (tramway en connexion à Libération ou bus en site propre/à haut niveau de service). Concernant les autres projets liés au tramway, le PDU prévoit la création de deux nouvelles stations au Sud de la métropole (Le Larry et Co'met), et la préservation d'emprises sur la commune de la Chapelle Saint Mesmin, afin de faciliter le prolongement de la ligne de tramway B en cas de densification le long de l'axe (Fiche action 4.3 du PDU – p 76 e 77).

- 3. Une fois les axes radiants installés, mettre en place des branches secondaires qui y conduisent. Aujourd'hui la métropole se vante de proposer un nombre considérable de km cyclables, mais il n'y a dans la plupart des cas aucune continuité, les pistes sont interrompues, reprises, disparaissent.**

Réponse de la Métropole

SCoT : « Améliorer et promouvoir les modes plus durables » de déplacements est une des entrées du volet déplacements du SCoT. Cela se traduit par des prescriptions visant à faciliter l'usage du vélo sur la Métropole : mise en place de solutions multimodales, mise en place d'un maillage cyclable, définition d'itinéraires cyclables, stationnement. (DOO Axe 7 objectif 2 – p 120).

PDU : Le diagnostic du PDU confirme qu'il existe un linéaire important d'aménagements cyclables (présents sur 20% seulement du réseau viaire néanmoins), qui « présentent parfois un manque de continuité, lisibilité et sont peu qualitatifs et sécuritaires » (Diagnostic du PDU - p16). Le plan d'actions du PDU propose donc une série de mesures pour améliorer la qualité et la continuité du réseau cyclable: réviser la plan vélo (Fiche action 1.1 du PDU – p36), construire un réseau cyclable métropolitain continu et sécurisé, aménager des espaces qualitatifs et accessibles, modérer les vitesses pour améliorer la cohabitation entre les modes (Fiche action 1.3 du PDU – p40).

- 4. La Chapelle Saint Mesmin : le terrain de BMX projeté au lieudit « la Grande Pièce » est porteur de potentielles nuisances : matériaux compactés pour les pistes, hauteur de butte, virages relevés, stationnement, éclairage et bruit (cf FFC Fédération Française de Cyclisme, UCI Union Cycliste Internationale). Nous nous interrogeons sur le fait que dans les zones d'expansion des crues (cf le PPRI pour cette zone), il est interdit tout remblaiement ou endiguement s'il n'est pas justifié par un objectif de protection de lieux déjà urbanisés.**

Réponse de la Métropole

SCoT : Le SCoT ne peut répondre à une question à cette échelle.

PDU : Le projet de terrain de BMX est un projet d'équipement sportif. Le PDU définit les principes d'organisation des différents modes de transport et de stationnement sur le territoire. Ce projet et sa conformité par rapport au PPRI n'est donc pas du ressort du PDU. Si ce projet est confirmé, son accessibilité, notamment piétonne et cyclable, devra être analysée finement, comme pour tout projet. (Fiche action n°1.3 du PDU - p40).

- 5. Le SCOT est-il en conformité avec le PPRI Val d'Orléans ?**

Réponse de la Métropole

SCoT : La prise en compte du risque inondation dans le SCoT relève d'une obligation législative posée par le Code de l'urbanisme. La Métropole a fait le choix au travers de son projet de SCoT de ne pas répéter le PPRI qui s'applique par ailleurs aux autorisations d'urbanisme mais de le conforter : intégration des aléas naturels dans l'aménagement, hydraulique neutre des projets, respect des solidarités amont-aval, infiltration à la parcelle, gestion des ruissellements, ... (DOO Axe 2 objectif 2 – p50-53 + articulation du SCoT avec les plans et programmes Rapport de Présentation p19 + présentation du risque inondation Rapport de Présentation p184-187).

PDU : Cette question porte sur le projet de SCoT, et non sur le projet de PDU.

- 6. Le plan National Vélo de Madame Elisabeth Borne vient d'être approuvé et publié. Il prévoit pour les dossiers en harmonie avec ses préceptes 350 M d'€ à débloquer en leur faveur ! Orléans Métropole dans son « plan vélo » n'annonce aucun dossier pour candidater à ces fonds. Qu'en est-il ?**

Réponse de la Métropole

SCoT : Ce n'est pas du ressort du SCoT.

PDU : Le contenu du plan vélo et mobilités actives a été présenté par le premier ministre en septembre 2018. Il n'était donc pas connu lors de l'arrêt du PDU, en juillet 2018.

Dans le cadre de ce plan vélo, il a en effet été annoncé la création d'un fond national « mobilités actives » d'un montant de 350 M€ sur 10 ans visant à « soutenir, accélère et amplifier les projets de création d'axes cyclables structurants dans les collectivités ». Les premiers appels à projets liés à ce fond national sont lancés en 2019.

La métropole est attentive aux différentes subventions pouvant être apportées, notamment pour financer les projets permettant le développement des modes actifs. Les différents appels à projets liés à ce fond national « mobilité actives » seront donc analysés. Si des projets portés par la métropole peuvent y être intégrés, la métropole y répondra. *De façon plus générale, le PDU sera mis à jour afin de prendre en compte le plan vélo et mobilités actives établi par l'Etat en septembre 2018, après l'arrêt du PDU.*

- 7. La passerelle prévue au niveau du futur parc de Loire sera sans doute utile. Mais le franchissement de la Loire au niveau du centre-ville d'Orléans est de toute urgence à réaliser. Là encore nous ne lisons que des intentions. Y a-t-il un projet précis ?**

Réponse de la Métropole

SCoT : Le SCoT affirme un principe d'aménagement de franchissement piéton/vélo pour sécuriser la traversée de la Loire en centre-ville (DOO Axe 7 objectif 1 – p 115-116 item 14 sur la liste des projets d'infrastructure supports du développement urbain).

PDU : La sécurisation des franchissements des principales coupures physiques et naturelles du territoire pour les modes actifs (piétons/vélos) est une des actions inscrites au projet de PDU (Fiche action n°1.3 du PDU – p40). La Loire est en effet une réelle coupure pour les déplacements en modes actifs. A horizon 10 ans, il est ainsi envisagé de sécuriser les franchissements de Loire existants, voire de créer de nouvelles passerelles en desserte de l'hyper centre, et du parc de Loire à plus long terme. Un projet de passerelle à proximité du pont George V est actuellement à l'étude. Sa localisation précise et sa faisabilité technique et financière sont encore à confirmer, ces détails ne sont donc pas inscrits au PDU.

- 8. La passerelle bois qui enjambe le Loiret n'est pas idéale pour les vélos : cela est dangereux de croiser les piétons. Pourquoi interdire les vélos sur la chaussée ? Lorsque l'on vient du sud, il est très dangereux de récupérer la passerelle puisqu'il faut traverser les voies.**

Réponse de la Métropole

SCoT : Ce n'est pas du ressort du SCoT.

PDU : Le PDU ne peut répondre à une question à cette échelle (présence d'un panneau de police non conforme, ou non pertinent, obligeant les cyclistes à utiliser la passerelle en encorbellement). Néanmoins, le PDU prévoit la révision, et la mise en œuvre, du plan vélo et du schéma directeur des itinéraires cyclables de la métropole, qui devra notamment identifier et résorber les points durs actuels. De plus,

l'élaboration d'un guide d'aménagements et de gestion des espaces publics à l'échelle de la métropole, regroupant les préconisations et bonnes pratiques pour favoriser un meilleur partage de la voirie, pourra permettre d'éviter ce type d'erreur d'implantation. (Fiches actions n° 1.1 et 1.3 – p36 et p40)

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

Réponse de la Métropole

SCoT : Ce n'est pas du ressort du SCoT. Il n'y a pas d'affichage budgétaire dans le SCoT puisqu'il met en œuvre des prescriptions et non des actions.

PDU : La sécurisation des franchissements des principales coupures physiques et naturelles du territoire est une des actions inscrites au projet de PDU. A horizon 10 ans, il est proposé de sécuriser les franchissements de Loire existants, voire de créer de nouvelles passerelles pour les modes actifs en desserte du centre d'Orléans. Les solutions retenues et les types de travaux à réaliser sur les ouvrages existants n'étant pas connus en date d'arrêt du PDU, il a été choisi de présenter un budget maximaliste pour cette action correspondant à la création de deux passerelles, l'enjeu de sécurisation des franchissements de Loire pour les piétons et cyclistes étant très fort. Enfin, il est rappelé que la précision des éléments financiers indiqués dans le PDU dépend du niveau de définition de chaque action et est susceptible d'évoluer au fur et à mesure de la mise en œuvre du PDU. (Fiche action 1.3 du PDU – p40 ; Chapitre V-Mise en œuvre du PDU - p89 et p94)

10. Le franchissement de la Loire est un point noir unanimement reconnu. Un franchissement sécurisé s'impose. Faut-il vraiment deux passerelles ? Le coût très élevé (30 M€) ne va-t-il pas bloquer ou ralentir d'autres projets ? Pourquoi ne pas tester pendant quelques mois un sens unique pour les voitures sur le pont George V, la voie libérée étant utilisable pour les cyclistes ? Cette option, simple, d'un coût modique et facilement réversible n'est pas évoquée dans le PDU, pour quelle raison ? Si le pont George V est un problème, les accès par le sud, avenue Dauphine, route d'Olivet, quai de Prague, etc. sont également sinistrés pour les cyclistes.

Réponse de la Métropole

SCoT : Le projet de SCoT met en face des projets de passerelles sur la Loire une optimisation de l'usage des infrastructures et l'amélioration du partage de l'espace public. Le SCoT a ainsi développé une réflexion stratégique sur le redimensionnement des réseaux dans une optique de sobriété. (DOO Axe 7 objectif 1 – p 115-116 item 14 sur la liste des projets d'infrastructure supports du développement urbain).

PDU : La sécurisation des franchissements des principales coupures physiques et naturelles du territoire est une des actions inscrites au projet de PDU (Fiche action 1.3 – p40). A horizon 10 ans, il est proposé de sécuriser les franchissements de Loire existants, voire de créer de nouvelles passerelles pour les modes actifs en desserte du centre d'Orléans. Les travaux de sécurisation des ponts existants, et notamment du pont George V, ne sont actuellement pas définis, différentes solutions sont à l'étude. L'enjeu de sécurisation étant très fort, il a été choisi de présenter un budget maximaliste de 30M€ pour la réalisation de cette action de sécurisation des franchissements de Loire pour les modes actifs, budget estimatif correspondant à la création de deux passerelles. Il est rappelé que la précision des éléments financiers indiqués dans le PDU dépend du niveau de définition de chaque action et est susceptible d'évoluer au fur et à mesure de la mise en œuvre du PDU. (Fiche action 1.3 du PDU – p40 ; Chapitre V-Mise en œuvre du PDU - p89 et p94)

De plus, le plan d'actions du PDU propose une série de mesures pour améliorer la qualité et la continuité du réseau cyclable : réviser le plan vélo (Fiche action 1.1 du PDU – p36), construire un réseau cyclable

métropolitain continu et sécurisé, aménager des espaces qualitatifs et accessibles, modérer les vitesses pour améliorer la cohabitation entre les modes (Fiche action 1.3 du PDU – p40). Les différents axes routiers cités pourront être intégrés dans ces différentes actions.

11. Pourquoi pas une passerelle pour doubler le Pont George 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.

Réponse de la Métropole

SCoT : Le SCoT affirme un principe d'aménagement de franchissement piéton/vélo pour sécuriser la traversée de la Loire en centre-ville (DOO Axe 7 objectif 1 – p 115-116 item 14 sur la liste des projets d'infrastructure supports du développement urbain). Les questions sur l'esthétisme de la passerelle seront à traiter lors du passage à l'opérationnel. Toutefois, le classement UNESCO du Val de Loire et en SPR du centre-ville d'Orléans nécessitera d'intégrer les enjeux spécifique historique et paysager.

PDU : La sécurisation des franchissements des principales coupures physiques et naturelles du territoire est une des actions inscrites au projet de PDU (Fiche action 1.3 du PDU – p40). A horizon 10 ans, il est proposé de sécuriser les franchissements de Loire existants, voire de créer de nouvelles passerelles pour les modes actifs en desserte du centre d'Orléans. Un projet de passerelle à proximité du pont George V est actuellement à l'étude, néanmoins sa localisation précise et sa faisabilité technique et financière sont encore à confirmer. Ces détails ne sont donc pas inscrits au PDU et son éventuel impact environnemental et paysager n'a pu être évalué dans ce cadre. En cas de création de l'ouvrage, une étude d'impact sera à mener, prenant notamment en compte l'intégration paysagère de la passerelle (Annexe 2 – Rapport environnemental – p327 et p354).

12. Quid et délai de réalisation du projet du Pont de l'Europe rive droite ?

Réponse de la Métropole

SCoT : Le SCoT est un projet de territoire pour les 20 prochaines années. L'aménagement de la tête nord du pont de l'Europe pour permettre un développement urbain du secteur et optimiser les circulations y est inscrit (DOO Axe 7 objectif 1 – p 115-116 item 9 sur la liste des projets d'infrastructure supports du développement urbain).

PDU : Le PDU a défini un plan d'actions à mettre en œuvre à horizon 10 ans. Le réaménagement de la tête nord du pont de l'Europe en cohérence avec le développement urbain y est inscrit, avec une réalisation à moyen terme (Fiche action n°4.3 du PDU – p 76 à 78).

13. Téléphérique urbain inter rives : Gratuit pour les passagers, indirectement payant pour 99,9% des usagers des transports qui ne vont pas l'utiliser. Le téléphérique urbain inter rives va coûter 16M€ d'investissement. Et un million de frais d'entretien et de fonctionnement par an. Son utilisation sera gratuite pour ses passagers. Qui va payer ? La gestion va être confiée à Kéolis qui va avoir 1 million de frais supplémentaires à assumer. Que va faire Kéolis : répercuter ce coût sur tous les usagers de transport de la métropole. C'est-à-dire 1M€ divisé par 35 millions de voyages annuels soit 2.8 centimes d'euros par voyage. C'est-à-dire une augmentation de 2% du prix moyen du voyage payé par une immense majorité de voyageurs qui n'utiliseront jamais le téléphérique.

Réponse de la Métropole

SCoT : Ce n'est pas du ressort du SCoT. Il n'y a pas d'affichage budgétaire dans le SCoT puisqu'il met en œuvre des prescriptions et non des actions.

PDU : Le PDU prévoit la création d'un téléphérique reliant le futur quartier Interives et la gare des Aubrais. Son cout d'investissement est évalué à 13,6 M€. Son cout de fonctionnement est intégré au budget de délégation de service public (DSP) des services de transports urbains, qui est en moyenne de 45 M€/an pour la métropole (Fiche action 4.2 du PDU – p74 ; Chapitre V-Mise en œuvre du PDU – p90-92). Le cout d'entretien et de fonctionnement annuel du téléphérique Interives est évalué à 450 k€/an en moyenne sur toute la durée de la DSP (2019-2025). Il n'y aura pas d'augmentation des tarifs directement imputable au téléphérique Interives.

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

Réponse de la Métropole

SCoT : Le SCoT porte un projet de territoire pour les 20 prochaines années. Il pose des principes de développement à proximité des commerces et services afin de limiter les déplacements et valorise une approche durable de la mobilité. Cela est conforté par la volonté, au sein de la Métropole, de conforter les parcs d'activité existants et de privilégier leur mutation qualitative plutôt que l'extension. (DOO Axe 7 – p114-124, Axe 5 objectif 3 – p88 et Axe 3 objectifs 2 – p 68-70)

PDU : Le PDU porte l'ambition de développer l'usage des modes alternatifs à la voiture individuelle, tout en accompagnant le développement du territoire. Afin de limiter l'augmentation des déplacements automobile notamment en périphérie, le PDU soutient le principe de « métropole des proximités » porté par le SCoT, avec pour objectif de conforter et intensifier les secteurs situés à proximité du réseau de transport structurants et des services du quotidien (Fiche action 4.1 du PDU – page 72). Le PDU prévoit également d'accompagner les secteurs périphériques en améliorant leurs accessibilités : développement et valorisant du réseau cyclable ; évolution de la desserte périurbaine en transport, notamment vers les zones d'activités, valorisation du transport à la demande et du covoiturage (Fiche action 3.3 du PDU – p64 ; Fiche action 2.3 du PDU – p52).

15. Pour ce qui concerne Orléans, la requalification des mails semble être en projet. Voici quelques suggestions. Viser une circulation apaisée et une diminution des flux, par l'encouragement et/ou la dissuasion. Dévier les flux par la tangentielle et le pont de l'Europe ; pour cela améliorer les flux aux têtes Nord et Sud. Dévier les flux par l'A10/A71.

Réponse de la Métropole

SCoT : Le SCoT porte le projet de requalification de la RD2020 et des mails pour pacifier les flux et mieux intégrer la voie dans l'environnement urbain (DOO Axe 7 objectif 1 – p 115-116 item 4 sur la liste des projets d'infrastructure supports du développement urbain).

PDU : Afin de pouvoir mettre en œuvre un partage de la voirie plus équitable entre les modes et pacifier les circulations sur les Mails, il est en effet nécessaire de réorganiser globalement les flux de circulation à l'échelle de la métropole. Ainsi le PDU prévoit dans un premier temps la réalisation d'une étude d'organisation multimodale du réseau viaire, puis sa mise en œuvre, qui passe notamment par une valorisation de l'usage des autoroutes et de la tangentielle pour les itinéraires de transit intra-métropolitains. Ces différentes propositions sont donc intégrées au plan d'action du PDU, de même qu'une requalification des mails à horizon PDU, voir au-delà et de la tête nord du pont de l'Europe. (Fiches action 1.1 et 1.2 du PDU, p36 et p38 – Fiche action 4.3 du PDU – p76)

16. Pourquoi Orléans est une des rares grandes villes où l'utilisation de l'autoroute n'est pas gratuite en zone urbaine ? Supprimer la trémie Jaurès, avec pour but d'apaiser la circulation, de diminuer les flux et d'améliorer la vie des riverains

Réponse de la Métropole

SCoT : Ce n'est pas du ressort du SCoT.

Le SCoT porte le projet de requalification de la RD2020 et des mails pour pacifier les flux et mieux intégrer la voie dans l'environnement urbain (DOO Axe 7 objectif 1 – p 115-116 item 4 sur la liste des projets d'infrastructure supports du développement urbain).

PDU : Afin de pouvoir mettre en œuvre un partage de la voirie plus équitable entre les modes et pacifier les circulations sur les Mails, il est nécessaire de réorganiser globalement les flux de circulation à l'échelle de la métropole. Ainsi le PDU prévoit dans un premier temps la réalisation d'une étude d'organisation multimodale du réseau viaire, puis sa mise en œuvre. La réorganisation des circulations sur le réseau viaire structurante passe notamment par une valorisation de l'usage des autoroutes et de la tangentielle pour les itinéraires de transit intra-métropolitains. Plusieurs propositions sont identifiées dans le PDU pour atteindre cet objectif, et notamment le souhait de mener une réflexion avec les gestionnaires autoroutiers sur la tarification de ces axes. Enfin, la requalification lourde des Mails avec la suppression possible des trémies Jaurès, est inscrite au PDU. Néanmoins, du fait de sa complexité, et des coûts inhérents, c'est la préparation de la requalification de l'ensemble de l'axe qui est visée à horizon 10 ans et non sa réalisation. (Fiches action 1.1 et 1.2 du PDU, p36 et p38)

17. Voiture électrique : C'est une des pistes pour l'amélioration de l'environnement en milieu urbain. Mais il existe un problème pour le rechargement des batteries en habitat collectif. Par exemple le câblage des parkings, la facturation de la consommation, l'installation de bornes. Ceci est d'un impact financier important pour les copropriétés et a peu de chance d'être voté, car seule une minorité est actuellement intéressée. Peut-on envisager des encouragements et des aides financières ? Il y a bien un droit à la prise, mais il n'oblige à proposer qu'une place équipée. Encore faut-il disposer de cette place en "libre-service" et, si c'est le cas, gérer son utilisation ; sans parler de sa disponibilité aléatoire.

Réponse de la Métropole

SCoT : Ce n'est pas du ressort du SCoT. Le SCOT est l'outil de conception et de mise en œuvre d'une planification stratégique intercommunale, à l'échelle d'un large bassin de vie ou d'une aire urbaine. Aucune incitation financière ne découle du projet de SCOT.

PDU : L'Etat encourage le développement de la mobilité électrique. Il soutient le développement du réseau d'infrastructures de charge en aidant financièrement les particuliers, les entreprises et les collectivités à l'installation de points de recharge. L'installation de bornes de recharge dans les habitats collectifs est ainsi financé jusqu'à 50% via le programme « Aide au Développement des Véhicules Electriques grâce à de Nouvelles Infrastructures de Recharge » (ADVENIR). Cette prime est cumulable avec le crédit d'impôt « transition énergétique » couvrant 30 % du coût d'achat de la borne, si son usage est individuel. Orléans Métropole n'a donc jugé opportun de compléter ces aides financières déjà importantes.

Le PDU prévoit l'élaboration d'un schéma directeur d'électromobilité en lien avec la mise en œuvre du plan d'action du PCAET à court terme et de poursuivre le développement d'un réseau de bornes de recharge sur l'espace public (Fiche action n°3.5-p68).

18. Bateaux sur le canal : Est-il envisageable de mettre en place des bateaux de voyageurs sur le canal ?

Réponse de la Métropole

SCoT : Ce n'est pas du ressort du SCoT. Toutefois le projet identifie bien le canal comme un élément paysager venant en appui au développement touristique (DOO Axe 1 objectifs 1 et 2).

PDU : Le canal d'Orléans n'est actuellement pas ouvert à la navigation, l'état de certaines écluses et berges ne le permettent pas. Le département, propriétaire d'une partie du canal (à partir de Combleux), porte plusieurs projets de valorisation de cette infrastructure à court terme : travaux de confortement des berges, de gestion des crues et création d'une véloroute. Le département indique que la remise en navigabilité du canal pourra être questionnée à plus long terme, après la réalisation de l'ensemble de ces travaux.

Le PDU prévoit donc uniquement la création de la véloroute le long du canal d'Orléans, via l'action de création de nouveaux circuits de promenade, touristiques et sportifs, à vélo ou à pied, permettant de mettre en valeur le paysage, le patrimoine historique et culturel, tout en préservant les milieux naturels et la biodiversité (Fiche action 1.3 du PDU, p41)

19. Plan vélo : La somme de 500 000 euros allouée, chaque année, pour le plan vélo, n'est-elle pas trop basse par rapport aux besoins pour l'avenir ?

Réponse de la Métropole

SCoT : Ce n'est pas du ressort du SCoT. Il n'y a pas d'affichage budgétaire dans le SCoT puisqu'il met en œuvre des prescriptions et non des actions.

PDU : Le budget de 500k€/an présenté, pour la réalisation d'une partie de l'action 1.3 – construire la ville pour les modes actifs, correspond au budget actuellement dédié à la réalisation d'itinéraires cyclables, hors programme de voirie. Il s'agit d'une partie seulement de l'enveloppe consacrée à la politique vélo. La réfection et la création des voiries est l'occasion de créer et rénover des aménagements cyclables, une partie des budgets voirie/espaces publics est donc dédiée à la politique cyclable. Des budgets spécifiques sont également identifiés pour les projets d'ouvrages d'art pour les piétons et cyclistes et pour les différents services vélos. *Le chapitre V du PDU sera reformulé afin de rendre le budget alloué aux aménagements cyclables plus lisible.* (p89)

Enfin, il est rappelé que la précision des éléments financiers indiqués dans le PDU dépend du niveau de définition de chaque action et est susceptible d'évoluer au fur et à mesure de la mise en œuvre du PDU. Ainsi, le PDU prévoit la révision du plan vélo et du schéma directeur des itinéraires cyclables de la métropole. Le budget alloué à la politique cyclable sera questionné dans ce cadre. (Fiche action 1.1 du PDU – p36 ; Chapitre V du PDU – p89 et 94)

20. Le tram est facile d'accès, les renseignements nombreux et la facilité de paiement est permanente avec la possibilité d'acheter des tickets ou de réalimenter ses cartes. Mais le busOn 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 ?)

Réponse de la Métropole

SCoT : Ce n'est pas du ressort du SCoT. Le SCOT est l'outil de conception et de mise en œuvre d'une planification stratégique intercommunale, à l'échelle d'un large bassin de vie ou d'une aire urbaine.

PDU : Différentes modalités de paiement dématérialisé existent déjà pour l'achat de ticket sur le réseau TAO, que ce soit pour le bus ou le tram:

- Achat et validation de la majorité des titres de transport du réseau TAO possibles sur smartphone via l'application TAO (« M'ticket »).

- Achat des tickets et abonnements du réseau TAO et rechargement de sa carte de transport possibles via l'e-boutique sur le site internet du réseau.

De plus, les titres en vente à bord des bus ont des tarifs un peu plus élevés que les titres vendus via smartphone, e-boutique, agences commerciales ou distributeurs de titre, afin d'en limiter l'usage, et la perte de temps générée par ces ventes.

Ces informations très précises ne sont pas détaillées dans le diagnostic du PDU, mais il y est noté une méconnaissance encore importante des différents services liés aux réseaux de transport TAO (Diagnostic du PDU, p19).

Le PDU propose donc de poursuivre la simplification de la billettique en développant notamment la billettique dématérialisée, d'améliorer l'information et renforcer la communication sur les services et sur la billettique (Fiche action 2.2 du PDU - p50). Enfin pour information, un travail est en cours pour développer l'open-paiement, ticket pouvant être validé par carte bancaire, avec pour objectif une mise en œuvre courant 2020.

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

Réponse de la Métropole

SCoT : Ce n'est pas du ressort du SCoT. Toutefois, le projet porte une optimisation de l'usage des infrastructures et l'amélioration du partage de l'espace public. (DOO Axe 7 objectifs 2 et 3 – p 118-124).

PDU : Le PDU porte pour ambition d'améliorer l'efficacité du réseau de transport urbain, et notamment d'augmenter les vitesses commerciales et la régularité des dessertes en bus (Fiche action 2.1 – p48). Les arrêts en encoche, tels que proposés, ne permettent pas d'atteindre cet objectif (perte de temps important en insertion et sortie de zone d'arrêt). Ces aménagements sont donc le plus souvent limités aux terminus de ligne, aux arrêts de régulation et aux secteurs situés hors agglomération.

22. Une meilleure prise en compte des horaires d'arrivée et de départ des autres transports type SNCF ou REMI pour favoriser l'intermodalité tôt le matin ou tard le soir avec les lignes de Tram et les lignes structurantes de bus.

Réponse de la Métropole

SCoT : Ce n'est pas du ressort du SCoT qui est un document d'aménagement du territoire et n'a pas de prise sur les cadencements. Le document valorise toutefois l'intermodalité. (DOO Axe 7 objectif 2 – p 118)

PDU : Pour favoriser l'intermodalité et l'usage des différents services de transport, le PDU prévoit en effet un travail partenarial entre la Métropole et la Région afin d'améliorer l'intermodalité entre les réseaux TAO et REMI, favoriser le cabotage des lignes régionales et optimiser les dessertes de transports interurbains. (Fiche action 2.1 – p48).

Concernant le cadencement entre les dessertes ferroviaires et desserte tramway tôt le matin ou tard le soir, ce cadencement est déjà effectif, mais ne fonctionne plus en cas de situation perturbée. C'est pourquoi, le PDU propose de mieux accompagner les voyageurs du réseau ferrée en période de travaux, lors de

retards ou d'incidents, notamment pour faciliter l'usage du tramway entre les gares des Aubrais et d'Orléans Centre. (Fiche action 5.3 – p84)

23. Une gare routière REMI (délocalisée à Munster ou aux Droits de l'homme) digne d'une capitale régionale avec une salle d'attente ouverte le matin et le soir, une possibilité de prendre des billets sur une plage horaire plus grande et des toilettes/café buvette à disposition. En lien peut être avec une nouvelle aire d'autocars pour recevoir de nombreux touristes.

Réponse de la Métropole

SCoT : La qualité des services au sein de la Gare Routière n'est pas du ressort du SCoT. Le SCoT porte toutefois la nécessité d'améliorer les dessertes locales et de proposer une meilleure interconnexion entre les réseaux, sécurité des usagers et continuité des usages. (DOO Axe 7 objectif1 – p115-117 et 2 – p118)

PDU : La gare routière REMI, mise à disposition par le Département du Loiret à la Région depuis septembre 2017, dispose d'un positionnement stratégique à proximité des lycées, du centre-ville et du pôle gare SNCF. Son exploitation est toutefois très contrainte par le site lui-même. La Région indique veiller à saisir toutes opportunités d'amélioration.

Le PDU porte l'action « d'améliorer le fonctionnement du pôle d'échanges de la gare d'Orléans », regroupant à la fois la gare SNCF, le pôle bus-tram, les différents services de mobilité (vélo +, vélostation, stationnement...) et la gare routière REMI. L'objectif de cette action est d'améliorer la lisibilité, le confort, l'accessibilité du pôle d'échanges et l'intermodalité entre ces différents services (Fiche action 4.2 du PDU, p74).

Un parking pour les cars de tourisme a été nouvellement créé (en 2018) le long du boulevard Alexandre Martin à Orléans ; des travaux d'amélioration vont y être apportés en 2019. Le PDU ne prévoit donc pas de création de nouveaux parkings à court terme, mais indique la nécessité d'intégrer aux réflexions sur le stationnement les usages spécifiques, tels que les cars de tourisme, les camping-cars ou les taxis. (Fiche action 1.4-p42).

24. Dans le SCOT, vous réaffirmez les centralités commerciales de chaque commune et c'est tant mieux, mais il y a toujours des pôles importants plus ou moins décentrés qui attirent et qu'il faut prendre en considération puisqu'ils ont été autorisés auparavant.

Réponse de la Métropole

SCoT : Le SCoT affirme effectivement l'importance de revitaliser les centres urbains et ruraux en y confortant l'offre commerciale. Toutefois si ces secteurs sont identifiés comme prioritaires pour le développement du commerce, le SCoT dans son volet commercial et le DAAC identifient également des pôles commerciaux périphériques : pôles structurants de rayonnement, pôles structurants secondaires, pôles d'envergure et pôles relais. (DOO Axe 6 objectifs 1 – p104-110 et DAAC – p 29-32 et livret cartographique).

PDU : L'offre commerciale n'est pas du ressort du PDU, document de planification qui définit les principes d'organisation des différents modes de transports et stationnement dans une optique de mobilité durable. Néanmoins, la localisation des commerces et leurs niveaux d'accessibilité en modes alternatifs à la voiture conditionnent les choix modaux des habitants. Le PDU soutient le principe de « métropole des proximités » porté par le SCoT, avec pour objectif de conforter et intensifier les secteurs situés à proximité du réseau de transport structurants et des services du quotidien (Fiche action 4.1 du PDU – page 72). Mais le PDU prévoit également d'accompagner les secteurs périphériques en améliorant leurs accessibilités :

développement et valorisant du réseau cyclable ; évolution de la desserte périurbaine en transport et valorisation du transport à la demande. (Fiche action 3.3 du PDU – p64).

25. Récemment par exemple il y a eu un article sur le débordement du parking du complexe Pathé à Saran certains jours. Y a-t-il suffisamment de rotation bus vers ou à partir de cette zone les jours de grande affluence? L'accès au site est t-il facile à vélo ou à 2 roues et y a-t-il des parkings spécifiques pour ceux-ci?

Réponse de la Métropole

SCoT : Ce n'est pas du ressort du SCoT. Toutefois, le projet promeut les modes plus durables de déplacements. Il est demandé aux projets d'aménagement d'apporter une attention particulière au stationnement vélo à proximité des équipements et des arrêts du réseau de transport collectif structurant (DOO Axe 7 objectif 2 – p 119-121).

PDU : Le complexe Pathé à Saran est actuellement desservie par la ligne 11 du réseau TAO, avec une fréquence de passage variant de 20 à 40 minutes de 6h à 19h. Le PDU prévoit de renforcer l'offre sur les lignes ou tronçons les plus chargés ou dans les secteurs les plus denses. (Fiche action 2.1 – p48). Pour information, dans le cadre des réflexions sur la structuration du réseau de transport en 2021, des ajustements sont envisagés sur le secteur avec notamment une fréquence renforcée le samedi.

De plus, le PDU souhaite développer le stationnement vélo à proximité immédiate des équipements et commerces (Fiche action 1.4 - p42). Néanmoins, sur les zones commerciales périphériques, l'implantation de stationnement sur l'espace public, souvent éloigné des entrées des commerces, reste peu pertinente. Cette action incombe aux propriétaires des établissements.

Enfin, est inscrit au PDU le réaménagement progressif de la RD2020 pour en améliorer la perméabilité et augmenter l'espace dédié aux modes actifs, marche pied et vélo. (Fiche action 1.2 – p38)

L'ensemble de ces actions devrait améliorer l'accessibilité en modes alternatifs à la voiture individuelle du complexe Pathé à Saran.

26. De même, la polémique sur le manque de stationnement de la future aire événementielle du Stade de la Vallée ne peut-elle pas se résoudre par un meilleur accès et une meilleure place pour le vélo sur la N20 depuis le centre-ville ou en cas d'événements, une rotation accentuée de navettes/bus depuis un parc relais existant ou à créer dans le secteur (friches commerciales nombreuses)?

Réponse de la Métropole

SCoT : Le projet de SCoT porte l'amélioration du partage de l'espace public et promeut les modes plus durables de déplacements. Le projet de requalification de la RD 2020 est également affiché. (DOO Axe 7 objectifs 1 – p115-116 et 2 – p 119-121).

PDU : Afin d'améliorer la desserte en modes alternatifs à la voiture individuelle de la future aire événementielle du stade de la Vallée, le PDU prévoit le réaménagement progressif de la RD2020 pour en améliorer la perméabilité et augmenter l'espace dédié aux modes actifs, marche pied et vélo. (Fiche action 1.2 – p38). De plus, le PDU prévoit de renforcer l'offre sur les lignes ou tronçons les plus chargés ou dans les secteurs les plus denses. (Fiche action 2.1 – p48). En cas d'événements au niveau de l'aire événementielle, notamment en période de fête foraine, la desserte en transport urbain sera renforcée.

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

Réponse de la Métropole

SCoT : Le projet COMET devra respecter les principes posés dans le SCoT d'amélioration du partage de l'espace public et de promotion des modes plus durables de déplacements. Il est demandé aux projets d'aménagement d'apporter une attention particulière au stationnement vélo à proximité des équipements et des arrêts du réseau de transport collectif structurant (DOO Axe 7 objectif 2 – p 120).

PDU : Le projet COMET devra respecter les principes posés dans le PDU d'aménager des espaces qualitatifs et accessibles pour les modes actifs (piétons/cyclistes) et développer le stationnement des vélos à proximité immédiate des équipements (Fiches action 1.3 et 1.4 – p40 et p42)

En complément d'information, le projet CO'Met, étant déjà avancé, l'accessibilité et le stationnement vélo/deux roues au projet seront facilités : la rue Schuman longeant le Zénith et le futur complexe CO'Met sera fermée à la circulation automobile, rendant de ce fait les abords du site sécurisés pour les piétons et les cyclistes. Une centaine de place stationnement vélos sont prévus à proximité de l'entrée principale du complexe entre la salle des sports et le parc des expositions et 90 emplacements pour deux-roues motorisées devraient être implantés de part et d'autres du site (au Sud et au Nord). Ce niveau de détail n'est néanmoins pas à l'échelle du PDU et ne sera donc pas intégré au document.

28. Piétons : Trop souvent les trottoirs servent malheureusement de parking aux voitures ou sont partagés avec les vélos sans suffisamment de largeur d'où des conflits. Prévention et sanction pour les premiers, mise aux normes pour les seconds.

Réponse de la Métropole

SCoT : Ce n'est pas du ressort du SCoT. Toutefois, le projet porte l'amélioration du partage de l'espace public et promeut les modes plus durables de déplacements. (DOO Axe 7 objectif 2 – p 119-121).

PDU : Ce constat est partagé. Le PDU prévoit ainsi de renforcer le contrôle du stationnement dans les zones réglementées (Fiche action n°1.4 du PDU – p42) et d'élaborer et mettre en œuvre un plan piéton et un schéma d'accessibilité de la voirie et des espaces publics (Fiches actions 1.1 et 1.3 – p36 et 40). L'objectif est de créer et maintenir des cheminements piétons continus, sûrs et accessibles aux personnes à mobilité réduite.

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

Contribution à enquête publique du SCOT d'Orléans Métropole

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

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

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

Plan annexé au registre.

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

Le site de Saint Jean de la Ruelle a même été récemment connecté directement à la ligne 2 du Tramway. Le site peut également s'appuyer sur un boulevard urbain, et l'avenue 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 pôle :

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

Ces éléments de prescriptions pourront être repris dans le DAAC.

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

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

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

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

Réponse de la Métropole

SCoT : Si les sites mentionnés de Saint-Jean-de-la-Ruelle et d'Olivet ont effectivement été rattrapés par l'urbanisation (avec des situations malgré tout différentes : accessibilité, risque notamment), c'est loin d'être le cas de l'ensemble des pôles structurants du territoire. Le fait d'autoriser une mixité d'usages sur ces sites aurait des conséquences dramatiques pour le territoire. Les services mentionnés comme devant être rendus possible au sein des zones commerciales (loisirs, services, santé, activités, résidentiel...) sont des items réservés aux centralités urbaines dans le cadre du projet de SCoT et du principe de « Métropole des proximités ». Les pôles de centralité bénéficient déjà de ces aménités et il est nécessaire de les conforter et non de les disperser. Ces mesures vont de pair avec l'obligation de diminution de la consommation d'espace puisque le projet n'autorise pas de nouvelle zone commerciale sur la Métropole. (DOO Axe 3 objectif 2 – p 68-70, Axe 6 objectifs 1 et 2 p104-111 et DAAC p 27-28).

Les chiffres avancés représentent un taux de vacances d'environ 8,7% pour la métropole. Pour une Métropole comme Orléans, il faut maintenir un taux de vacances autour de 7% pour éviter la tension du

marché immobilier et permettre une bonne rotation des logements. La vacance résiduelle reste donc assez faible et ne permettrait pas d'absorber la croissance démographique projetée dans le SCoT. Ce phénomène reste malgré tout à surveiller et l'objectif de rénovation des logements anciens et économes qui doit permettre de maintenir le parc ancien attractif est inscrit dans le SCoT. DOO Axe 4 objectif 2 – p80

Le SCoT ne répertorie pas une liste de projets. Il permet la consommation de 53ha maximum sur le secteur géographique centre et permet la construction de 1300-1500 logements sur Saint-Jean-de-la-Ruelle et 6600-7600 logements sur Orléans. (DOO Axe 3 objectif 1 p-65 et Axe 4 objectif 1 – p75.

PDU : Ces remarques ne sont pas du ressort du PDU, document de planification qui définit les principes d'organisation des différents modes de transports et stationnement dans une optique de mobilité durable. Néanmoins, les typologies d'urbanisation d'un territoire conditionnent les choix de mobilité des usagers. Le PDU soutient ainsi le principe de « métropole des proximités » porté par le SCoT, qui propose de conforter l'urbanisation et intensifier les secteurs situés à proximité du réseau de transport structurants et des services du quotidien, et de mettre en œuvre un urbanisme favorisant les alternatives à l'automobile (Fiche action 4.1 du PDU – page 72).

30. Carrefour property, Rennes :

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

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

Notre galerie marchande sur le site de Saran dispose d'une surface commerciale autorisée en 2007 de 5 280 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 œuvre 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 œuvre arrivent à échéance le 23 février 2019.

Après approbation du projet de SCOT, si nous avons mis en œuvre 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 œuvre 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.

Réponse de la Métropole

SCoT : Les règles fixées dans le SCoT et le DAAC établissent effectivement que pour les pôles structurants d'envergure dont le site de Saran fait partie : « 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 ».

Une augmentation de 5% à 15% d'extension de la surface de vente des galeries marchandes sur cette typologie de pôle aurait des conséquences sur d'autres sites et remettrait en cause les fondements du projet : développer de manière équilibrée le commerce et revitaliser les centres urbains et ruraux. Le diagnostic identifie par ailleurs que l'extension récente du retail park permettent de répondre aux besoins de consommation des habitants à échéance 2035.

Les projets d'extension doivent par ailleurs répondre à des exigences de qualité architecturale, passagère et environnementale mentionnées dans le document. (DOO Axe 6 objectif 1 – p 104-110 et DAAC p 24-25, p29-30 et p37)

PDU : Les règles d'extension des surfaces commerciales ne sont pas du ressort du PDU, qui est un document de planification définissant les principes d'organisation des différents modes de transports et stationnement dans une optique de mobilité durable. Néanmoins, la localisation des équipements et commerces et leurs niveaux d'accessibilité en modes alternatifs à la voiture conditionnent les choix modaux des habitants. Le PDU soutient le principe de « métropole des proximités » porté par le SCoT, avec pour objectif de conforter l'urbanisation et intensifier les secteurs situés à proximité du réseau de transport structurants et des services du quotidien, et de mettre en œuvre un urbanisme favorisant les alternatives à l'automobile (Fiche action 4.1 du PDU – page 72)

31. Chécy : La société LIDL est propriétaire de 2 emprises foncières sur la zone de la Guyardière à Chécy et projette l'acquisition d'une troisième pour y implanter un projet LIDL nouvelle génération d'une surface de vente de 1286 m2. Le projet est-il compatible avec les orientations du SCoT ?

Réponse de la Métropole

SCoT : Le SCoT souhaite limiter la création de surfaces commerciales nouvelles en périphéries pour préserver le dynamisme des centralités urbaines et limiter la consommation des espaces naturels, agricoles et forestiers.

Le projet devrait respecter les prescriptions inscrites dans le volet commercial du SCoT ainsi que dans le DAAC. Il devra notamment se trouver au sein de la localisation préférentielle identifiée et respecter la typologie de commerce du pôle ainsi que les exigences de qualité architecturale, passagère et environnementale, d'accessibilité, de compacité du stationnement.... (DOO Axe 6 objectif 1 – p 104-110 et DAAC p 24-25, p29-33 et p39)

PDU : Les règles d'implantation des surfaces commerciales ne sont pas du ressort du PDU, qui est un document de planification définissant les principes d'organisation des différents modes de transports et stationnement dans une optique de mobilité durable. Néanmoins, la localisation des équipements et commerces et leurs niveaux d'accessibilité en modes alternatifs à la voiture conditionnent les choix

modaux des habitants. Le PDU soutient le principe de « métropole des proximités » porté par le SCoT, avec pour objectif de conforter l'urbanisation et intensifier les secteurs situés à proximité du réseau de transport structurants et des services du quotidien, et de mettre en œuvre un urbanisme favorisant les alternatives à l'automobile (Fiche action 4.1 du PDU – page 72)

32. Question relative au plan de déplacement urbain : Action 1.3 Construire la ville pour les modes actifs (marche à pied et vélo) : Cette action met l'accent sur le développement des déplacements en vélo, ce qui séduit bon nombre d'usagers. Cependant ces derniers expriment de réelles inquiétudes quant à la sécurité des infrastructures mises à leur disposition, tout particulièrement pour la traversée de la Loire. La création de nouvelles passerelles de franchissement du fleuve est évoquée dans le plan vélo, mais semble bien éloignée dans le temps en termes de réalisation. La métropole peut-elle s'engager plus précisément sur la concrétisation de cet objectif ?

Réponse de la Métropole :

PDU : La sécurisation des franchissements des principales coupures physiques et naturelles du territoire pour les modes actifs (piétons/vélos) est une des actions inscrites au projet de PDU (Fiche action n°1.3 – p40). La Loire est en effet une réelle coupure pour les déplacements en modes actifs. A horizon 10 ans, il est ainsi envisagé de sécuriser les franchissements de Loire existants, voire de créer de nouvelles passerelles en desserte de centre d'Orléans. Un projet de passerelle à proximité du pont George V est actuellement à l'étude. Sa localisation précise et sa faisabilité technique et financière sont encore à confirmer, ces détails ne sont donc pas inscrits au PDU.

De plus, les attentes des usages cyclistes étant grande, la révision du Plan Vélo (Fiche action n° 1.1 – p36) a été lancée sans attendre l'adoption du PDU.

33. Question relative au plan de déplacement urbain : Action 2.1 Améliorer l'efficacité du réseau de transport urbain : Cette action vise à améliorer les performances du réseau de transport urbain pour le rendre plus attractif. L'enquête publique montre une réelle préoccupation des usagers vis-à-vis du service rendu par les transports urbains, notamment la rapidité de déplacement pour les trajets domicile-travail et la fréquence des bus aux heures de pointe. Comment la métropole entend-elle répondre à cette préoccupation ?

Réponse de la Métropole :

PDU : Le PDU porte en effet pour ambition d'améliorer l'attractivité du réseau de transport urbain, notamment pour les trajets domicile-travail. Plusieurs actions sont programmées pour atteindre cet objectif.

Pour améliorer les vitesses commerciales sur le réseau, et rendre les transports collectifs compétitifs par rapport à la voiture, il est prévu de :

- développer dans tout projet un partage de voirie plus équitable favorisant les modes alternatifs, et notamment les transports collectifs (Fiches actions 1.1 et 1.2 du PDU – p 36 à 39)
- réaliser des aménagements de voirie pour améliorer la vitesse commerciale et la régularité des lignes de bus. Des travaux sont en cours le long des lignes 1 à 3 du réseau TAO, et ils vont se poursuivre sur les lignes 4 à 7 et 9. (Fiche action 2.1 du PDU – page 48)
- poursuivre les travaux de rénovation des lignes de tramway, pour améliorer leur vitesse commerciale.

Pour répondre à l'augmentation de la fréquentation des services de transports, notamment aux heures de pointe, le PDU prévoit de :

- renforcer l'offre sur les lignes de transport ou tronçons les plus chargés. A court terme (2021), un renforcement de la fréquence de desserte sur le secteur Droits de l'Homme est ainsi programmé. (Fiche action 2.1 du PDU – page 48).
- développer des solutions de transport spécifiques pour les grands pôles d'emploi, tels que la Source et le Pôle 45 (Fiche action 3.3 du PDU – p64)
- mener un travail partenarial avec les grands employeurs et les universités du territoire pour adapter les rythmes de travail et d'études et favoriser le télétravail. L'objectif de cette action est de limiter le poids des heures de pointe, que ce soit au niveau du trafic routier, que du dimensionnement des services de transport (Fiche action 3.4 du PDU - p66).

34. Question relative au plan de déplacement urbain : Action 4.2 Faire des quartiers de gares les vitrines de la métropole : Cette action prévoit à court terme la création d'un téléphérique reliant la gare des Aubrais au quartier « Interives » pour un montant d'investissement estimé à 13,6 millions d'euros. Qu'en est-il du coût de fonctionnement de cet équipement et de son financement ?

Réponse de la Métropole :

PDU : Le PDU prévoit la création d'un téléphérique reliant le futur quartier Interives et la gare des Aubrais. Son cout d'investissement est évalué à 13,6 M€. Son cout de fonctionnement est intégré au budget de délégation de service public (DSP) des services de transports urbains, qui est en moyenne de 45 M€/an pour la métropole (Fiche action 4.2 du PDU – p74 ; Chapitre V-Mise en œuvre du PDU – p90-92). Le cout d'entretien et de fonctionnement annuel du téléphérique Interives est évalué à 450 k€/an en moyenne sur toute la durée de la DSP (2019-2025).

35. Quel est le diagnostic précis des actions menées dans le cadre du précédent PDU ? En effet, le diagnostic dans le projet de PDU ne semble pas démontrer, de façon très précise, les actions prévues et celles menées. Un inventaire sous forme de tableau aurait permis de se faire une idée précise.

Réponse de la Métropole :

PDU : Une synthèse de l'évaluation du PDU précédent, adopté en 2008, est présentée au début du chapitre 2- diagnostic (PDU, p13). Un graphique présente le niveau d'avancement, de réalisation ou non des actions prévues. Il s'agit d'une synthèse du rapport d'évaluation du PDU 2008 réalisé par l'agence d'urbanisme de l'agglomération orléanaise et par la métropole en 2015. En fin de document, un tableau détaillé inventorie en effet l'ensemble des actions inscrites au PDU et leur niveau de réalisation. Ce rapport est public et téléchargeable sur le site internet de la métropole sur la page présentant le PDU.

Il sera proposé d'annexer au PDU le rapport d'évaluation du PDU 2008.

36. Question relative au plan de déplacement urbain : Action 4.2 Faire des quartiers de gares les vitrines de la métropole : Cette action prévoit à court terme la création d'un téléphérique reliant la gare des Aubrais au quartier « Interives » pour un montant d'investissement estimé à 13,6 millions d'euros. Qu'en est-il du coût de fonctionnement de cet équipement et de son financement ?

Cf la réponse apportée à la question n°34 (*question identique*).

37. Y a t'il eu une réflexion menée sur l'élimination des déchets provenant des batteries électriques à l'horizon du PDU ? En effet, il ne s'agira pas de commettre la même

erreur sur l'utilisation de la matière plastique ou à une époque on en préconisait son usage et qu'aujourd'hui on ne sait plus comment en évacuer les déchets.

Réponse de la Métropole

SCoT : Ce n'est pas du ressort du SCoT.

PDU : Le rapport environnemental du PDU souligne les impacts sur l'environnement tout aussi importants des véhicules électriques par rapport aux véhicules à combustion, notamment en début et fin de cycle de vie, en lien avec la consommation de terres rares et le traitement des batteries électriques usagées. Néanmoins, il indique que sur l'ensemble de la durée d'utilisation, et d'un point de vue sanitaire, les véhicules électriques ont un impact moindre (Annexe 2 du PDU – rapport environnemental, p223).

Le PDU prévoit de transformer progressivement la flotte publique de véhicules en flotte « moins polluante », notamment en renouvellement progressivement l'ensemble du parc bus du réseau de transport urbain en bus électriques. (Fiche action 3.5 du PDU – p68).

Selon le Code de l'environnement (article R. 543-129-1), les fournisseurs de véhicules sont dans l'obligation de reprendre les batteries usagées des bus qu'ils ont commercialisés. La métropole est néanmoins soucieuse du bilan écologique et de l'impact environnemental des batteries, de la fabrication au recyclage. Elle propose d'intégrer dans ses marchés de fournitures de véhicules un critère de choix écologique. Ce critère de jugement permettra de valoriser les candidats qui auront su démontrer qu'ils se préoccupent du devenir des batteries, de leur traçabilité et de la qualité du recyclage.

38. Dans l'annexe 1 - ACCESSIBILITE, dans le chapitre 3 - paragraphe 3.1 Réseau de transport express régional (TER), il est évoqué la mise en service d'ascenseurs pour l'accès aux quais courant 2018. Quel est le degré d'avancement de cet agencement ?

Réponse de la Métropole

SCoT : Le SCoT ne comporte pas d'annexe accessibilité

PDU : Les gares des Aubrais et d'Orléans font partie des 160 arrêts ferroviaires prioritaires à rendre accessibles, ils sont inscrits au schéma directeur d'accessibilité des services ferroviaires nationaux. Le PDU prévoit la poursuite de la mise en accessibilité des réseaux de transports ferroviaires, notamment des deux gares nationales, en conformité avec ce schéma. Cette action est portée par l'Etat. (Fiche action 2.5 du PDU – p56 ; Annexe 1 du PDU – Annexe Accessibilité – p11 et p16).

Pour la gare des Aubrais, l'annexe 1 du PDU – Annexe Accessibilité (p11) précise en effet que des ascenseurs seront mis en service courant 2018 afin d'accéder aux quais de la gare depuis le souterrain d'accès. 3 ascenseurs ont été mis en service en juin 2018. Tous les quais sont maintenant accessibles depuis le bâtiment voyageurs.

39. Toujours dans cette partie, qu'en est-il de la programmation de mise en accessibilité des gares des Aubrais et d'Orléans dans le cadre schéma directeur de l'accessibilité des services ferroviaires nationaux ?

Réponse de la Métropole

SCoT : Le SCoT ne comporte pas d'annexe accessibilité

PDU : Les gares des Aubrais et d'Orléans font partie des 160 arrêts ferroviaires prioritaires à rendre accessibles, ils sont inscrits au schéma directeur d'accessibilité des services ferroviaires nationaux. Le PDU prévoit la poursuite de la mise en accessibilité des réseaux de transports ferroviaires, notamment des

deux gares nationales, en conformité avec ce schéma. Cette action est portée par l'Etat. (Fiche action 2.5 du PDU – p56 ; Annexe 1 du PDU – Annexe Accessibilité – p11 et p16).

Pour la gare des Aubrais, en complément de la mise en service de trois ascenseurs déjà effective (cf. question 38), des travaux de rehaussement des quais et de pose de bandes d'éveil à la vigilance, sont prévus à partir de 2023, sous maîtrise d'ouvrage de SNCF Réseau.

Pour la gare d'Orléans, les travaux de rehaussement des quais et de pose de bandes d'éveil à la vigilance sont également prévus par SNCF Réseau à partir de 2023.

L'annexe 1 du PDU – Annexe Accessibilité, chapitre 4, sera complété pour préciser ces éléments.

40. Dans l'annexe 1 - ACCESSIBILITE, dans le chapitre 3 - paragraphe 3.2 Réseau de transport interurbain (Rémi) il est mentionné dans la partie consacré au matériel roulant que "la totalité des véhicules devait être accessible dans le Loiret, au fur et à mesure du renouvellement du parc, au plus tard en septembre 2016, selon le Sd'AP." Quel est le degré d'avancement de cette programmation de renouvellement ?

Réponse de la Métropole

SCoT : Le SCoT ne comporte pas d'annexe accessibilité

PDU : Comme indiqué dans l'annexe 1 du PDU – Annexe Accessibilité (p11), et conformément au Schéma d'accessibilité (SD'AP) des services de transport interurbains sur le département du Loiret, tous les véhicules des lignes régulières et du transport à la demande circulant actuellement sur le réseau Rémi dans le Loiret répondent aux normes d'accessibilité. Le PDU ne prévoit donc pas d'action supplémentaire sur ce point. *L'annexe 1 du PDU – Annexe Accessibilité, chapitre 4, sera reformulée pour prise en compte de cette information.*

41. Dans l'annexe 1 - ACCESSIBILITE, dans le chapitre 4 - paragraphe 4.1 Améliorer l'accessibilité des réseaux de transports collectifs, dans la partie concernant "Poursuivre la mise en accessibilité des réseaux de transports interurbains et ferroviaires (action 2.5 du PDU)", concernant les arrêts du transport Rémi, il est mentionné que la mise en accessibilité de l'arrêt Belle Cycle est programmée par le Sd'AP départemental pour 2018. Est-ce que cet aménagement a été réalisé ?

Réponse de la Métropole

SCoT : Le SCoT ne comporte pas d'annexe accessibilité

PDU : L'annexe 1 du PDU – Annexe Accessibilité précise que, sur les 258 arrêts identifiés comme prioritaires à rendre accessible dans le Schéma d'accessibilité (SD'AP) des services de transport interurbains sur le département du Loiret, un seul arrêt est situé sur la métropole, l'arrêt Belle Cycliste.

Le PDU prévoit la poursuite de la mise en accessibilité des arrêts de transport interurbain et précise en annexe que les travaux de mise en accessibilité de l'arrêt Belle Cycliste étaient programmés en 2018. La Région Centre Val de Loire, maître d'ouvrage de cette action, indique que les travaux n'ont pu être réalisés et que leur reprogrammation était en cours en lien avec la métropole, gestionnaire de voirie. La Région dispose d'un délai de 6 ans après l'adoption du SD'AP, soit jusqu'en 2023, pour mettre en accessibilité cet arrêt. (Fiche action 2.5 du PDU – p56 ; Annexe 1 du PDU – Annexe Accessibilité – p11 et p16).

L'annexe 1 du PDU – Annexe Accessibilité, chapitre 4, sera mis à jour pour prendre en compte cette modification de programmation indiquée par la Région Centre Val de Loire.

AVIS DE LA MRAE

Les réponses que nous apportons ci-après s'appuient sur la lecture de l'avis de la MRAE et de l'ensemble des éléments qu'il contient. Nous répondons notamment à l'expression « L'autorité environnementale recommande : » qui figure dans le document et qui précède chacun des points numérotés suivants

SCOT

1. D'expliciter la méthode utilisée pour produire les données relatives à la consommation d'espaces, ainsi que celle utilisée pour déterminer les enveloppes urbaines.

Les données relatives à la consommation d'espace sont construites à partir de photos interprétations de prises de vue aériennes réalisées à intervalles réguliers. Cette interprétation est construite sur la base d'une même nomenclature d'occupation du sol. Le calcul de la consommation d'espace résulte donc de l'analyse des transformations de l'occupation du sol de types naturels, agricoles ou forestiers vers des types urbanisés à vocations résidentielle et économique sur deux millésimes de référence (ou année de prise de vue aérienne).

Si par « enveloppes urbaines » on entend « enveloppe de consommation d'espace », la méthode employée à consister à recenser l'ensemble des projets de développement pour éliminer les plus lointains, hypothétiques ou inopportuns. A l'issue de ce tri, les emprises des projets en extension ont été réduites dans une optique de densification. Ce travail a abouti à estimer des superficies maximales d'extension par grand secteur. La méthode employée est donc un dialogue entre analyse géomatique et projets politiques.

2. D'expliciter le potentiel de densification des zones économiques existantes et de détailler la méthode utilisée.

En application du L. 141-3 du code de l'urbanisme, le rapport de présentation fait état du diagnostic sur les enjeux du développement économique et justifie des choix retenus pour y répondre. Comme expliqué page 229 du rapport de présentation, pour être vertueux, comparativement au précédent SCoT, le projet de développement économique cantonne les capacités d'extension aux pôles économiques de rang métropolitain.

L'analyse de l'occupation des parcs d'activités et des projets d'accueil d'entreprises a permis de distinguer :

- des pôles métropolitains nécessitant des extensions du fait de leur remplissage, de leur dynamisme et des ambitions exprimées dans le PADD.
- des pôles de proximité, dans lesquels le turn-over et l'existence de friches a conduit à juger souhaitable et réaliste un développement reposant intégralement sur le renouvellement urbain et l'optimisation foncière.

Par ailleurs, l'analyse du foncier dans les zones d'activités a fait ressortir l'existence d'un foncier déjà acquis, voire déjà aménagé, pour le développement des pôles métropolitains. Le potentiel en extension est issue d'un tri, parmi un foncier antérieurement fléché pour le développement économique, notamment dans le SCoT précédent et les PLU. Ce potentiel a donc été significativement réduit. En complément, le SCoT prescrit l'évaluation préalable du potentiel d'optimisation (page 67, prescription 1.3, prescription 3.1, 3.2 page 96 et 3.3 page 97 du DOO).

3. De compléter l'état initial sur la répartition des surfaces agricoles, l'évolution de ces surfaces et ses effets sur l'activité agricole.

La recommandation est prise en compte et le rapport de présentation sera modifié en conséquence par l'amendement de la carte du diagnostic et la spécification des types d'agricultures par grands secteurs géographiques, leur superficie et les parts consommées sur les 10 dernières années.

4. D'expliciter la méthodologie d'élaboration de la trame verte et bleue locale.

La recommandation est prise en compte et le rapport de présentation sera modifié en conséquence.

5. De réaliser des cartes de restitution à une échelle plus fine

L'ensemble des cartes ont été réalisées à des échelles fines. C'est leur édition au format papier qui en limite la lecture à des échelles plus fines. Cependant, l'ensemble des documents qui composent le SCoT seront dématérialisés et il sera possible de zoomer sur les cartes. Au demeurant nous limiterons la capacité de zoom afin de rester dans les limites légales de l'application du SCoT dans un régime de compatibilité et non de conformité.

6. De démontrer la prise en compte des continuités écologiques identifiées par le SRCE.

La prise en compte de la recommandation 4 implique la justification de la prise en compte du SRCE.

Pour autant, page 24 du rapport de présentation il est fait mention du niveau de prise en compte du SRCE dans le SCoT : « *Le SCoT prend en compte le SRCE et précise la définition de la TVB, par des sous-trames détaillées. L'orientation du PADD « faire de la nature en ville et du soutien à la biodiversité le cœur du projet » se traduit dans le DOO par les prescriptions de l'objectif « promouvoir le patrimoine naturel comme atout pour la métropole ». Le projet met en place une protection stricte des réservoirs de biodiversité. Il prescrit la prise en compte de la biodiversité dans l'ensemble des projets d'aménagement, en appliquant une démarche type ERC (Éviter-Réduire-Compenser), en complétant le maillage écologique fonctionnel et en définissant des secteurs à enjeux pour la reconstitution des corridors écologiques. Le SCoT va plus loin en organisant le développement urbain autour des espaces naturels de proximité Il accorde ainsi un rôle très important à la qualité du cadre de vie et intègre la nature ordinaire comme une composante essentielle du projet. »*

7. De compléter l'analyse prospective sur les besoins en eau potable d'ici 2035 afin de tenu-compte de l'absence d'une interconnexion totale du territoire à l'heure actuelle.

Il ne sera pas donné suite à cette recommandation, considérant que l'analyse prospective du besoin en eau potable à l'horizon 2035 en l'absence d'une interconnexion totale du territoire reviendrait à faire une analyse détaillée des modalités d'adduction commune par commune. Ce niveau de précision, pour ces questions, n'est pas requis dans le cadre de l'élaboration d'un SCoT.

Par ailleurs les données disponibles ne permettent pas une analyse prospective pertinente du sujet.

8. De mettre à jour l'état initial sur l'eau potable (liste des services d'eau, liste des captages prioritaires et carte des captages) et de corriger la partie sur la qualité de l'eau distribuée en cohérence avec le contrôle sanitaire réalisé sur les communes de la Chapelle-Saint-Mesmin et Ormes.

L'ensemble de ces éléments seront corrigés aux pages 152 et 153 dans le rapport de présentation.

9. De compléter l'état initial du risque inondation par débordement de cours d'eau en présentant une cartographie détaillée du PPRI, en explicitant la notion d'intensité de crue et en présentant les digues du val d'Orléans et leurs effets positifs et négatifs.

Le SCoT n'a pas vocation à reprendre en intégralité le PPRI. Il en démontre la prise en compte dans un rapport de compatibilité en reprenant sa cartographie dans le rapport de présentation page 187. En outre, il en tire les principales conséquences en matière de gestion de l'eau au travers des prescriptions développées dans le DOO :

Page 46 prescription 1.1 premier paragraphe, page 48, prescription 1.4 premier tiret, page 49 prescription 1.5 premier tiret, page 51 prescription 2.1, page 52 prescription 2.2 et 2.3, page 53 prescription 2.4, page 58 prescription 3.1

10. D'améliorer la lisibilité et la précision de la carte des aléas inondation, afin de distinguer clairement le risque de remontée de nappes, l'aléa Inondation par débordement de cours d'eau et les digues de protection de la Loire.

Le SCoT n'a pas vocation à reprendre en intégralité le PPRI. Il en démontre la prise en compte dans un rapport de compatibilité en reprenant sa cartographie dans le rapport de présentation page 187 du rapport de présentation et dans celle figurant page 50 du DOO. En outre, il en tire les principales conséquences en matière de gestion de l'eau au travers des prescriptions développées dans le DOO :

Page 46 prescription 1.1 premier paragraphe, pages 48, prescription 1.4 premier tiret, page 49 prescription 1.5 premier tiret, page 51 prescription 2.1, page 52 prescription 2.2 et 2.3, page 53 prescription 2.4, page 58 prescription 3.1

11. De détailler davantage le risque de ruissellement, à la lumière notamment du retour d'expérience consécutif aux inondations de mai-Juin 2016.

Le SCoT n'a pas vocation à détailler de manière fine l'ensemble des conséquences localisées ou non, liées à l'épisode d'inondation ayant eu lieu entre mai et juin 2016. Cependant il en tire les principales leçons en développant dans les orientations du DOO les prescriptions suivantes :

Page 46 prescription 1.1 premier paragraphe, pages 48, prescription 1.4 premier tiret, page 49 prescription 1.5 premier tiret, page 51 prescription 2.1, page 52 prescription 2.2 et 2.3, page 53 prescription 2.4, page 58 prescription 3.1, page 80 prescription 2.3

Il apporte également des réponses en termes de résilience et de réduction de la vulnérabilité face aux risques au travers des concepts d'aménagements « hydrauliquement neutres » ou « hydrauliquement bénéfiques » développés page 218 du rapport de présentation.

12. De justifier davantage et de manière détaillée les besoins en logements.

L'ensemble de l'argumentaire se trouve aux pages 222, 223 et 224 du rapport de présentation. La programmation du nombre de logements projetés à l'échéance du SCoT figure également page 75 du DOO. Elle a été détaillée par commune, en application de l'article L. 141-12 du code de l'urbanisme.

13. De mettre en cohérence la répartition des logements avec les objectifs du SCoT, notamment avec la notion de ville des proximités.

La démonstration de la mise en cohérence entre la répartition des logements et les objectifs du SCoT, notamment avec la notion de ville des proximités, se trouve page 221 du rapport de présentation. La mise en cohérence entre programmation logement et objectifs du SCoT et notamment la notion de la ville des proximités est décrite pour toutes les orientations rédigées dans l'objectif « un développement urbain maîtrisé » pages 64 à 70 du DOO. Elles sont complétées par l'orientation 1.1 page 76.

14. De justifier davantage l'ouverture à l'urbanisation à destination de l'habitat par rapport au potentiel de densification (dents creuses et renouvellement urbain).

Le SCoT ne prévoit pas strictement « d'ouverture à l'urbanisation ». Il propose des enveloppes de consommation d'espace par grand secteur géographique comme le stipule l'article L. 141-6 du code de l'urbanisme. Le SCoT fait prioritairement le choix de définir les modalités d'aménagements économes en espace en s'appuyant notamment sur le modèle de Métropole des proximités (cf réponse au point précédent). Ce faisant il cible les espaces situés dans l'urbain déjà constitué puisqu'il conditionne le développement à la présence d'équipements dans l'opération ou à ses abords (DOO, prescription 2.1 page

68). Toutefois, dans la prescription 1.3 page 67, il rappelle la nécessité de poursuivre la dynamique déjà engagée de renouvellement urbain. Il incite même à pousser la réflexion sur les espaces en friches situés aux franges d'une opération pour les y intégrer.

15. De justifier davantage les surfaces des extensions et l'organisation géographique des trois pôles métropolitains, en particulier du parc technologique d'Orléans-Charbonnière.

L'organisation géographique s'appuie sur la répartition historique des pôles d'activités sur le territoire métropolitain. Le projet du SCoT en matière de développement économique se fonde sur une attractivité renforcée par la lisibilité de l'offre économique du territoire (cf pages 312 du rapport de présentation). Pour cela elle classe les pôles existants en 2 types : les pôles économiques métropolitains et les pôles économiques de proximité. Le projet prévoit de réserver les capacités d'extension uniquement à la première catégorie. La seconde s'appuie sur le renouvellement urbain. Au-delà de cette organisation, le projet vise à développer des écosystèmes propres aux pôles économiques métropolitains en y privilégiant l'accueil d'activités répondant aux mêmes filières économiques. En hiérarchisant les pôles de développement et en caractérisant leur écosystème, le SCoT vise l'intensification plutôt que la dissémination de l'activité, garantissant ainsi une moindre consommation d'espace.

C'est à ce titre que le projet du SCoT identifie l'organisation du développement du Parc Technologique d'Orléans Charbonnière en deux sites. Son écosystème est actuellement caractérisé par son appartenance au pôle de compétitivité de la « Cosmetic Valley ». La métropole a identifié d'autres écosystèmes orientés vers les activités à haute valeur ajoutée, notamment les éco-technologies. Pour éviter les confusions, le projet propose de dissocier physiquement les écosystèmes en les répartissant sur deux sites. La localisation de cette seconde entité du PTOC, en entrée de métropole, le long du « Décumanus Val de Loire » correspond à la volonté de structurer et rendre lisibles les filières d'excellence qui participent au processus de métropolisation. En outre, cette localisation permet d'amorcer le traitement qualitatif, paysager et urbain de l'entrée métropolitaine (Objectif 4 du DOO : Mettre en scène les entrées et les traversées métropolitaines, requalifier les paysages dépréciés pages 32 à 40).

Le potentiel de consommation d'espace est fondé sur la nécessité de maintenir un potentiel d'accueil qui corresponde aux dynamiques d'un processus de métropolisation. Ce potentiel tient compte de l'analyse de la consommation d'espaces naturels agricoles et forestiers de la décennie précédente. Il met en perspective les surfaces programmées dans le SCoT précédent qui conduit à une réduction importante de ces surfaces prévues dans le nouveau SCoT (cf « les objectifs chiffrés de la consommation d'espaces » page 312). Le calcul s'est également appuyé sur les rythmes d'implantation des grandes entreprises consommatrices d'espaces sur les 20 dernières années. Enfin, il a pris en considération les enjeux du développement des entreprises locales.

Plus que le calcul du potentiel, ce sont les modalités de la mobilisation d'un foncier déjà acquis et celles de la consommation éventuelle d'espaces naturels, agricoles et/ou forestiers qui importent dans le projet porté le SCoT. Ainsi le SCoT d'Orléans Métropole est innovant, puisqu'il cadre ces modalités dans le DOO, en considérant l'économie comme un grand projet d'équipement (page 232 du rapport de présentation). Dans le DOO, il prescrit l'identification des potentiels d'optimisation des espaces déjà aménagés : friches, sites libres d'usages, dents creuses...(page 67, prescription 1.3). Pour organiser l'accueil des fonctions économiques stratégiques de la métropole (axe 5, page 83 du DOO), le SCoT fixe l'objectif de favoriser la requalification et le réinvestissement des sites économiques (prescriptions qui répondent à cet objectif de la page 96 à la page 100 du DOO).

16. Recommande de compléter les prescriptions relatives à l'agriculture afin de faciliter leur application et de reconsidérer, au sein de l'évaluation environnementale, l'impact du SCoT sur l'activité agricole, eu égard à l'ensemble des services écosystémiques qu'elle rend

Le SCoT veut pouvoir garantir l'activité agricole pour toutes les formes qu'elle revêt sur le territoire de la métropole orléanaise. En ce sens le DOO rassemble les prescriptions qui se réfèrent à cet objectif :

Page 24, prescription 2.4, page 25 prescription 2.5, Page 91 Prescription 1.3,

Le SCoT ne peut pas présager de sa bonne application dans les documents ou les opérations d'aménagement qui doivent être compatibles avec lui. Pour autant il est volontariste dans ses prescriptions, notamment en inscrivant la mise en place de démarches de type « évite, réduire compenser » pour les projets qui pourraient avoir des effets sur l'activité agricole (prescription 1.3 page 91).

Le diagnostic agricole ainsi que l'évaluation environnementale seront modifiés de sorte à mieux identifier les conséquences du SCoT sur la consommation des espaces agricoles, bien que le code de l'urbanisme demande explicitement d'analyser globalement la consommation des espaces naturels, agricoles et forestiers (L. 141-3).

Le SCoT n'a pas vocation à réaliser une analyse éco-systémique de ses effets sur l'agriculture compte tenu du niveau de complexité des interactions globales auxquelles renvoie ce type de travail.

17. D'intégrer les zones humides au projet de SCoT et de démontrer sa compatibilité avec la disposition 8A-1 du SAGE Loire-Bretagne 2016-2021.

Le SCoT n'a pas vocation à faire le recensement fin des zones humides. Pour autant, dans le cadre du diagnostic environnemental, le SCoT de la métropole orléanaise présente l'ensemble des sous trames naturelles qui ont guidé la construction de la trame verte et bleue du SCoT, en cohérence avec le Schéma Régional de Cohérence Écologique (SRCE). Parmi ces sous-trames, le SCoT d'Orléans Métropole recense celle des « milieux aquatiques et humides », en présente les principales caractéristiques (page 127 du rapport de présentation) et enjeux. La cartographie correspondant à ce diagnostic figure à la page 135 du rapport de présentation.

Pour finaliser cette prise en compte des zones humides dans le SCoT, et en cohérence avec la disposition 8A-1 du SAGE Loire Bretagne 2016-2021 le DOO sera complété par une prescription spécifique, définissant les modalités de prise en compte, par recensement complémentaire, récréation, préservation,...des zones humides, dans les documents de planification et les projets d'aménagements devant être compatibles avec le SCoT.

18. De justifier et de modifier la carte présentant la trame verte et bleue du DOO au regard des éléments présentés dans le rapport de présentation et d'affiner son échelle pour permettre une bonne déclinaison dans les documents d'urbanisme.

Ainsi que nous l'avons spécifié en réponse à la recommandation n°4, les éléments de méthodologie de construction de la trame verte et bleue figureront dans le rapport de présentation. Ils démontreront notamment de quelle manière la trame verte et bleue du SCoT intègre les sous-trames recensées dans l'État Initial de l'Environnement (pages 120 à 144 du rapport de présentation).

En cohérence avec la réponse apportée à la recommandation n°5, nous considérons que la cartographie de la trame verte et bleue a été réalisée à une échelle nécessaire et suffisante pour garantir son application en compatibilité dans les documents qui auront à s'y référer.

19. d'étudier les possibilités d'évitement des secteurs sensibles pour la biodiversité, ou à défaut de définir les mesures de réduction et de compensation des impacts sur elle en ce qui concerne les zones d'extension à destination de l'habitat localisées, les zones d'extension économiques ainsi que les différents projets d'infrastructure prévus par le SCoT.

Ces éléments sont déjà définis dans le SCoT. De façon générale le SCoT prescrit de s'assurer de la prise en compte de la biodiversité à toutes les étapes d'un projet (page 46, prescription 1.2). Cette prescription s'applique à tous les projets, qu'ils soient de nature résidentielle, d'équipements ou de développement économique. En appui sur la carte de la trame verte et bleue figurant page 45 du DOO, il prévoit :

- La protection des espaces naturels à fort intérêt écologique : les réservoirs de biodiversité et leurs abords (prescription 1.3 page 47),
- La préservation ou la re-création des zones de transit à enjeux - les corridors écologiques (prescription 1.4 page 48),
- De compléter un maillage écologique fonctionnel (prescription 1.5 page 49).

Compte tenu de ces éléments, le SCoT ne peut prévaloir des modalités de son application dans les documents et projets qui doivent s'y référer et se doit de rester dans le principe de leur analyse en termes de compatibilité. Un descriptif trop précis des mesures d'évitement, de réduction et de compensation serait de nature à nuire à ce principe.

20. L'autorité environnementale recommande de compléter la liste des indicateurs de suivi sur le risque inondation, en y intégrant des indicateurs pour prévenir le risque et gérer la crise si elle survient.

Ainsi qu'il est notifié page 269 du rapport de présentation, les listes d'indicateurs proposés ne sont pas exhaustives, notamment parce que dans certains cas, les observatoires qui permettent de fiabiliser la production des indicateurs n'existent pas encore. Page 271 et 272, le SCoT dresse la liste des observatoires existants ou à construire. L'Observatoire des risques fait partie de ces derniers. En conséquence, il a semblé plus important de cadrer les objectifs de suivi de cet observatoire (page 272 et 274). Le risque inondation est identifié de longue date, le contenu du DOO démontre toute l'attention que le SCoT y porte. Les éléments recommandés proposés sont déjà pris en compte au travers des indicateurs d'imperméabilisation des sols et d'évolution de la population située en zone inondable qui correspondent à la prévention du risque. D'autres suivront.

21. De modifier le tableau de l'analyse environnementale des scénarios présentés dans l'évaluation environnementale afin qu'il reflète les effets du SCoT sur l'environnement

Le tableau reflète les effets du SCoT sur l'environnement en indiquant selon un code couleur une estimation des incidences positives ou négatives des différentes orientations selon les grands objectifs qu'il s'est fixés. Cette évaluation est reprise et détaillée dans les pages qui suivent, de la page 247 à la page 266, en zoomant sur les secteurs géographiques chaque fois que nécessaire.

22. De modifier le résumé non technique en ajoutant une description du territoire et des cartographies et/ou des schémas.

La description du territoire figure aux pages 289 et 290 du résumé non technique intégré au rapport de présentation. L'absence de figurations correspond à un choix éditorial visant à alléger au maximum le contenu.

23. D'intégrer les zones humides et de démontrer la compatibilité avec la disposition 8A-1 du SDAGE Loire-Bretagne 2016-2021 qui prévoit leur préservation

Le SCoT n'a pas vocation à faire le recensement fin des zones humides. Pour autant, dans le cadre du diagnostic environnemental, le SCoT de la métropole orléanaise présente l'ensemble des sous trames naturelles qui ont guidé la construction de la trame verte et bleue du SCoT, en cohérence avec le Schéma Régional de Cohérence Écologique (SRCE). Parmi ces sous-trames le SCoT d'Orléans Métropole recense celle des « milieux aquatiques et humides », en présente les principales caractéristiques (page 127 du rapport de présentation) et enjeux. La cartographie correspondant à ce diagnostic figure à la page 135 du rapport de présentation.

Pour finaliser cette prise en compte des zones humides dans le SCoT, et en cohérence avec la disposition 8A-1 du SAGE Loire Bretagne 2016-2021, le DOO sera complété par une prescription spécifique, définissant les modalités de prise en compte, par recensement complémentaire, récréation, préservation,...des zones humides, dans les documents de planification et les projets d'aménagements devant être compatibles avec le SCoT.

24. De compléter l'état initial sur l'activité agricole (répartition et évolution des surfaces,...), sur l'eau potable et sur le risque inondation (débordement de cours d'eau et risque de ruissellement).

Cf les réponses apportées aux recommandations n°3, n°7, n°8, n°9, n°10 et n°11

25. D'expliciter la méthode utilisée pour produire les données relatives à la consommation d'espaces, en particulier celle utilisée pour déterminer les enveloppes urbaines.

Cf la réponse apportée à la recommandation n°1

26. D'expliciter le potentiel de densification des zones économiques existantes, de détailler la méthode utilisée et de justifier davantage les surfaces des extensions des trois pôles métropolitains et leur organisation géographique, en particulier pour le parc technologique d'Orléans Charbonnière.

Cf les réponses apportées aux recommandations n°2 et n°15

27. De justifier davantage les besoins en logements, leur répartition et l'ouverture à l'urbanisation qui en découle par rapport au potentiel de densification (dents creuses et renouvellement urbain).

Cf les réponses apportées aux recommandations n°12, n°13 et n°14

28. d'expliciter la méthodologie d'élaboration de la trame verte et bleue locale, de réaliser des cartes de restitution à une échelle plus fine, de retranscrire ces continuités dans le DOO, en justifiant, et d'affiner l'échelle de la carte de cette trame présentée dans le DOO pour permettre une bonne déclinaison dans les documents d'urbanisme.

Cf les réponses apportées aux recommandations n°4, n°5, n°6 et n°18

29. De justifier et de modifier la carte de la trame verte et bleue du DOO au regard des éléments figurant dans le rapport de présentation et d'affiner son échelle pour permettre une bonne déclinaison dans les documents d'urbanisme.

Cf les réponses apportées aux recommandations n°4, n°5, n°6 et n°18

PDU

1. L'autorité environnementale recommande qu'un bilan approfondi du précédent PDU soit présenté en lien avec les actions du projet révisé.

L'évaluation du Plan de Déplacements Urbains adopté en 2008 a fait l'objet d'une étude spécifique confiée à l'Agence d'urbanisme (AUAO) et finalisée en 2015. Cette évaluation a permis de justifier la nécessité de lancer la révision du document. Les principaux résultats de cette évaluation sont synthétisés au début du chapitre 2-diagnostic (PDU, p13). Et le rapport complet est public et téléchargeable sur le site internet de la métropole.

L'analyse du bilan du précédent PDU n'est pas une partie constitutive du rapport environnemental tel que décrit à l'article R122-20 du code de l'environnement. L'Etat Initial de l'Environnement constitue une analyse à l'instant t=0 du territoire d'Orléans Métropole, et l'identification des enjeux environnementaux ne dépend pas des actions réalisées (ou non) par le PDU en vigueur.

Il sera proposé d'annexer au PDU le rapport d'évaluation du PDU 2008.

2. L'autorité environnementale recommande de compléter l'analyse de l'articulation du PDU avec le Plan de réduction des émissions de polluants atmosphériques et la Stratégie nationale bas carbone et d'intégrer la liste des communes classées en zone sensible à la qualité de l'air au titre du SRCAE.

La recommandation est prise en compte et le rapport environnemental sera modifié en conséquence.

L'autorité environnementale recommande :

3. de regrouper dans une partie unique du rapport environnemental l'ensemble des informations se rapportant à l'état initial, avec un degré de précision adapté aux problématiques qui intéressent le PDU,

Le diagnostic du PDU et l'état initial de l'environnement du rapport environnemental sont deux éléments distincts constitutifs d'un PDU.

D'après l'Article 5 de la directive 2001/42/CE du 27 juin 2001 (en vigueur), lorsqu'une évaluation environnementale est requise, un rapport sur les incidences environnementales est élaboré, dans lequel sont décrits « les effets notables probables sur l'environnement, y compris sur des thèmes comme la diversité biologique, la population, la santé humaine, la faune, la flore, les sols, les eaux, l'air, les facteurs climatiques, les biens matériels, le patrimoine culturel, y compris le patrimoine architectural et archéologique, les paysages et les interactions entre ces facteurs ». De fait, les déplacements ne constituent pas une thématique devant être réglementairement présentée dans l'état initial. Le positionnement de chaque thématique par rapport au PDU est précisé en en-tête de chaque chapitre.

De plus, le diagnostic du PDU (p 13 à 21 du PDU) regroupe déjà une synthèse des éléments de l'état initial de l'environnement les plus impactés par la problématique des déplacements (santé-accidentologie, bruit, pollution de l'air, consommation énergétique et gaz à effet de serre, rappel réglementaire – p 21 à 23 du diagnostic du PDU).

Enfin, le degré de précision apporté et dans le diagnostic du PDU et dans l'état initial de l'environnement semblent suffisant pour permettre la définition des actions du PDU de façon précise et pour permettre son évaluation environnementale en s'adaptant au niveau de précision du PDU.

4. d'élaborer une synthèse des enjeux environnementaux et sanitaires hiérarchisés sur le territoire.

Une synthèse des enjeux environnementaux et sanitaires et leurs hiérarchisations sont présentés dans le chapitre IV-Justification des Choix du rapport environnemental (p197 à 202). Une synthèse de l'état initial de l'environnement et des enjeux environnementaux est également intégrée au diagnostic du PDU (p 21 à 23 du diagnostic du PDU).

Des éléments plus complets ont été produits dans le cadre de l'élaboration de l'état initial de l'environnement, il sera donc proposé de compléter le rapport environnemental sur ce point.

La recommandation est prise en compte et le rapport environnemental sera modifié en conséquence.

5. L'autorité environnementale recommande de caractériser l'évolution des émissions de polluants atmosphériques dues aux transports à l'échelle territoriale.

L'ensemble des données disponibles, existantes et solides sur l'évolution des émissions de polluants atmosphériques (provenant en particulier de l'OREGES Centre Val de Loire et de Lig'Air) ont été exploitées. Ainsi, l'évolution des émissions des différents polluants atmosphériques sur la métropole est présentée (depuis 2008), ainsi que la part des transports routiers dans les émissions totales, pour chacun de ces polluants (pour l'année 2012, afin de ne pas alourdir l'analyse déjà dense). A notre connaissance, il n'existe pas de données statistiques supplémentaires pouvant permettre de préciser davantage ces analyses.

6. L'autorité environnementale recommande d'inclure dans l'état initial une présentation de l'évolution annuelle des émissions de GES dues aux transports à l'échelle du territoire concerné.

L'ensemble des données disponibles, existantes et solides sur l'évolution des émissions de polluants atmosphériques (provenant en particulier de l'OREGES Centre Val de Loire et de Lig'Air) ont été exploitées. Sont notamment présentées les évolutions de GES sur le territoire de la métropole en 2008, 2010 et 2012. La part des émissions de GES dues aux transports est précisée pour l'année 2012. *Le rapport environnemental sera complété avec part des émissions de GES dues aux transports sur les deux années précédentes d'analyse (2008 et 2010) suite à la recommandation de l'autorité environnementale.* A notre connaissance, il n'existe pas de données statistiques supplémentaires pouvant permettre de préciser davantage ces analyses.

L'autorité environnementale recommande :

7. de détailler dans quelle mesure les actions du PDU sont susceptibles de provoquer chez les usagers un changement des comportements de mobilité,

Dans le cadre de l'évaluation environnementale, l'incidence probable des actions proposées au PDU sur l'environnement a été évaluée (Chapitre V du rapport environnemental – p204 à 229, et Annexe 7 du rapport environnemental – Analyse matricielle des incidences du plan d'action –p387 à 397).

Les impacts plus ou moins positifs ou négatifs de chaque action du PDU sur la qualité de l'air, la santé, les consommations d'énergie, les émissions de GES, etc... ont été évalués. Ces analyses se basent notamment sur l'impact des actions sur les pratiques de mobilité et l'usage des différents modes de transport. Ces éléments sont indiqués dans les textes explicatifs, le cas échéant. L'analyse des incidences

probables du PDU sur les changements modaux est donc déjà présente. *Pour améliorer sa lisibilité, il sera proposé d'ajouter un paragraphe dans l'analyse des incidences rappelant l'ensemble des actions du PDU qui permettront un changement significatif du comportement de mobilité chez les usagers.*

Par ailleurs, le code de l'environnement précise, dans son article L122-6, que le niveau de précision de l'évaluation environnementale doit être proportionnelle avec le niveau de précision du projet (« Le rapport sur les incidences environnementales contient les informations qui peuvent être raisonnablement exigées, compte tenu des connaissances et des méthodes d'évaluation existant à la date à laquelle est élaboré ou révisé le plan ou le programme, de son contenu et de son degré de précision »). L'évaluation environnementale présente donc, de ce point de vue, un niveau de précision adaptée à celui du PDU.

8. d'approfondir l'analyse des incidences des actions projetées afin de démontrer qu'elles permettront de répondre au niveau d'ambition visé par le PDU,

Le PDU a fixé des objectifs ambitieux d'évolution des pratiques de mobilité pour les 10 prochaines années et souhaite contribuer à atteindre les objectifs locaux, régionaux et nationaux fixés en terme de réduction des émissions de gaz à effet de serre (GES) (Objectifs de PCAET, du SRCAE et « facteur 4 »). (Cf. détails - Chapitre 3 du PDU – Ambition et Stratégie du PDU – p25-26).

Une estimation quantitative des incidences des mesures proposées au PDU en matière d'émissions de GES a été effectuée. Elle est présentée dans l'annexe 2 - Rapport environnemental (Chapitre V.5– p204 à 229). Cette estimation est essentiellement basée sur les reports modaux et la modification des taux de remplissage des bus et des véhicules particuliers qui seront permis par la mise en œuvre du PDU. Cette estimation conclut sur le fait que la mise en œuvre du PDU proposera des diminutions d'émissions de GES qui vont dans le sens des objectifs « facteur 4 » et « SRCAE », et pourraient être en mesure de les atteindre.

L'analyse quantitative des incidences des actions projetées en matière d'émissions de GES démontre donc bien que les actions du PDU permettront concrètement de répondre au niveau d'ambition visé par le PDU, en matière d'objectifs régional, national et international.

9. de démontrer, de manière détaillée et la plus quantitative possible, les incidences positives du PDU sur la qualité de l'air et les nuisances sonores.

Concernant l'analyse détaillée et la plus quantitative possible des incidences du PDU sur la qualité de l'air et des nuisances sonores, il est précisé qu'Orléans Métropole ne disposent pas, à ce jour, d'études, de données et de moyens techniques suffisants pour préciser cette analyse. Il n'existe donc à l'heure actuelle aucune donnée facilement accessible permettant de reprendre et d'améliorer cette analyse.

Par ailleurs, le code de l'environnement précise, dans son article L122-6, que le niveau de précision de l'évaluation environnementale doit être proportionnelle avec le niveau de précision du projet (« Le rapport sur les incidences environnementales contient les informations qui peuvent être raisonnablement exigées, compte tenu des connaissances et des méthodes d'évaluation existant à la date à laquelle est élaboré ou révisé le plan ou le programme, de son contenu et de son degré de précision »). L'évaluation environnementale présente donc de ce point de vue un niveau de précision adaptée au niveau de précision du PDU.

10. L'autorité environnementale recommande de compléter les indicateurs de suivi et de les regrouper dans un dispositif unique.

L'Autorité environnementale propose d'ajouter, ou supprimer, quelques d'indicateurs. *Certains d'entre eux montre une certaine pertinence et seront donc intégrés ; les deux indicateurs jugés non pertinents seront supprimés.*

L'Autorité environnementale recommande également de regrouper les différents indicateurs de suivi dans un dispositif unique. Ce dispositif est déjà effectif et présenté de manière synthétique au sein du chapitre V.2 du PDU (p95-96). Y est notamment présentée une liste des principaux indicateurs de suivi des actions du PDU, de leurs effets sur les pratiques de mobilité et de leurs impacts sur l'environnement. Cette liste regroupe donc à la fois des indicateurs spécifiques du PDU et des indicateurs liées à son évaluation environnementale.

Afin d'alléger le contenu du PDU, il n'a néanmoins pas été souhaité d'y présenter la liste exhaustive des indicateurs de suivi. Pour information, l'observatoire des déplacements et du PDU suit actuellement plus de 120 indicateurs.

Des exemples complémentaires d'indicateurs de suivi sont néanmoins présentés, en complément, au sein de chaque fiche action (Chapitre IV du PDU, p35 à 88) et dans le rapport environnemental (Chapitre VIII du rapport environnemental – p357-358).

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

11. en incluant tous les éléments indispensables à la bonne compréhension par le public du projet de PDU et de ses effets sur l'environnement en le présentant dans un document séparé afin d'améliorer son accessibilité.

Comme l'autorité environnementale le recommande, le résumé non technique du rapport environnemental sera complété en y intégrant notamment une présentation plus précise du projet de PDU pour en faciliter la compréhension.

Il n'est pas prévu de présenter ce résumé dans un document séparé. *La mise en page du rapport sera néanmoins revue afin de mettre ces informations plus en valeur en début de rapport environnemental.*

12. L'autorité environnementale recommande d'approfondir l'étude de solutions de substitution raisonnables permettant de répondre aux objectifs du PDU.

L'élaboration des scénarios et du plan d'actions du PDU a fait l'objet de choix concrets concernant les actions à mettre en œuvre, leurs programmations et contours. L'annexe 2 – Rapport environnemental – propose d'ores et déjà une présentation des différents scénarios élaborés pour le PDU et de leurs évaluations environnementales. Le scénario retenu fut le scénario le plus ambitieux, qui présentait la meilleure plus-value environnementale et qui permettait d'atteindre les objectifs du PDU.

Les compléments qui ont pu être apportés au plan d'actions suite à son évaluation environnementale itérative sont également présentés. Il s'agissait principalement de préconisations à mettre en œuvre en phase de réalisation des actions et non des solutions de substitution aux actions proposées.

(Annexe 2 - Chapitre IV – Justification des Choix - p197 à 203).

13. L'autorité environnementale recommande de définir des objectifs chiffrés de réduction des émissions de polluants atmosphériques et GES dues aux transports à l'horizon 2028.

Le PDU n'a pas fixé en tant que tel d'objectifs chiffrés de réduction des émissions de polluants atmosphériques et de GES à horizon 2028, mais s'est fixé comme ambition de contribuer à atteindre les objectifs chiffrés fixés par de nombreux autres documents aux niveaux local, régional, national et international :

- objectifs de réduction de 93% des émissions de CO2 liés aux transports entre 2020 et 2050, objectif porté par la stratégie 2030-2050 du PCAET de la métropole orléanaise
- objectif de réduction de 70% des émissions de CO2 globales entre 1990 et 2050, objectif porté par le SRCAE

- Division par 4 des émissions nationales de GES entre 1990 et 2050, engagement pris par la France devant la communauté internationale (Facteur 4).

(Chapitre 3 du PDU – Ambition et Stratégie du PDU – p25-26).

14. L'autorité environnementale recommande d'approfondir la réflexion concernant l'attractivité des itinéraires piétons et cyclables.

Le PDU porte la construction d'un réseau cyclable métropolitain et sécurisé, et l'aménagement d'espaces réservés aux modes actifs qualitatifs et accessibles. Les mesures pour y parvenir sont détaillées dans la fiche action 1.3 du PDU (p40). Des préconisations sont déjà citées, notamment en termes d'aménagements pour faciliter et sécuriser les déplacements à vélo (sas vélos, cédez-le-passage aux feux, double sens cyclable...).

Pour répondre à la recommandation de l'autorité environnementale, ainsi qu'aux demandes formulées par d'autres participants à la concertation publique, la fiche action 1.3 sera complétée et des préconisations d'aménagements en faveur des piétons et des cyclistes précisées.

15. L'autorité environnementale recommande d'étudier des mesures en faveur du développement du covoiturage et de mieux démontrer l'impact qu'aura l'organisation des places de stationnement automobiles sur l'usage de la voiture, des transports en commun et des modes actifs.

La valorisation du covoiturage est intégrée dans plusieurs actions du PDU :

L'action 2.3 (p52 du PDU) prévoit ainsi de « réaliser et mettre en œuvre un schéma directeur des pôles d'échanges à l'échelle de l'aire urbaine intégrant les parkings relais, les aires de covoiturage et les emplacements cars longue distance »

L'action 2.4 (p54 et 55 du PDU) prévoit de valoriser le covoiturage de la manière suivante :

- Regrouper les différents services d'offre de covoiturage au sein d'une unique plateforme pour augmenter les chances de succès en lien avec la plateforme d'information régionale multimodale (Jvmalin) et la centrale de mobilité
- Aménager des aires de covoiturage et des points stop (ou points dépose-reprise) identifiés dans le schéma directeur des pôles d'échanges : A proximité des principaux accès aux voies structurantes du territoire (autoroutes, tangentielle) et à proximité des pôles d'échanges principaux du réseau de transport.
- Sensibiliser et inciter au covoiturage via des actions de communication
- Aider à la mise en relation des parents pour inciter au covoiturage pour les déplacements « loisirs » des enfants
- Expérimenter des aménagements incitant la pratique, par exemple des couloirs bus ou des voies dédiées aux covoitureurs

Stationnement :

Le diagnostic du PDU précise que l'organisation du stationnement est un levier majeur pour favoriser le transfert modal de la voiture vers les modes alternatifs. Y est notamment présenté les impacts récents de l'extension du stationnement dans l'hyper centre d'Orléans qui a permis d'accroître l'usage des transports collectifs et de certains parkings relais. (Chapitre 2 – Diagnostic du PDU - p20).

Le PDU prévoit plusieurs actions de réorganisation du stationnement présentés au sein des fiches actions 1.4 – Faire de la politique de stationnement un levier de report modal, 1.5 – Améliorer le fonctionnement des livraisons en ville, et 2.3 – Faciliter l'intermodalité avec les réseaux de transport collectif, présentant des actions pour améliorer l'usage des parkings relais.

L'impact de ces différentes actions sur l'usage de la voiture et des autres modes de transports pourra être analysé suite à leur mise en œuvre. Le PDU prévoit également la mise en place d'un observatoire du stationnement, qui permettra de mieux identifier les impacts de la mesure, et de définir les évolutions à mettre en œuvre (Fiche action 3.1 du PDU - .p60)

16. L'autorité environnementale recommande d'examiner la faisabilité d'un système de bus à haut niveau de service qui améliore l'attractivité du mode de transport collectif.

Le PDU prévoit deux projets de bus à haut niveau de services à horizon PDU :

- la création d'une ligne de transport structurante et performante pour desservir le quartier d'Interives et le nord de la métropole
- la création d'une ligne de transport structurante et performante en desserte du secteur Jean Zay-Droits de l'Homme, suivant l'évolution du trafic routier le long de l'axe (Fiche action 4.3 du PDU – p76-77).

Par ailleurs, le PDU propose d'améliorer les performances et l'attractivité des lignes fortes du réseau de bus (lignes 1 à 7 et 9) au travers d'aménagements ponctuels (chronobus), permettant une augmentation des vitesses commerciales de ces lignes. (Fiche action 2.1 du PDU _ p48)

17. L'autorité environnementale recommande de préciser les mesures visant à réduire l'exposition des habitants au bruit des transports et les secteurs à traiter en priorité, ou a minima d'indiquer que le PDU prévoit d'engager les études qui permettront de le faire.

Le PDU prévoit de réduire les nuisances liées au trafic routier, notamment en « prenant des mesures permettant de réduire les points noirs bruit identifiés dans le PPBE d'Orléans Métropole, du département du Loiret et de l'État. » Le PPBE d'Orléans Métropole est en cours d'élaboration, et identifiera comme le recommande l'autorité environnementale, les secteurs à traiter en priorité.

En parallèle, le PDU prévoit la réalisation d'une étude urbaine et paysagère sur le périmètre de la tangentielle, dans le but d'identifier des mesures visant à réduire les nuisances liées au trafic routier, et notamment le bruit (Fiche action 3.5 – p68)

L'action 3.5 sera reformulée afin d'intégrer le fait que les actions identifiées dans le PPBE devront être mises en œuvre.

18. L'autorité environnementale recommande, concernant les opérations de requalification, de mener une réflexion à plus grande échelle pour orienter le trafic de transit hors du périmètre urbain dense.

Ces actions sont prévues au PDU. L'étude de hiérarchisation du réseau prévue dans l'action 1.1 du PDU (p36) vise à définir une organisation multimodale du réseau viaire, ou hiérarchie multimodale, qui permette la réalisation des projets portés par le PDU en faveur des modes alternatifs, tout en garantissant l'accessibilité du territoire métropolitain. Cette étude devra être menée à l'échelle de la Métropole et à l'horizon du PDU. Elle sera ensuite déclinée à l'échelle locale.

En outre, l'action 1.2 du PDU (p38) préconise de réorganiser le réseau viaire structurant en valorisant l'usage des autoroutes et de la tangentielle pour les itinéraires de transit intra-métropolitains via un renforcement du jalonnement et l'information temps réel des temps de parcours, une réflexion avec les gestionnaires autoroutiers sur la tarification de ces axes, ainsi qu'une optimisation des circulations au niveau des axes d'entrée de ville, tout en limitant l'impact de ces infrastructures dans l'espace urbain.

19. L'autorité environnementale recommande de rechercher l'utilisation du réseau ferré pour le transport des marchandises lors de la création ou de l'extension de plateformes logistiques dans le but de réduire le trafic des poids lourds sur les routes. Cette démarche veillera au

raccordement de ces plateformes au réseau ferré existant dans de bonnes conditions pour en assurer la pérennité.

Le PDU porte le maintien des lignes de fret capillaires tout en recherchant de nouveaux modèles économiques pour ce mode de transport. La Région souhaite réorienter les transports de marchandises vers des modes plus vertueux, en développant notamment le fret ferroviaire. Pour cela, elle souhaite mettre en œuvre une gouvernance partenariale à l'échelle régionale afin de sauvegarder les lignes de fret capillaire. Elle prévoit également de se doter d'une stratégie régionale, déclinant les objectifs de France Logistique 2025, et visant à développer une logistique plus durable. (Fiche Action 5.4 – p86)

Lors de l'implantation ou l'extension de grandes entreprises ou de plateformes logistiques situées à proximité de lignes de fret ferroviaires, les possibilités d'utilisation du réseau ferré pour le transport de marchandises et de raccordement sont déjà analysées par la métropole. *Il pourra être proposé d'intégrer au PDU un rappel de cette action.*

L'autorité environnementale recommande :

20. de préciser davantage les mesures ERC des projets n'ayant pas fait l'objet d'étude d'impact,

Les mesures ERC proposées par l'évaluation environnementale concernant les projets n'ayant pas fait l'objet d'une étude d'impact ne peuvent pas être précisément déclinés, eu égard au niveau de précisions des projets concernés dans le PDU.

Par ailleurs, le niveau de précision des mesures ERC correspond à la demande du code de l'environnement, dans son article L122-6, qui rappelle que le niveau de précision de l'évaluation environnementale doit être proportionnelle avec le niveau de précision du projet (« Le rapport sur les incidences environnementales contient les informations qui peuvent être raisonnablement exigées, compte tenu des connaissances et des méthodes d'évaluation existant à la date à laquelle est élaboré ou révisé le plan ou le programme, de son contenu et de son degré de précision »).

Il est également précisé que l'évaluation environnementale du PDU ne se substitue pas aux études d'impact à venir.

21. d'intégrer les mesures ERC dans le plan d'actions du PDU.

Le plan d'actions ne présente pas un caractère réglementaire plus opposable que le rapport environnemental du PDU. L'intégration des mesures ERC au plan d'actions du PDU n'est donc pas obligatoire.

Néanmoins le choix a été fait d'intégrer les principales conclusions du rapport environnemental dans le document principal, afin qu'il se suffise à lui-même. (Synthèse du diagnostic environnemental : Chapitre 2.5 du PDU - p21 à 23 ; Analyse des incidences des actions du PDU sur l'environnement : Chapitre 4 du PDU - tableaux en fin de fiches-actions – P33 à 88 ; Principaux indicateurs de suivi environnementaux : Chapitre V.2 du PDU – p96). C'est également le cas pour l'Annexe 1 – Annexe accessibilité, dont les principales conclusions et actions sont intégrées au document principal.

Un rappel des principales mesures ERC seront intégrées au plan d'actions du PDU dans les parties correspondantes, mais de façon extrêmement synthétique afin de ne pas alourdir le document.

L'autorité environnementale recommande en particulier de :

22. présenter un bilan détaillé du précédent PDU, en lien avec les actions du projet révisé,

cf. réponse apportée à la recommandation n°1

23. analyser les perspectives d'évolution de l'état de l'environnement sans la révision du PDU,

Les impacts sur l'environnement du scénario au fil de l'eau, soit sans la révision du PDU, sont présentés dans le chapitre IV-Justification des Choix du rapport environnemental (P196 à 201).

24. définir des objectifs chiffrés de réduction des émissions de polluants atmosphériques et de gaz à effet de serre dues aux transports à l'horizon 2028,

cf. réponse apportée à la recommandation n°13

25. approfondir l'analyse des incidences positives du PDU sur la qualité de l'air, les gaz à effet de serre et les nuisances sonores,

cf. réponse apportée à la recommandation n°9

26. préciser davantage les mesures ERC des projets n'ayant pas fait l'objet d'une étude d'impact

cf. réponse apportée à la recommandation n°20

AVIS DES PERSONNES PUBLIQUES ASSOCIEES

SCoT

Préfecture du Loiret

Avis favorable, avec remarques et propositions :

- En terme de développement économique, justifier l'emplacement retenu pour l'extension du parc technologique Orléans Charbonnière, à l'entrée Est de la métropole et intégrer des orientations/prescriptions d'aménagement qualitatives eu égard à l'enjeu d'entrée de la métropole identifié dans le DOO (aménagements paysagers le long de la RD 2060 avec retrait des constructions, traitement de la lisière Est selon le concept « Littorural », en particulier). Un développement moins étiré le long de la RD 2060 permettrait également de limiter l'impact de cette zone sur le plan paysager ;

Le projet du SCoT identifie l'organisation du développement du Parc Technologique d'Orléans Charbonnière en deux pôles. Comme son nom l'indique le PTOC, rassemble une grande partie des activités technologiques et de recherche. Son écosystème est actuellement caractérisé par son appartenance au pôle compétitivité de la « Cosmetic Valley ». La métropole a identifié d'autres écosystèmes orientés vers les activités à haute valeur ajoutée, notamment les éco-technologies.

Pour éviter les confusions le projet propose de dissocier physiquement les écosystèmes en les répartissant sur deux sites. La localisation de cette seconde entité du PTOC, en entrée de métropole, le long du « Décumanus Val de Loire » correspond à la volonté de structurer et rendre lisible les filières d'excellence qui participent au processus de métropolisation. En outre cette localisation permet d'amorcer le traitement qualitatif, paysager et urbain de l'entrée métropolitaine (Objectif 4 du DOO : Mettre en scène les entrées et les traversées métropolitaines, requalifier les paysages dépréciés pages 32 à 40)

Ce site fait partie des sites répertoriés dans la carte prescriptive de la page 31 du DOO. Il est par conséquent concerné au premier chef par les prescriptions 4.4, page 35, 4.5 page 36, 4.6 page 3, 4.7 page 38, 4.8 page 39 et potentiellement 4.9 page 40 du DOO. Ces prescriptions visent à en garantir l'insertion paysagère en même temps que l'opportunité d'une amorce de réaménagement de l'entrée métropolitaine que ce projet de développement peut représenter.

En outre le projet d'aménagement de se cite devra également être compatible avec les prescriptions qui concernent la mise en œuvre du parc des lisières (prescription 2.1 Page 19 point 3 page 20) et la valorisation des lisières urbaines (page 24 prescription 2.4)

- Au titre de la compatibilité avec les schémas directeur d'aménagement et de gestion de l'eau (SDAGE) et d'aménagement des eaux (SAGE), intégrer de façon plus précise l'objectif de protection des zones humides ;

Dans le cadre du diagnostic environnemental, le SCoT de la métropole orléanaise présente l'ensemble des sous trames naturelles qui ont guidées la construction de la trame verte et bleue du SCoT, en cohérence avec le Schéma Régional de Cohérence Écologique (SRCE). Parmi ces sous-trames le SCoT d'Orléans Métropole recense celle des « milieux aquatiques et humides », en présente les principales caractéristiques (page 127 du rapport de présentation) et enjeux. La cartographie correspondant à ce diagnostic figure à la page 135 du rapport de présentation.

Pour finaliser cette prise en compte des zones humides dans le SCoT, et en cohérence avec la disposition 8A-1 du SAGE Loire Bretagne 2016-2021 le DOO sera complété par une prescription spécifique, définissant les modalités de prise en compte, par recensement complémentaire, création, préservation,...des zones humides, dans les documents de planification et les projets d'aménagements devant être compatibles avec le SCoT

- En matière de gestion des eaux pluviales, prescrire des objectifs de mesures d'imperméabilisation des sols et des rejets dans le milieu naturel ;

Le SCoT n'a pas vocation à définir strictement des objectifs de mesure d'imperméabilisation des sols et de rejets dans le milieu naturel.

Pour autant le SCoT d'Orléans Métropole intègre les enjeux de gestion des eaux pluviales et du ruissellement en prescrivant :

L'accessibilité aux habitants des espaces de nature par un maillage de liaisons vertes (prescription 1.1 page 46 du DOO). Cette prescription indique notamment le rôle de ces espaces en matière de gestion hydrologique.

La préservation ou la recréation de corridors écologiques, entre autre pour leur rôle en matière de gestion hydrologique (prescription 1.4 tiret 1, page 48 DOO)

La complétude d'un maillage écologique fonctionnel (prescription 1.5 tiret 1, page 49 du DOO)

La valorisation des espaces inondables en intégrant les aléas naturels dans l'aménagement et notamment l'infiltration à la parcelle ou à l'unité foncière (prescription 2.1, tiret 4, page 51)

L'aménagement dans les bassins versants en tenant compte des solidarités amont/aval (prescription 2.2 page 52 du DOO)

La limitation des phénomènes de ruissellement en milieu urbain et le développement d'un concept d'aménagement « hydrauliquement bénéfique » (prescription 2.3 page 52 du DOO)

La limitation des phénomènes de ruissellement en milieu agricole (prescription 2.4 page 53 du DOO)

- En matière de mixité des logements, tenir compte dans la cartographie relative aux localisations préférentielles d'implantation de logements sociaux, des dernières orientations retenues par l'Agence Nationale pour la Rénovation Urbaine (rééquilibrage sur les communes en déficit ou en carence par rapport aux obligations légales notamment).

Le SCoT n'a pas intégré de cartographie relative aux localisations préférentielles d'implantation de logements sociaux, puisqu'il n'est pas de son ressort de localiser la programmation de cette typologie de logements. Pour autant il fixe comme objectif de

Diversifier les typologies dans tous les parcs de logement (privé, public, social...) (prescription 1.3 page 78 du DOO)

Assurer une répartition équilibrée et diversifiée des logements sociaux (prescription 1.4, page 78 du DOO)

Avis de l'Etat :

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

- En terme de développement économique, justifier l'emplacement retenu pour l'extension du parc technologique Orléans Charbonnière, à l'entrée Est de la métropole et intégrer des orientations/prescriptions d'aménagement qualitatives eu égard à l'enjeu d'entrée de la métropole identifié dans le DOO (aménagements paysagers le long de RD 2060 avec retrait des constructions, traitement de la lisière Est selon le concept « Littorural », en particulier. Un développement moins étiré le long de la RD 2060 permettrait également de limiter l'impact de cette zone sur le plan paysager.

Le projet du SCoT identifie l'organisation du développement du Parc Technologique d'Orléans Charbonnière en deux pôles. Comme son nom l'indique le PTOC, rassemble une grande partie des activités technologiques et de recherche. Son écosystème est actuellement caractérisé par son appartenance au pôle compétitivité de la « Cosmetic

Valley ». La métropole a identifié d'autres écosystèmes orientés vers les activités à haute valeur ajoutée, notamment les éco-technologies.

Pour éviter les confusions le projet propose de dissocier physiquement les écosystèmes en les répartissant sur deux sites. La localisation de cette seconde entité du PTOC, en entrée de métropole, le long du « Décumanus Val de Loire » correspond à la volonté de structurer et rendre lisible les filières d'excellence qui participent au processus de métropolisation. En outre cette localisation permet d'amorcer le traitement qualitatif, paysager et urbain de l'entrée métropolitaine (Objectif 4 du DOO : Mettre en scène les entrées et les traversées métropolitaines, requalifier les paysages dépréciés pages 32 à 40)

Ce site fait partie des sites répertoriés dans la carte prescriptive de la page 31 du DOO. Il est par conséquent concerné au premier chef par les prescriptions 4.4, page 35, 4.5 page 36, 4.6 page 37, 4.7 page 38, 4.8 page 39 et potentiellement 4.9 page 40 du DOO. Ces prescriptions visent à en garantir l'insertion paysagère en même temps que l'opportunité d'une amorce de réaménagement de l'entrée métropolitaine que ce projet de développement peut représenter.

En outre le projet d'aménagement de ce site devra également être compatible avec les prescriptions qui concernent la mise en œuvre du parc des lisières (prescription 2.1 Page 19 point 3 page 20) et la valorisation des lisières urbaines (page 24 prescription 2.4)

- Au titre de la compatibilité avec les schémas directeur d'aménagement et de gestion de l'eau (SDAGE) et d'aménagement des eaux, d'intégrer de façon plus précise l'objectif de protection des zones humides ;

Dans le cadre du diagnostic environnemental, le SCoT de la métropole orléanaise présente l'ensemble des sous trames naturelles qui ont guidé la construction de la trame verte et bleue du SCoT, en cohérence avec le Schéma Régional de Cohérence Écologique (SRCE). Parmi ces sous-trames le SCoT d'Orléans Métropole recense celle des « milieux aquatiques et humides », en présente les principales caractéristiques (page 127 du rapport de présentation) et enjeux. La cartographie correspondant à ce diagnostic figure à la page 135 du rapport de présentation.

Pour finaliser cette prise en compte des zones humides dans le SCoT, et en cohérence avec la disposition 8A-1 du SAGE Loire Bretagne 2016-2021 le DOO sera complété par une prescription spécifique, définissant les modalités de prise en compte, par recensement complémentaire, récréation, préservation,...des zones humides, dans les documents de planification et les projets d'aménagements devant être compatibles avec le SCoT

- En matière de gestion des eaux pluviales, de prescrire des mesures d'imperméabilisation des sols et des rejets dans le milieu naturel ;

Le SCoT n'a pas vocation à définir strictement des objectifs de mesure d'imperméabilisation des sols et de rejets dans le milieu naturel.

Pour autant le SCoT d'Orléans Métropole intègre les enjeux de gestion des eaux pluviales et du ruissellement en prescrivant :

L'accessibilité aux habitants des espaces de nature par un maillage de liaisons vertes (prescription 1.1 page 46 du DOO). Cette prescription indique notamment le rôle de ces espaces en matière de gestion hydrologique.

La préservation ou la récréation de corridors écologiques, entre autre pour leur rôle en matière de gestion hydrologique (prescription 1.4 tiret 1, page 48 DOO)

La complétude d'un maillage écologique fonctionnel (prescription 1.5 tiret 1, page 49 du DOO)

La valorisation des espaces inondables en intégrant les aléas naturels dans l'aménagement et notamment l'infiltration à la parcelle ou à l'unité foncière (prescription 2.1, tiret 4, page 51)

L'aménagement dans les bassins versants en tenant compte des solidarités amont/aval (prescription 2.2 page 52 du DOO)

La limitation des phénomènes de ruissellement en milieu urbain et le développement d'un concept d'aménagement « hydrauliquement bénéfique » (prescription 2.3 page 52 du DOO)

La limitation des phénomènes de ruissellement en milieu agricole (prescription 2.4 page 53 du DOO)

- En matière de mixité des logements, de tenir compte dans la cartographie relative aux localisations préférentielles d'implantation de logements sociaux, des dernières orientations retenues par l'Agence Nationale pour la Rénovation Urbaine (rééquilibrage sur les communes en déficit ou en carence par rapport aux obligations légales en particulier).

Le SCoT n'a pas intégré de cartographie relative aux localisations préférentielles d'implantation de logements sociaux, puisqu'il n'est pas de son ressort de localiser la programmation de cette typologie de logements. Pour autant il fixe comme objectif de

Diversifier les typologies dans tous les parcs de logement (privé, public, social...) (prescription 1.3 page 78 du DOO)

Assurer une répartition équilibrée et diversifiée des logements social (prescription 1.4, page 78 du DOO)

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

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

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

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

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

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

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

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

Avis favorable.

Région Centre-Val de Loire

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Le SCoT de la métropole orléanaise ne prévoit pas d'instaurer des objectifs de protection en termes de surfaces agricoles en ZAP ou en PAEN. Cependant il prescrit des dispositifs à mettre en œuvre avec lesquels les documents de planification et les opérations d'aménagement devront être en compatibilité. Ces dispositifs sont rassemblés dans la prescription 1.6 page 91 du DOO.

En particulier, il revient aux documents de planifications de veiller à éviter d'enclaver les sièges d'exploitation et les surfaces cultivées ou exploitées, de garantir le maintien d'espace de transition entre espaces cultivés ou exploités et habitations, de valoriser les espaces agricoles et forestier pour leur potentiel touristique et de loisirs. Les documents de planification pourront préserver strictement les terres agricoles par la mise en place d'outils de maîtrise du foncier (dont ZAP et PAEN)

Les projets d'aménagement mettront en place des démarches de type ERC. La compensation pourra intégrer une évaluation de la valeur ajoutée à compenser. La réflexion sera menée en lien avec la charte agricole auquel nous aurions pu également adjoindre le PAT en cours de réflexion.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Le rapport de présentation sera modifié en conséquence. Le PRPGD et le PRAE seront mentionnés au chapitre 5 de l'EIE entre les pages 180 et 183 du rapport de présentation et figureront dans la liste des documents qui ont guidés l'élaboration du SCoT (page 20 du rapport de présentation).

La prescription 2.11 page 57 du DOO, renvoie à des objectifs de diminution de déchets collectés et d'amélioration de leur gestion, de leur traitement et de leur valorisation.

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

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

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

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

Les travaux menés dans le cadre de l'élaboration du SCoT n'ont pas permis d'identifier les conditions et les enjeux de développement de l'économie circulaire et du traitement des déchets d'équipements électriques et électroniques. La prescription 3.6 de la page 100 du DOO incite au développement d'une activité plus soucieuse de l'environnement et particulièrement à encourager le développement d'une économie circulaire.

Département du Loiret

Pas d'observation

CCI du Loiret

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

En conclusion :

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

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

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

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

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

- à la présence de clients de proximité (faire revenir des habitants dans les centralités en réhabilitant des appartements au-dessus des commerces ou en créant des logements),
- au maintien, au retour des services publics, des médecins, des écoles dans les centralités, ces activités étant créatrices de flux,

- à l'accessibilité pour tous les modes de transports (stationnements, parkings vélos, transports en commun), à la signalétique,
- à la valorisation du patrimoine, au caractère touristique de certaines centralités.

Pour l'activité purement commerce, nous recommandons :

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

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

L'ensemble des recommandations renvoie à des initiatives qui ne sont pas directement guidées par un SCoT. Elles peuvent être pour partie liées à la mise en œuvre d'un PLU ou d'un PLUI. Pour autant, plusieurs prescriptions du DOO font référence à l'enjeu de redynamisation des centralités urbaines que sont les centres-villes et les centres-bourgs : les prescriptions 2.1 et 2.2 page 68 et 69 du DOO, traduisent des objectifs de rapprochement entre l'habitat et les services du quotidien et d'association des fonctions, dont il nous semble que le commerce est une des fonctions cardinales. L'ensemble des prescriptions qui figurent dans la fiche n°6 du DOO (pages 104 à 112) concourent à la recherche d'un équilibre dans le développement de l'offre commerciale.

Chambre des Métiers et de l'Artisanat

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

En conclusion :

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

Je ne puis qu'abonder à ces principes directeurs. Vous souhaitez notamment conforter les centralités. Les artisans de proximité, qui exercent habituellement dans les centres-villes et centres-bourgs, apportent des services quotidiens à la population et animent nos territoires, méritent, effectivement, de voir leur rôle social affirmé. Vous entendez également renforcer les pôles économiques de proximité. Les artisans du secteur de la production et certains du secteur des services ont souvent besoin de locaux d'une superficie comprise entre 150 et 300 m². Le renforcement des pôles économiques de proximité, qui sont en mesure d'accueillir ces artisans pour qu'ils poursuivent leur développement, ne peut qu'être bénéfique.

J'ai également noté l'ambition métropolitaine de logements de qualité, performants et innovants. Les artisans du secteur du bâtiment sont les acteurs de la construction et de la rénovation. Nous devons les associer à cet enjeu. Si ma Compagnie a déjà travaillé pour promouvoir l'éco-construction, il est nécessaire de réfléchir ensemble à un grand plan de formation des hommes de l'art pour faire de notre territoire une métropole à énergie positive. Par ailleurs, vous évoquez les enjeux de mobilité avec le nécessaire renforcement des transports collectifs ou les mobilités douces. Si ces enjeux sont importants, je me permets toutefois d'attirer votre attention sur la nécessité, pour nombre d'artisans, d'utiliser leur véhicule professionnel pour se rendre chez les clients, à l'instar du plombier qui se déplace à votre domicile pour une réparation. La problématique des livraisons est aussi importante, d'autant si nous renforçons les commerces de proximité : ces locaux, de taille modeste, ne permettent pas de stocker de façon conséquente. Enfin, en qualité d'institution organisatrice des examens d'accès à la profession de taxi et de l'immatriculation de ces professionnels, je me tiens à votre disposition pour étudier conjointement l'apport de ces professionnels aux enjeux de mobilité, surtout avec le développement du tourisme de loisir et d'affaire.

Chambre d'Agriculture

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

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

L'organisation géographique s'appuie sur la répartition historique des pôles d'activités sur le territoire métropolitain. Le projet du SCoT en matière de développement économique se fonde sur une attractivité renforcée par la lisibilité de l'offre économique du territoire (cf pages 312 du rapport de présentation). Pour cela elle classe les pôles existants en 2 types : les pôles économiques métropolitains et les pôles économiques de proximité. Le projet prévoit de réserver les capacités d'extension uniquement à la première catégorie. La seconde s'appuie sur le renouvellement urbain. Au-delà de cette organisation, le projet vise à développer des écosystèmes propres aux pôles économiques métropolitains en y privilégiant l'accueil d'activités répondant aux mêmes filières économiques. En hiérarchisant les pôles de développement et en caractérisant leur écosystème, le SCoT vise l'intensification plutôt que la dissémination de l'activité, garantissant ainsi une moindre consommation d'espace.

C'est à ce titre que le projet du SCoT identifie l'organisation du développement du Parc Technologique d'Orléans Charbonnière en deux pôles. Comme son nom l'indique le PTOC, rassemble une grande partie des activités technologiques et de recherche. Son écosystème est actuellement caractérisé par son appartenance au pôle compétitivité de la « Cosmetic Valley ». La métropole a identifié d'autres écosystèmes orientés vers les activités à haute valeur ajoutée, notamment les éco-technologies. Pour éviter les confusions le projet propose de dissocier physiquement les écosystèmes en les répartissant sur deux sites. La localisation de cette seconde entité du PTOC, en entrée de métropole, le long du « Décumanus Val de Loire » correspond à la volonté de structurer et rendre lisible les filières d'excellence qui participent au processus de métropolisation. En outre cette localisation permet d'amorcer le traitement qualitatif, paysager et urbain de l'entrée métropolitaine (Objectif 4 du DOO : Mettre en scène les entrées et les traversées métropolitaines, requalifier les paysages dépréciés pages 32 à 40).

Boigny sur Bionne

Avis favorable

Fleury les Aubrais

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

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

Marigny les Usages

Avis favorable

Olivet

Avis favorable, trois axes stratégiques :

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

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

1. dessiner la Métropole des paysages ;
2. préserver et valoriser les richesses naturelles pour un territoire de qualité ;
3. un développement urbain maîtrisé ;
4. un parc de logements de qualité, performant et innovant pour 300 000 habitants ;
5. organiser l'accueil des fonctions économiques et stratégiques de la métropole ;
6. conformer l'armature commerciale ;
7. vers une mobilité durable dans la métropole.

Orléans

Avis favorable

Saint Jean de Braye

Avis favorable.

Considérant que la commune a déjà engagé deux projets urbains importants (écoquartier du Hameau et ECLO) qui devraient s'achever à l'horizon 2020-2022, Souhaitant que le nombre de logements programmés soit réévalué à hauteur d'une fourchette de 1900 à 2100 d'ici l'année 2035.

En matière d'habitat et de démographie, le SCoT s'appuie sur le scénario haut des projections Omphale produites par l'INSEE, pour lequel la population métropolitaine atteindrait environ 300 000 habitants en 2035. Les résultats des derniers recensements confortent donc le réalisme des hypothèses retenues. Sur la base de cette dynamique démographique, il est nécessaire de construire environ 18 000 logements supplémentaires à l'horizon du SCoT, afin de permettre l'accueil des habitants supplémentaires et de loger les ménages qui se forment du fait de la diminution structurelle de la taille des ménages. Outre cet enjeu quantitatif, le SCoT doit permettre la réalisation de l'ensemble du parcours résidentiel dans la métropole, en proposant une offre diversifiée en coût et en typologie, respectant les objectifs du SCOT en matière de proximité aux services et commerces, gestion des eaux, qualité architecturale, gestion des lisières Pour garantir la construction effective de ces 18 000 logements additionnels nécessaires, le projet intègre la notion de programmation, correspondant à un objectif supérieur aux stricts besoins attendus. Les éléments évoqués sont donc déjà intégrés aux calculs réalisés pour la commune de Saint-

Jean-le-Blanc. Par ailleurs, la répartition entre les communes s'est appuyée sur l'analyse des PLU en vigueur ou en cours de révision consolidée au regard des rythmes de croissance démographique, des rythmes de constructions observés, de la programmation du PLH, des besoins en logements sociaux au regard des seuils fixés par la loi SRU et d'une analyse des projets d'habitat connus à ce jour. Cette répartition a fait l'objet d'une concertation avec les communes.
DOO Axe 3 et 4 – p64-81

Saint Jean de la Ruelle

Avis favorable

Saint Jean le Blanc

Apporte les éléments de réponse suivants.

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

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

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

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

En matière d'habitat et de démographie, le SCOT s'appuie sur le scénario haut des projections Omphale produites par l'INSEE, pour lequel la population métropolitaine atteindrait environ 300 000 habitants en 2035. Les résultats des derniers recensements confortent donc le réalisme des hypothèses retenues. Sur la base de cette dynamique démographique, il est nécessaire de construire environ 18 000 logements supplémentaires à l'horizon du SCOT, afin de permettre l'accueil des habitants supplémentaires et de loger les ménages qui se forment du fait de la diminution structurelle de la taille des ménages.

Outre cet enjeu quantitatif, le SCOT doit permettre la réalisation de l'ensemble du parcours résidentiel dans la métropole, en proposant une offre diversifiée en coût et en typologie, respectant les objectifs du SCOT en matière de proximité aux services et commerces, gestion des eaux, qualité architecturale, gestion des lisières Pour garantir la construction effective de ces 18 000 logements additionnels nécessaires, le projet intègre la notion de programmation, correspondant à un objectif supérieur aux stricts besoins attendus. Les éléments évoqués sont donc déjà intégrés aux calculs réalisés pour la commune de Saint-Jean-le-Blanc. Par ailleurs, la répartition entre les communes s'est appuyée sur l'analyse des PLU en

vigueur ou en cours de révision consolidée au regard des rythmes de croissance démographique, des rythmes de constructions observés, de la programmation du PLH, des besoins en logements sociaux au regard des seuils fixés par la loi SRU et d'une analyse des projets d'habitat connus à ce jour. Cette répartition a fait l'objet d'une concertation avec les communes.
DOO Axe 3 et 4 – p64-81

Saint Pryvé Saint Mesmin

Avis favorable

Saran

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

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

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

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

Réponse de la Métropole : Le SCoT porte sur le Cardo Nov'O un discours général pour qualifier l'axe Nord/Sud de la métropole mais il ne nie pas les fonctions propres de chaque séquence qui le compose. Le Cardo Nov'O n'est pas un axe routier mais bien un support de rayonnement qui doit inclure les quartiers avoisinants dans leur épaisseur comme le souligne la liste des sites inclus : tête nord du pont de l'Europe, avenue Gaston Galoux, lab'O...Il doit bien participer à la composition des territoires communaux. La métropole propose d'affiner la rédaction de la prescription 4.3 de l'objectif 4 du DOO pour tenir compte de cette remarque.

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

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

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

Réponse de la Métropole : Le périmètre d'entrée métropolitaine Nord identifié inclut effectivement entrée métropolitaine et entrée communale. C'est cette multiplicité d'enjeux et d'usages qui rend le périmètre intéressant. Les enjeux sont abordés de la même façon sur la sortie autoroutière au sud du territoire. L'objectif visé par ce périmètre est avant tout un traitement qualitatif du secteur identifié.

La mise en œuvre sera l'occasion d'affiner les différentes problématiques.

La métropole propose de modifier le périmètre pour répondre aux remarques de la commune et reste dans l'attente d'une proposition de nouveau périmètre.

La voie visée est une liaison et non un contournement. Les flux y sont marginaux par rapport aux flux vers centre de métropole. Le schéma de hiérarchisation des voies en cours permettra d'affiner cette position.

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

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

Réponse de la Métropole : Les catégories de centralité identifiées dans le SCoT répondent au passage d'une vision concentrique à une approche polycentrique de l'armature urbaine. Seule est faite une distinction entre le « centre-ville d'Orléans » et les « centre-ville et centre-bourg » des communes, sans autre gradation.

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

En effet, comme indiqué dans le D.0.0 (page 108), les pôles d'envergure visent à maintenir l'activité commerciale et à en permettre sa modernisation sans expansion de ces pôles. Le pôle Meliès regroupe des commerces au rayonnement intercommunal et intercantonal (cinémas, salle IMAX), de fréquentation hebdomadaire à occasionnelle qui ne pourraient pas s'installer sur Orléans. Il répond donc aux critères d'un pôle structurant d'envergure.

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

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

Réponse de la Métropole : Ces deux zonages répondent aux exigences du projet commercial métropolitain. La réponse de la métropole a déjà été formulée par courrier suite au comité de pilotage SCoT, réuni le 1er février pour analyser ces demandes en cohérence avec l'ensemble du projet de territoire et les attentes des 22 communes de la Métropole.

Les pôles commerciaux du Document d'Aménagement Artisanal et Commercial (DAAC) ne concernent que les surfaces soumises à Commission Départementale d'Aménagement Commercial (CDAC). Le secteur de Méliès n'a pas été identifié comme pôle afin de ne pas laisser muter les restaurants (non soumis à CDAC) en commerces. La même logique a été appliquée sur l'ensemble du territoire. Les autres commerces correspondent au développement d'un corridor commercial qu'il serait souhaitable de contenir dans son périmètre actuel ». Par ailleurs, le DAAC ne permet pas de créer de nouvelle surface commerciale en

réponse à la saturation en commerces identifiée dans le diagnostic sur le territoire métropolitain. Il encourage en revanche les rénovations et améliorations de zones. Ainsi, le pôle de Cap Saran pourra être modernisé mais pas étendu.

Le déplacement de commerces peut être autorisé dans le DAAC. Il l'est déjà pour les commerces situés sur la zone de Chèvre Noir dans la perspective d'un réaménagement de la zone pour de l'hôtellerie et des services à CO'Met. La métropole est dans l'attente d'un retour de la commune sur ce sujet.

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

Réponse de la Métropole : La métropole est dans l'attente d'un retour de la commune concernant les éléments obsolètes du diagnostic. La liste des forages a été mise à jour.

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

Réponse de la Métropole : La notion de service publique fait partie intégrante du discours comme du projet portés par le SCoT. L'objectif principal de la Métropole des Proximités et du terme de « centralités » est bien que les services publics soient accessibles à 15mn à pied par tous les habitants. Toutefois le SCoT ne peut juridiquement porter le débat autour du service public à toutes les échelles.

La phase proposée par la commune sera intégrée à la rédaction du document final : « L'aménagement du territoire ne peut être envisagé sans présence et organisation des services publics qui maillent le terrain et sont au service de tous les acteurs de notre territoire ».

Semoy

Avis favorable sur le projet de révision du SCOT.

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

Réponse de la Métropole : la prescription 4.4 de l'axe 1 objectif 4 – p35 répond pleinement aux demandes faites dans la délibération sur le projet de révision du PDU : faire évoluer l'insertion paysagère de la tangentielle sur le modèle du parkway, transformation progressive des abords, logique de requalification, couture urbaine et paysagère.

Conseil de développement d'Orléans Métropole

Les données démographiques sur l'aire urbaine communiquées par l'INSEE permettent de qualifier l'objectif de population retenu pour Orléans Métropole,

Un travail en InterScot a été amorcé. Il bénéficie de l'expertise de l'Agence d'Urbanisme de l'Agglomération, qui a préparé notre SCOT, et peut donc contribuer à la cohérence d'ensemble. Certes le développement des échanges entre la métropole et son aire urbaine sont importants pour l'avenir, et les ambitions exprimées dans les trois autres SCOT de l'aire urbaine ne peuvent que contribuer à notre attractivité, notamment par les liaisons qu'ils voudront développer avec leurs territoires frontaliers.

Mais l'attractivité d'Orléans Métropole, dont doit bénéficier toute l'aire urbaine, doit être principalement construite- en consolidant les flux d'habitants et d'emplois venant du Grand Paris, - en développant les flux et les réseaux avec les autres grandes agglomérations de la Région Centre Val de Loire, avec les métropoles nationales, - et avec une grande ouverture à l'international.

Pour l'avenir le CDM souhaite collaborer avec les instances responsables des trois EPCI, et qu'il soit prochainement possible de travailler à un SCOT commun. A minima, le CDM voudra travailler à un document de synthèse des quatre SCOT lorsqu'ils seront tous élaborés.

Avis général du CDM sur le DOO.

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

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

Le CDM apprécie très positivement :

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

D'autre part le CDM, expression d'une société civile diverse dans ses activités et dans ses sensibilités, est attaché à la réussite du Projet Métropolitain, car il a été construit avec une gouvernance respectueuse de cette diversité et bienveillante pour les communes voisines. Le DOO paraît dans son ensemble tout à fait cohérent avec les ambitions du Projet Métropolitain, en particulier dans les dimensions de Capitale catalyseur du Val de Loire, de métropole internationalisée, et de métropole multipolaire.

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

La question du numérique est effectivement peu présente dans le DOO puisque cet élément est difficilement cartographiable et que le SCoT et son DOO sont des documents visant à la spatialisation d'un projet d'aménagement et de territoire. Il est difficile pour une collectivité de se saisir d'objets virtuels à développer comme « la smart city » par le biais de la planification territoriale. La thématique est néanmoins portée par la Métropole et traduite dans le PADD du SCoT, expression du projet politique.

On retrouve dans le DOO quelques prescriptions clés qui auront des incidences certaines sur la mise en place d'un contexte favorable au développement de la Smart City. Ainsi, en structurant le développement économique autour de cinq pôles économiques métropolitains dont deux sont identifiés comme des pôles technologiques et un troisième à un pôle tertiaire majeur, le SCoT propose de mettre en place un contexte économique favorable au déploiement de nouvelles technologies (prescription 1. page 87 du DOO). De même le SCoT identifie les pôles économiques de proximité à l'intérieur desquels il prône l'accueil de services, d'équipements et de tiers lieux. Leur déploiement doit offrir des conditions d'accueil facilitant la croissance des start up, en leur permettant de trouver les lieux successifs d'installation en fonction de leur rythme de développement (prescription 1.3 page 88 du DOO). Enfin la métropole orléanaise se positionne comme métropole tertiaire (prescription 2.1 page 92 du DOO). Ce faisant elle veut pouvoir aménager des lieux disposant de connexions très performantes permettant la création de bureaux de haute qualité et des locaux dédiés aux activités technologiques.

La Métropole tentera de répondre à cette demande favorablement.

PADD Axe 3 orientation 1 : adapter le territoire aux évolutions engendrées par les technologies numériques et digitales – p34

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

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

Un parc de logements de qualité, performant et innovant, pour 300 000 habitants.

Cette ambition est déclinée en objectif de construction de 18 000 logements d'ici 2035, et en objectif de programmation de 20 600 à 24 000 logements. Ceci peut questionner sur le développement économique attendu, sauf à considérer qu'une part non négligeable des constructions accompagnant ce développement s'opéreront en dehors de la métropole (Cf. le cas d'Ardon ou de Gidy). Un objectif de 24 000 logements construits semblerait plus volontariste tout en restant réaliste. De fait ce ne serait que la continuité du Plan Local de l'Habitat 2016-2021, où figure déjà l'objectif de construire 1 500 logements par an.

Le SCoT d'Orléans Métropole a été voulu par les élus ambitieux mais réaliste. En matière d'habitat et de démographie, le SCoT s'appuie sur le scénario haut des projections Omphale produites par l'INSEE, pour lequel la population métropolitaine atteindrait environ 300 000 habitants en 2035. Les résultats des derniers recensements confortent le réalisme des hypothèses retenues. Sur la base de cette dynamique démographique, il est nécessaire de construire environ 18 000 logements à l'horizon du SCoT, afin de permettre l'accueil des habitants supplémentaires et de loger les ménages qui se forment du fait de la diminution structurelle de la taille des ménages.

Outre cet enjeu quantitatif, le SCoT doit permettre la réalisation de l'ensemble du parcours résidentiel dans la métropole, en proposant une offre diversifiée en coût et en typologie, respectant les objectifs du SCOT

en matière de proximité aux services et commerces, gestion des eaux, qualité architecturale, gestion des lisières Pour garantir la construction effective de ces 18 000 logements additionnels nécessaires, le projet intègre la notion de programmation, correspondant à un objectif supérieur aux stricts besoins attendus.

Le prolongement de la programmation du PLH 2016-2021 sur deux cycles équivalents pour arriver à l'horizon 2035 conduit à programmer la construction de 24 000 logements environ. Cela aurait donné la capacité de la métropole d'accueillir de 310 000 à 320 000 habitants (selon l'évolution du phénomène de denserement des ménages). Les projections démographiques envisagées à partir des travaux de l'INSEE ont permis de construire un scénario très volontariste de 300 000 habitants à l'horizon 2035. Des capacités d'accueil en nombre supérieur pourraient entraîner des phénomènes de vacance subie qui nuiraient à un processus de métropolisation.

DOO Axe 3 et 4 – p64-81

Les Métropoles sont généralement confrontées à la « gentrification » de leur centre-ville. Hors cas du logement social, il devient accessible pour la population la plus aisée, et relègue la classe moyenne dans des territoires périphériques, quelquefois éloignés. Orléans Métropole n'échappe pas à cette tendance. Afin de limiter l'étalement urbain, de maintenir une mixité de population et de proposer un parcours résidentiel dans Orléans Métropole, le CDM préconise d'aider l'implantation des primo-accédants, et plus généralement des classes moyennes, en favorisant des dispositifs intermédiaires entre le marché libre et le logement social. Exemples : - opérations en "accession sociale à la propriété" (dispositif avec encadrement des prix de vente et des ressources des accédants, avec garanties de rachat et de relogement), - opérations en "Loyers Locatifs Intermédiaires", - dispositif d'aide de la Collectivité pour les primo-accédants avec l'appui des partenaires financiers et des promoteurs.

Le SCoT ne peut préconiser un outil à mettre en place. Il fixe les objectifs, le cap, la direction. Les documents de planification et projets qui doivent, dans un rapport de compatibilité intégrer ces objectifs sont libres du moyen par lequel y arriver. Code de l'Urbanisme article L.122-1

Le SCoT fixe bien dans ses objectifs la nécessité de développer une offre de logements diversifiée en typologie et en coûts.

DOO Axe 4 objectif 1 prescription 1.2 à 1.3– p77 et 78.

Les projections démographiques indiquent un vieillissement des habitants de la Métropole. Si la Loi ELAN confirme la réduction de 100% à 10% de logements accessibles dans une opération neuve, il peut être opportun de viser dans certains quartiers ciblés (proximité des services et surreprésentation des personnes âgées), des objectifs d'adaptabilité spécifique pour les seniors (volets électriques, douches à l'italienne, ...).

Ces recommandations, bien qu'intéressantes ne sont pas à l'échelle de réflexion d'un SCOT toutefois, Au travers du développement de la Métropole des proximités qui vise à rapprocher les populations des aménités urbaines en termes de services, d'équipements, d'offre de transports collectifs...et au travers du développement d'une offre de logements diversifiée en typologie et en coût, notamment orientée vers des logements et des équipements résidentiels adaptée aux besoins des seniors, Le SCoT de la métropole orléanaise répond aux enjeux du vieillissement de la population (prescription 1.2 page 77 du DOO)

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

Toutefois la métropole est attractive en termes d'accessibilité immobilière, avec des prix largement inférieurs à ceux des villes proches (Tours est à +10%, Rouen +15%, Rennes +20%, Nantes +30%, ...). Ces prix de marché faibles ne facilitent pas l'investissement des professionnels, mais insister dans le SCOT sur un marché orléanais qui serait trop élevé en prix et en valeur locative n'est pas cohérent avec la dynamique que nous voulons imprimer. Il serait plus judicieux de profiter de la réalité de ces prix relatifs pour relancer la venue d'entreprises et le marché de l'emploi dans une ville à pouvoir d'achat immobilier exceptionnellement favorable.

Comme noté ci-dessus, le rythme de construction neuve dans la métropole orléanaise reste modéré par rapport à d'autres territoires en tension (Nantes, Bordeaux, Rennes, etc...). Or la construction répond à des besoins quantitatifs, mais transforme également qualitativement l'habitat en introduisant des logements à basse consommation énergétique, accessibles PMR, et de qualité sur le plan sanitaire (plomb, amiante), avec une typologie adaptée à la demande actuelle (petits logements). Dans ce contexte, la capacité du territoire à maintenir son attractivité dépend aussi du traitement de son parc ancien. Si l'habitat social s'inscrit naturellement dans une continuité d'amélioration au sein des dispositifs habituels (ANRU), un habitat privé moins structuré et plus complexe à appréhender nécessite également de s'inscrire dans la dynamique de requalification. Sont notamment concernés :

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

Le SCoT répond pleinement à ces attentes, valorisant le secteur de la construction comme durablement dynamique, la poursuite de l'optimisation des espaces déjà aménagés, la rénovation des logements dégradés et énergivores et les formes urbaines innovantes et performantes.

Rapport de présentation – p79-95, PADD axe 3 – p33-41, DOO Axe 3 et 4 – p64-81

A cet égard le Val inondable cumule les handicaps dans le cas des constructions neuves (foncier plus important du fait des bassins de rétention, fondations renforcées, résilience des réseaux) comme dans le cas de la rénovation de l'habitat ancien (la requalification des copropriétés est estimée à 60 k€ par logement). Le plan "Action cœur de ville" de l'État a démarré récemment, mais il est réservé aux secteurs hors Métropole. Face à un risque de dégénérescence du Val où les logements existants seraient devenus invendables, un programme de requalification d'ensemble pourrait être entrepris avec une valeur exemplaire au plan national. Cette approche n'apparaît malheureusement pas dans le DOO. La notion de « quartier résilient dans le Val » est attendue.

La prescription 2.3 propose de développer la résilience des logements dans les zones à risque. Cela inclus le risque inondation dans le Val mais également les secteurs impactés par les inondations par ruissellement et remonté de nappe (suite aux épisodes de 2016) et l'ensemble des secteurs d'aléas naturels du territoire.

DOO Axe 3 objectif 2 – p80

Dans une optique de maîtrise des coûts du foncier dans les centres-villes, hors cas des ZAC, le DOO renforce à juste titre un objectif de densification. Cela peut conduire à accepter des constructions R+4 en modifiant le règlement actuel et ainsi densifier la population dans les territoires centraux où le foncier disponible est très limité.

Une auberge de jeunesse de grande capacité et qualité devrait être implantée au centre de la métropole, outil d'attraction facilitant l'accès des jeunes aux événements et aux équipements.

Organiser l'accueil des fonctions économiques stratégiques de la métropole.

Si l'emploi ne relève pas formellement du SCOT, l'organisation de l'espace pour soutenir et favoriser le développement des activités sources d'emplois en est une composante essentielle. Et les orientations politiques de la Métropole concernant l'éducation, la sécurité, la mobilité, la culture et l'accès aux soins sont et seront les déterminants du choix des futurs cadres et salariés des entreprises de s'y implanter.

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

L'attractivité d'Orléans Métropole passera donc aussi par la valorisation de son identité Industrielle, signature pratiquement unique en Région Centre. Orléans Métropole regroupe au sein de l'empreinte urbaine un ensemble d'acteurs de grands groupes industriels et de PME/TPE qui génèrent des exportations et tirent le tertiaire, et sont source de cohésion sociale et sociétale. Sa force réside dans son caractère différencié. En effet les activités industrielles cosmétiques, pharmaceutiques, agroalimentaires, les plateformes de distribution industrielle, les activités de motorisation et d'électromécanique, de défense, d'aéronautique, sont complétées par un réseau de sous-traitants de biens ou de services et de PME et TPE expertes qui assurent par leur taille et leur diversité une belle capacité d'absorption et de résistance à l'érosion face aux aléas économiques. Ces 750 entreprises et les 26000 emplois directs liés à ces activités génèrent environ trois fois plus d'emplois indirectement liés à leur cœur de métier, soit un effet sur 90000 emplois. Il est important de mettre en valeur nos filières d'excellence. Il convient de poursuivre et renforcer les synergies entre elles (ainsi entre la cosmétique et le végétal). Simultanément, beaucoup d'autres entreprises industrielles sont très compétitives. Ainsi la promotion de la dimension industrielle d'Orléans Métropole et l'organisation des parcs d'activité pour la consolider et la développer devraient-ils apparaître clairement dans le DOO du SCOT.

Suffit-il de concentrer le développement industriel sur les trois Pôles Métropolitains nord, ouest et sud, alors que l'un d'entre eux au moins approche de la saturation? Ces trois pôles ne sont pas les seuls à devoir bénéficier, tel que prévu dans le DOO, d'un traitement de voirie, d'architecture, et de couvert végétal privilégié. D'autant plus que tous les pôles métropolitains ne sont pas éloignés de la saturation. Il convient d'inscrire dans le DOO les parcs d'activité « secondaires » et de ne pas les laisser se déqualifier. Ils abritent généralement quelques entreprises industrielles remarquables par leur renom (exemple Duralex à la Chapelle-St Mesmin) ou par leur place significative sur le marché international (exemple Nidec-Leroy Somer sur le Parc Archimède).

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

Le projet de SCOT identifie effectivement 5 pôles économiques métropolitains afin de se positionner comme terre d'accueil économique de premier plan mais il localise également des pôles économiques de proximité qui ont vocation à accueillir les PME, TPE et activités artisanales qui font la force du territoire orléanais. Sont également associés à ce réseau les centre-villes et centre-bourgs du territoire. Il est précisé dans le projet que ces parcs ne sont pas amenés à se développer spatialement afin de mieux accompagner leur mutation qualitative et renforcer ainsi leur attractivité. C'est la mise en réseau de ces deux types de parcs d'activités, associés aux activités agricoles et aux secteurs de bureau, qui permet à la Métropole de proposer une offre complète pour toutes les entreprises.

Le défend également la « mise en synergie des tissus productifs, industriels et artisanaux avec celui des services liés au numérique » dans le but de le conforter et le moderniser.
 DOO Axe 5 objectif 1 prescription 1.3 – p 88

Le DOO mentionne à juste titre que doit être prise en compte l'incidence sur le développement de l'habitat et des transports des implantations d'entreprises importantes à la périphérie de la métropole, dans les EPCI voisins.

Le DOO comporte des prescriptions intéressantes visant l'identification et la valorisation des friches, afin de requalifier le foncier d'activités et d'accueillir de nouvelles entreprises.

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

S'adapter aux évolutions des pratiques commerciales (développement du e-commerce, drive...) est une des motivations de la construction du projet commercial du SCoT et du DAAC. La stratégie qui en découle est de limiter le développement des surfaces commerciales en périphérie afin d'éviter les friches à venir et de valoriser la requalification et la performance environnementale des zones.
 DOO axe 6 objectif 1 – p 107-110 et DAAC p 29-30

InterRives et quelques autres ZAC offriront un excellent cadre d'accueil des fonctions tertiaires. Les entreprises y trouveront une réponse à la demande contemporaine de services, de support numérique et de qualité énergétique. Bon nombre de celles qui occupent aujourd'hui des bureaux traditionnels dans l'agglomération vont vouloir les quitter pour rejoindre les nouveaux parcs. Même offerts à des prix faibles ces bureaux resteront vacants.

Aussi suggérons-nous de monter une forme d'observatoire de ces déménagements et vacances, et d'intégrer au DOO un objectif de mutation de ces immeubles traditionnels de bureaux vers d'autres usages, tels que l'habitat, qui serait ensuite développé dans le PLU métropolitain.

Cet enjeu a été identifié par le SCoT et traduit dans la prescription « inciter à la requalification de l'immobilier de bureaux en cœur métropolitain.
 DOO Axe 5 objectif 3 prescription 3.3 – p 98

Enfin, concernant les parcs d'activités situés en zone inondable, des territoires de remplacement pourraient être identifiés si les réseaux techniques ne peuvent être rendus par avance parfaitement résilients après inondation, sans attendre la matérialisation du risque et ses conséquences pour l'emploi.

Conforter l'armature commerciale et artisanale

Le DOO prévoit un développement commercial qui prend en considération les nouvelles pratiques d'achats et l'évolution de l'offre des territoires voisins, avec leurs conséquences sur l'apparition de friches commerciales et la fermeture d'enseignes. Il pointe le bon maillage commercial, mais aussi l'affaiblissement des petits commerces et l'absence de toute implantation commerciale nouvelle de plus de 1 000 m² dans les centres. Il relève des signaux faibles de fragilisation de l'activité commerciale, avec des performances négatives dans le centre-ville d'Orléans (malgré un chiffre d'affaires total qui reste dans la moyenne des villes comparables), des taux de vacance en hausse, et des baisses de rendement des hypermarchés dans certains ensembles commerciaux, marque d'une perte d'attractivité et d'un excès de duplication des magasins de chaînes ou succursales.

A juste titre le DOO pointe que le cœur de ville d'Orléans doit se renouveler pour enrayer la hausse du taux de vacance et rester moteur de la métropole, et que chaque centre urbain doit avoir une dynamique commerciale pour entrer dans l'objectif général de métropole des proximités. Il identifie et contient les pôles commerciaux de périphérie en leur donnant la possibilité de se moderniser et de progresser en qualité, il localise de préférence les implantations commerciales nouvelles dans les friches économiques et commerciales, toujours en ménageant les centres-villes. Enfin il suggère l'implantation de concepts commerciaux différenciants, innovants et originaux.

Le CDM voudrait insister sur le fait que le développement commercial est une résultante plutôt qu'une condition du développement des centres-villes. Quand le centre-ville est un lieu de bien-être qui répond aux besoins fondamentaux de la population (écoles, santé, services publics, crèches, offre de loisirs, offre pour les enfants et les seniors, ...) le commerce redevient vivant et dynamique. L'attractivité commerciale repose sur un rapport au temps, à la distance et à l'attractivité patrimoniale du centre-ville. La pérennité du commerce de proximité demande confort, sécurité, et services à la population. Ainsi le centre-ville commercial doit-il être fonctionnel comme les meilleurs centres commerciaux, qui sont faciles d'accès, lisibles, innovants, avec des zones ludiques et des zones de repos.

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

Cette réflexion traduit pleinement l'origine comme l'objectif de la « ville des proximités ». L'outil s'est attelé à identifier ce qui rendait un centre-ville attractif : écoles, crèches, médecins, pharmacies, commerces de proximités, transports en communs fiables, accès aux espaces verts... et les a traduits dans un modèle pour identifier les secteurs à conforter.

Structure générale du commerce dans le centre d'Orléans.

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

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

Le SCoT a identifié le centre-ville d'Orléans comme premier pôle commercial de la métropole, destination commerciale à conforter valoriser et faire rayonner. Les règles d'implantation y sont favorables à son développement : tous les types de commerces peuvent s'y implanter. La diversité et la spécificité de l'offre commerciale y est recherchée.

Le SCoT ne peut descendre à une échelle plus fine.
DOO Axe 6 – objectif 2 – p 111 et DAAC – p27

Accès et politique de transport.

Amélioration des déplacements pour accéder au centre-ville - Vélos, trottinettes, scooters et autres moyens doux à venir, véhicules électriques en location... - Développement des voies cyclables - Traversées de la Loire avec passerelle en encorbellement sur le Pont Royal (travail collaboratif avec l'Architecte des Bâtiments de France, concours d'architectes) et une autre passerelle - Plan de circulation fluide dans chaque secteur de l'intra-muros - Plan

directionnel des parkings relais et des parkings en centre-ville pour laisser les voitures en périphérie de la ville - Élargir les circuits marchands (ex : Marquage au sol d'un cheminement naturel et ludique) - Panneaux directionnels des différents quartiers et monuments - Relier les communes limitrophes d'Orléans par des transports rapides

Remarques très variées et diverses qui semblent plus renvoyer aux actions du PDU qu'aux orientations plus générales du SCoT.

Stationnement.

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

Augmentation des poches de parkings-relais proches des centres-villes.

La politique opérationnelle de stationnement n'est pas du ressort du SCOT. Toutefois, ces mesures sont déjà mises en œuvre dans le cadre du PDU.

Services et innovation

Outils innovants et attractifs (faire appel à Nekoe) - Plateforme de livraison (groupage) et réception des futurs drones, système de conciergerie commerciale –

Services non marchands.

Ces éléments ne sont pas du ressort du SCoT mais ont été étudiés lors de la révision du PDU. Ces études ont conclu que le territoire n'avait pas le besoin d'une plateforme complémentaire de livraison (groupage). Les PDU développe en revanche des actions concernant les consignes, conciergeries et livraisons pas véhicules propres.

Impact de l'Habitat sur le commerce

Densifier et diversifier la population - Proposer un habitat adapté aux nouveaux parcours résidentiels - Ramener des primo-accédants, des familles et des jeunes (attention au vieillissement des habitants) - Revaloriser le bâti de la reconstruction - Aménager l'arrière des nombreux immeubles « après-guerre », devenus zones de stationnement anarchique et qui pourraient être requalifiées (ex : jardins potagers). - Faciliter l'urbanisme pour étoffer la proposition de biens neufs. - Récupérer des immeubles de bureaux vacants pour changer leur destination en habitation. - Rénovation de l'habitat ancien ; Les quartiers piétons sont embellis, mais l'habitat reste vétuste parfois insalubre. - Attractivité des espaces publics - Aires de jeux et salles de jeux couvertes (ex : Kindercity à Zurich : la science par les jeux).

Le CDM propose de créer un Observatoire de veille commerciale afin de se comparer aux villes de même poids et de connaître à tout moment nos faiblesses et nos forces : - Taux de vacance et friches commerciales - Turn-over - Besoin en enseignes - Besoin en emplois - Taux de fréquentation par rue - Superficies commerciales/habitant - Chiffre d'affaires des différents pôles commerciaux - Outils de diagnostic prospectif commerciaux - Outils de pilotage - Poids et équilibre des différents pôles commerciaux.

Orléans Métropole note avec intérêt les propositions faites pour la mise en œuvre du document.

Vers une mobilité durable dans la métropole

Le CDM approuve de façon générale les objectifs affichés dans le DOO et salue tout particulièrement l'accent mis sur la promotion des modes durables de déplacement, sur

l'articulation des réseaux entre eux dans une approche multimodale, et sur la connexion de la métropole avec Grand Paris Express et les aéroports parisiens.

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

Le DOO mentionne de tenir compte de la perspective de la ligne très grande vitesse POCL conçue pour soulager la ligne actuelle Paris-Lyon et contribuer à l'aménagement du territoire de la région Centre Val de Loire et de l'Auvergne. Ce projet à très long terme devrait être considéré sous l'angle des nécessaires réserves foncières à prévoir, sachant qu'une traversée d'Orléans par le centre-ville serait beaucoup trop bruyante, et que la métropole doit se positionner pour demander la ligne au risque que celle-ci passe beaucoup plus à l'Est du département et prive Orléans d'un accès futur au réseau européen de TGV.

La métropole peut par contre saluer la perspective d'être un jour traversée par la ligne grande vitesse POLT, et ainsi reliée au sud du pays.

Le CDM recommande de se donner pour priorité d'obtenir de SNCF Mobilités et Réseaux une desserte fiable et de grande amplitude de Paris Austerlitz, synchronisée pour bien s'insérer dans le trafic du RER parisien, avec arrêt sur une station du réseau Grand Paris Express. La liaison avec les aéroports pourrait être doublée par un système également cadencé de bus.

Le CDM insiste fortement pour que soient lancées dès maintenant les études conduisant à une gare unique au sud du faisceau ferroviaire de la gare des Aubrais, bien conscient de l'ampleur financière d'un tel projet, que celui-ci aura une incidence importante sur l'urbanisme et les plans de déplacement dans le secteur, et que ces études nécessiteront une forte mobilisation conjointe de la SNCF. Les réserves foncières adéquates devraient également être très vite identifiées.

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

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

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

C'est bien dans l'objectif d'anticiper les besoins liés au développement d'une LGV que le SCoT affirme l'ambition de s'interconnecter avec les réseaux nationaux. Toutefois le projet semble à ce jour insuffisamment précis pour pouvoir envisager des réserves foncières. Le PLU serait le document plus adapté pour prévoir ce type d'emprises.

La mise en place d'une gare unique n'aurait pas de conséquence uniquement sur les déplacements dans le secteur mais bien sur l'ensemble des déplacements et du développement de la Métropole. A ce titre des études globales seront menées dans le cadre de la mise en œuvre du SCoT.

DOO Axe 7 objectif 1 – p 117 et PADD Axe 1 orientation 2 – p13

Complément apporté (Composer avec les risques naturels, technologiques, et les nuisances) .
Préserver et valoriser les richesses naturelles pour un territoire de qualité.

Au regard du nombre de biens déjà exposés au risque inondation, le CDM relève le choix politique fort qui doit être posé par Orléans Métropole entre Ne pas urbaniser les 64 ha encore inscrits dans le DOO et reporter cette urbanisation additionnelle hors de la zone inondable, □ Ou bien poursuivre l'urbanisation prévue, en en faisant une opération exemplaire d'adaptation au risque, notamment sous l'angle de la capacité à se relever très rapidement d'une inondation. Au vu d'avis divergents entre ses membres, et avant que des travaux spécifiques clarifient davantage le sujet, le CDM n'a pas encore tranché ce choix.

Cependant il nous a paru nécessaire de recommander :

De tirer les enseignements des inondations de 2016, où la Loire n'a pas débordé, et qui de ce fait n'étaient pas couvertes par le PPRI actuel.

De concevoir et rénover tous les réseaux en intégrant leur vulnérabilité à l'inondation et au ruissellement, ainsi que l'urgence de pouvoir les remettre très vite en état afin de participer à un rapide retour à la normale. Ceci devrait être intégré aux conventions entre la métropole et les exploitants de ces réseaux, à qui il sera demandé de les mettre à niveau en quelques années.

Qu'en zone inondable, toute restructuration ou réhabilitation de l'espace urbain et de ses composantes (logements, entreprises, réseaux) soit accompagnée d'un programme pour en réduire la vulnérabilité à l'inondation et pour faciliter le retour à la normale suite à une inondation.

D'anticiper les conséquences d'une interdiction de reconstruction dans les secteurs de plus fort aléa, en réfléchissant dès maintenant au devenir de ces secteurs au sein de la Métropole.

De profiter de toute opération urbaine pour localiser les entreprises hors de la zone inondable, en particulier dans les zones d'activités de St Nicolas et des Montées qui peuvent être source d'importantes pollutions.

De préparer dès maintenant un plan de reconstruction des secteurs soumis à l'inondation, afin d'orienter les besoins en matière d'urbanisme, d'organisation de l'espace et d'organisation de la reconstruction, et de disposer d'un projet quasi-opérationnel permettant d'éviter une reconstruction à un même niveau de vulnérabilité et de dommages.

Nota : le jumelage avec la Nouvelle-Orléans permettrait de développer cet axe, qui avait été anticipé à la Nouvelle-Orléans.

La question du risque inondation et de la constructibilité dans ce secteur est effectivement difficile à trancher. Le choix du SCoT a été de permettre un développement très mesuré du secteur afin de maintenir une dynamique qui doit encourager sa rénovation et l'adaptation des constructions existantes aux risques. Il encourage par ailleurs le développement de constructions résilientes et dans les secteurs autorisés par le PPRI.

Concernant le ruissellement, le SCoT a souhaité laisser le Schéma Directeur s'exprimer sur le sujet mais alerte sur la nécessité de considérer les impacts hydrauliques de chaque projet.

DOO Axe 2 objectif 2 – p 51-52

PDU

Préfet du Loiret

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

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

Réponse de la métropole :

Le PDU a fixé des objectifs d'évolution des pratiques de mobilité à échéance 10 ans, le plan d'actions est en effet décliné sur cette période. De plus, il a été fait le choix de représenter les actions sous forme de frises chronologiques, qui permettent d'identifier le niveau d'avancement prévu pour chacune des actions à l'horizon court, moyen, long terme, et notamment à horizon d'adoption du Plan local d'urbanisme métropolitain (PLUm), programmé en 2021/2022 (cf. Fiche action 4.1 du PDU – p72).

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

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

Réponse de la métropole :

La création du diffuseur de Gidy a pour objectif principal d'améliorer l'accessibilité du pôle 45, et diminuer la congestion routière dans le secteur. (Fiche action 4.3 du PDU – p76)

Après la création de cet échangeur, l'impact de cette infrastructure sur les conditions de trafic sera suivi et analysé, en lien avec les gestionnaires du diffuseur (Etat, Cofiroute), et dans le cadre de l'observatoire des déplacements, et/ou de l'évaluation du PDU. (Chapitre V.2 du PDU Suivi et évaluation – p94). Il en sera de même pour le projet de requalification de la RD2020.

Le développement du covoiturage est en effet une alternative intéressante pour diminuer la congestion routière notamment dans les secteurs périphériques du territoire. Plusieurs actions sont prévues au PDU pour en augmenter l'usage (Fiche action 2.4 du PDU – p 55).

De plus, concernant spécifiquement les secteurs périurbains, le PDU propose également de :

- Faire évoluer la desserte périurbaine en transport collectif et valoriser le transport à la demande
- Développant et valorisant le réseau cyclable entre les pôles métropolitains
- Développant des solutions de transport alternatif spécifique pour les grands pôles d'emploi comme la Source (navette TC, aménagement vers le tramway, services vélos...) ou le pôle 45 (ligne express par exemple)

(Fiche action 3.3 du PDU – p64)

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

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

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

Réponse de la métropole :

Ces différentes propositions sont intégrées au PDU.

Il est ainsi prévu la poursuite du développement d'un réseau de bornes de recharge pour véhicules électriques sur le territoire. Le schéma directeur d'électromobilité, dont la réalisation est prévue à court terme, pourra donner un objectif chiffré du nombre de bornes à prévoir à horizon 10 ans. (Fiche action 3.5 du PDU – p 68).

Concernant les parkings-relais, le PDU prévoit la réalisation et la mise en œuvre d'un schéma directeur des pôles d'échanges à l'échelle de l'aire urbaine, intégrant les parkings relais, les aires de covoiturage et les emplacements cars longue distance. Le PDU prévoit notamment :

- de valoriser l'offre existante par une meilleure communication et un meilleur jalonnement ;
- de développer l'offre de parking de rabattement dans les secteurs où la demande est la plus forte et en accompagnement des projets de lignes de transport structurante : au sud le long du tram A et des lignes 7-70 ; au Nord-Est, dans secteur avenue des Droits de l'Homme / RD2060, en lien avec le projet de ligne de transport structurante Jean-Zay/Droits de l'Homme ; au Nord-Ouest, à proximité de la tangentielle et la RD2020, en lien avec le projet de ligne de transport structurante en desserte d'Interives et du Nord de la métropole

(Fiche action 2.3 du PDU – p53)

Enfin concernant les Plan de Mise en Accessibilité de la Voiries et des Espaces Publics (PAVE), le PDU, et plus particulièrement son annexe accessibilité (Annexe 1 – p8) a en effet identifiée 9 communes qui en sont actuellement dépourvues. Le PDU prévoit donc la réalisation d'un schéma d'accessibilité métropolitain de la voirie et des espaces publics (SDAVE) pour cibler les secteurs à enjeux, proposer des mesures favorables à la mise en accessibilité du territoire et coordonner les différents PAVE existants. Dans un second temps, la mise à jour des PAVE existants et l'élaboration des PAVE sur les communes non pourvues sont proposées. (Fiche action 1.1 du PDU – p16).

Annexe

Opérations d'aménagement :

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

Réponse de la métropole :

Ces éléments n'étaient pas connus à la date d'arrêt du projet, en juillet 2018.

L'ensemble du document et notamment les Fiches actions 4.3 (p76) et 5.3 (p84) seront modifiées en conséquence.

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

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

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

Réponse de la métropole :

Ces corrections à apporter sont prise en compte et l'Annexe 2 du PDU – Rapport environnemental sera modifié en conséquence.

Qualité de l'air :

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

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

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

Réponse de la Métropole

Ces corrections à apporter sont prises en compte, et l'Annexe 2 du PDU – Rapport environnemental sera modifiée en conséquence, exceptée concernant le dernier point, l'évaluation des effets du PDU sur la qualité de l'air.

L'évaluation qualitative des actions du PDU sur la qualité de l'air est présentée dans l'Annexe 2 – Rapport Environnemental (Chapitre V – p204 à 223, et Annexe 7– Analyse matricielle des incidences du plan d'action –p387 à 397). Il est notamment indiqué que de toutes les actions du plan d'actions du PDU permettent de réduire les émissions atmosphériques liées aux transports et de réduire la population exposée à la pollution atmosphérique. Les actions, qui contribuent le plus et le mieux à atteindre ces enjeux, sont identifiées (p220).

Les incidences du PDU en matière d'émission de gaz à effet de serre (GES) sont également évaluées quantitativement à échéance PDU. Ces analyses sont disponibles dans l'Annexe 2 – Rapport Environnemental (Chapitre V – p224 à 229).

Orléans Métropole ne dispose pas, à ce jour, d'études, de données et de moyens techniques suffisants pour préciser ces analyses.

Par ailleurs, le code de l'environnement précise, dans son article L122-6, que le niveau de précision de l'évaluation environnementale doit être proportionnelle avec le niveau de précision du projet (« Le rapport sur les incidences environnementales contient les informations qui peuvent être raisonnablement exigées, compte tenu des connaissances et des méthodes d'évaluation existant à la date à laquelle est élaboré ou révisé le plan ou le programme, de son contenu et de son degré de précision »). L'évaluation environnementale présente donc de ce point de vue un niveau de précision adaptée au niveau de précision du PDU.

Annexe rapport environnemental (Bruit) :

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

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

Réponse de la Métropole

Les corrections à apporter en page 152 de l'Annexe 2 – Rapport environnemental sont prises en compte, et l'Annexe 2 sera modifiée en conséquence.

Concernant les cartes de bruit stratégiques citées, elles ont été rendues publiques après l'arrêt du PDU, l'état initial de l'environnement mentionne bien cette révision en cours (p153 du rapport environnemental)
Il sera proposé d'actualiser ces informations dans l'état initial de l'environnement, ce qui n'en changera néanmoins pas les conclusions.

Annexe accessibilité :

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

Réponse de la Métropole

La métropole a été informée de la date d'autorisation tacite du 5 mars 2017 après l'arrêt du PDU, en novembre 2018. *L'annexe accessibilité (p7) et le PDU (p56) seront modifiées pour prendre en compte ces informations et nouveaux délais réglementaires de mise en accessibilité des services de transports urbains.* La programmation de mise en accessibilité des arrêts prioritaires intégrés au SD'AP sera mise à jour, la demande de prolongation au-delà des délais réglementaires explicitée, et il sera ajouté la nécessité de réaliser un bilan des actions et les actualisations par rapport à l'exécution du schéma à échéance de ce dernier.

Conseil Régional

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

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

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

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

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

Réponse de la Métropole

Orléans Métropole partage l'avis de la Région sur ces différents points. L'ensemble des actions est intégré au PDU (Fiches actions 2.1 p48 ; 2.2 p50 ; 2.4 – p54).

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

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

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

Réponse de la Métropole

Concernant la gare routière et le pôle gare d'Orléans, le PDU prévoit d'améliorer le fonctionnement du pôle d'échanges dans une optique d'amélioration de l'intermodalité (Fiche action 4.2- p74). Il sera proposé d'y préciser l'objectif d'amélioration de l'accessibilité tous modes de la gare routière, portée par la Région.

Concernant la création d'un syndicat mixte de transports à l'échelle régionale, la métropole partage l'objectif de la Région de faciliter les coopérations entre autorités organisatrices de mobilité (AOM) en charge des différents réseaux de transport en commun sur le territoire. (Fiche action 5.1 du PDU – p 80). Elle est plus réservée sur l'outil proposé. La métropole est en effet en attente d'informations plus précises sur le sujet et souhaite que soient analysées d'autres possibilités de coopération entre AOM. La fiche action 5.1 ne sera donc pas complétée, quant au choix de l'outil de coopération entre AOM, ce dernier étant encore en court de définition et validation.

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

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

Réponse de la Métropole

La Région Centre Val de Loire est identifiée en tant que partenaire dans le cadre du développement du projet de centrale de mobilité, porté par le PDU (Fiche action 3.2 du PDU – p63). La métropole tient néanmoins à préciser que cette réflexion est à mener prioritairement à l'échelle d'un bassin de vie, l'échelle régionale pouvant paraître trop importante pour certains usagers.

Le PDU prévoit en effet la création de plusieurs lignes de transports structurantes (Fiche action 4.3 – p76) et des aménagements de type chronobus de long des lignes fortes du réseau urbain (Fiche action 2.1 – p48). L'utilisation par les cars Rémi, de ces sites propres, et leurs incidences éventuelles sur l'exploitation de lignes de bus à haut niveau de service, devra être analysée au cas par cas. La métropole prévoira donc d'informer la Région lors de la création de ces sites propres bus. Cette demande est néanmoins trop précise pour être intégrée en tant que telle dans le PDU.

Depuis plusieurs années, la Région est active pour favoriser le développement du vélo, à la fois pour le tourisme et pour les déplacements du quotidien. La Loire à Vélo bénéficie ainsi de trains neufs spécialement aménagés pour le transport des vélos en grand nombre, sur les dessertes reliant Orléans à Nantes. La Région compte par ailleurs développer les lignes routières Rémi acceptant les vélos. Dans le Loiret, c'est déjà le cas des lignes 3, 8 et 9 vers Briare, Lailly-en-Val et Beaugency, et d'autres lignes sont en cours de réflexion. Par ailleurs, la Région a mis en place un

cadre favorisant l'implantation de stationnement vélos dans la majorité de ses gares, et accompagne financièrement les collectivités qui souhaitent implanter des abris vélos sécurisés dans leurs pôles d'échanges.

Réponse de la Métropole

Les actions portées par la Région pour favoriser le développement du vélo s'intègrent totalement dans les actions inscrites au PDU de la métropole (Fiche action 1.4 du PDU – p42 ; Fiche action 2.3 du PDU 2.3 – p52)

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

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

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

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

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

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

Réponse de la Métropole

La Métropole prend note des modifications de planning prévues pour les projets de réouverture aux voyageurs de lignes ferroviaires Orléans Châteauneuf et Orléans Chartres. Elle réaffirme cependant sa volonté que ces projets soient reportés (à échéance PDU pour la ligne Orléans Châteauneuf) et non abandonnés. Elle souhaite également qu'à court terme l'offre en transport routier régionale soit renforcée et améliorée le long de ces axes, pour répondre aux besoins de déplacements des habitants. (Fiche action 5.3 du PDU – p84). La Métropole prend donc note de cette volonté commune portée par la Région.

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

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

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

Réponse de la Métropole

Le PDU porte en effet le lancement d'une réflexion à plus long terme sur l'opportunité et les impacts d'une gare unique regroupant les gares d'Orléans Centre et des Aubrais (Fiche action 4.2 du PDU – p74). La métropole note le souhait de la Région d'être associée à cette réflexion.

Le PDU porte le développement d'une desserte à grande vitesse de son territoire, à long terme. Cette possibilité est prise en compte dans l'action 5.2.

Boigny sur Bionne

Avis favorable.

Fleury les Aubrais

Avis favorable

Marigny les Usages

Avis favorable

Orléans

Avis favorable

Saint Jean de Braye

Avis favorable

Saint Jean de la Ruelle

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

- Pacification progressive de la tangentielle en boulevard urbain pour gagner en qualité d'espace de vie et l'intégrer au maillage des rues de la ville, la connecter aux secteurs voisins, permettant l'accès de la voie à des usages divers, conciliant trafic routier (notamment la présence de poids-lourds) et desserte urbaine, incluant pistes cyclables, larges trottoirs pour les piétons et traitement paysager adapté, avec en première priorité le tronçon allée du Mistigris/place Paul Bert ; un réaménagement urbain de cette dernière étant lui-même acte dans le cadre des projets Renault TRW et Tête nord du pont de l'Europe,

Réponse de la Métropole

Le projet de réaménagement de la tête nord du pont de l'Europe est intégré au PDU (Fiche action 4.3 du PDU – p76). Son périmètre pourra être étendu, en intégrant le tronçon allée du Mistigris/place Paul Bert si celui-ci est intégré au projet comme indiqué. Le PDU sera mis à jour en conséquence.

Concernant le reste de la tangentielle sur Saint Jean de la Ruelle, plusieurs actions inscrits au PDU vont permettre d'analyser la pertinence d'une pacification de l'axe et d'une meilleure insertion urbaine et paysagère de l'axe.

Le PDU prévoit dans un premier temps la réalisation d'une étude d'organisation multimodale du réseau viaire, qui permettra de préciser le rôle de chaque voie (Fiche action 1.1 du PDU - p36). A moyen terme, le PDU prévoit la réalisation d'une étude urbaine et paysagère de la tangentielle (Fiche action 3.5 du PDU - p68). Cette étude sera menée en étroite association avec les communes traversées. *Il sera également proposer de reformuler l'action, de façon à mettre en évidence que les questions de perméabilités tous modes et de limitation des nuisances devront y être intégrées.*

- Création d'un nouveau franchissement de la tangentielle (passerelle liaisons douces) pour relier le quartier des Chaises (inscrit en site prioritaire ANRU 2) aux nouvelles constructions de la ZAC Alleville nord,

Réponse de la Métropole

La réflexion de la création d'un nouveau franchissement de la tangentielle (passerelle liaisons douces) pour relier le quartier des Chaises aux nouvelles constructions de la ZAC Alleville nord est bien inscrite au PDU (Chapitre 3 du PDU Stratégie et Ambition du PDU – p30 ; Fiche action 1.3 du PDU – p40)

- Création d'un nouvel échangeur de type urbain avec le futur axe desservant l'éco quartier des Groues (voie métropolitaine Libération/Pôle 45), et à terme un barreau ADELIS pour permettre aux poids lourds de rejoindre l'autoroute via le parc d'activités Ingré/Saint Jean de la Ruelle,

Réponse de la Métropole

La création de la voie des Groues, entre Libération et la tangentielle est prévue à horizon PDU, en accompagnement de la création de la ZAC des Groues. Sa réalisation complète, jusqu'à Ormes, est prévue à l'horizon SCoT, en accompagnement de l'urbanisation et du développement économique du secteur. Cette voie nouvelle s'accompagnerait d'une extension du réseau structurant de transport collectif.

Le barreau ADELIS vers l'autoroute est prévu à l'horizon SCOT. (Chapitre 3 du PDU Stratégie et Ambition du PDU – p30 ; Fiche action 4.3 du PDU – p76)

L'intérêt, la faisabilité technique et financière de la création d'un échangeur de type urbain entre l'axe des Groues et la tangentielle seront analysés dans le cadre des études préliminaires liées à la réalisation de cette voie nouvelle.

- Développement du transport collectif de passagers sur les sites en développement du nord-ouest, et en particulier la ZAC Alleville.

Réponse de la Métropole

L'offre de transports collectifs sera mise en place selon l'urbanisation. A noter que la voie des Groues, dont la réalisation est portée par le PDU, prévoit la largeur suffisante pour permettre l'insertion d'un transport en site propre.

Saint Jean le Blanc

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

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

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

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

Réponse de la Métropole

Ces différentes remarques ne sont pas du ressort du PDU, mais du SCOT.

Saint Pryvé Saint Mesmin

Avis favorable

Saran

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

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

Le périmètre

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

Réponse de la Métropole

Le code des transports impose que « Le plan de déplacements urbains détermine les principes régissant l'organisation du transport de personnes et de marchandises, la circulation et le stationnement dans le périmètre de transports urbains défini par les dispositions de la section 2 du chapitre unique du titre III du présent livre. » Ainsi, la révision du PDU à l'échelle métropolitaine est une obligation légale.

La Métropole partage cependant l'avis de la ville de Saran et certaines actions et infrastructures ne se pensent pas à l'échelle de la Métropole mais en partenariat avec les territoires voisins. Le chapitre V du plan d'actions regroupe ainsi différentes actions devant être portées sur un périmètre plus large que la simple métropole (P79-88 du PDU).

Réseau de transport en commun

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

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

Réponse de la Métropole

Le réseau de transports collectifs répond à un difficile équilibre entre service proposé et coût pour la collectivité. Ainsi, la desserte des territoires les moins denses doit être adaptée à la demande potentielle de ces territoires. Le PDU prévoit ainsi de faire évoluer la desserte en transport urbain dans les territoires peu denses tout en proposant des alternatives aux transports collectifs classiques s'attache justement à proposer une desserte adaptée à chaque territoire (Fiche action 2.1 du PDU – p48).

Concernant la tarification des services de transport, il est rappelé que les recettes liées au réseau TAO sont en moyenne de 19M€ par an. Une gratuité totale des services de transport n'est pas portée par le PDU mais le PDU prévoit de lancer une réflexion sur une gratuité ciblée, notamment auprès des scolaires. Fiche action 2.2 du PDU – p50 « Lancer une réflexion sur une homogénéisation et une simplification de la tarification des différents services et réseaux de transport à l'échelle de la Métropole. A court terme, une réflexion sera ainsi menée avec la Région sur les modalités de prise en charge des transports scolaires au sein de la métropole, en lien avec la gratuité des transports scolaires sur la Région. »

La tangentielle

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

Réponse de la Métropole

Le PDU prévoit dans un premier temps la réalisation d'une étude d'organisation multimodale du réseau viaire, qui permettra de préciser le rôle de chaque voie (Fiche action 1.1 du PDU - p36). A moyen terme, le

PDU prévoit la réalisation d'une étude urbaine et paysagère de la tangentielle (Fiche action 3.5 du PDU - p68). Cette étude sera menée en étroite association avec les communes traversées. *Il sera proposé de reformuler l'action, de façon à mettre en évidence que les questions de perméabilités et de limitation des nuisances devront y être intégrées.*

De plus le PDU prévoit de traiter les points noirs bruits identifier dans le PPBE, dont les abords de la tangentielle (Fiche action 3.5 du PDU - p68) et de mener une réflexion avec les gestionnaires autoroutiers sur la tarification de ces axes afin d'en inciter l'usage (Fiche Action 1.2 du PDU – p38)

Nouvelles infrastructures existantes

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

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

Réponse de la Métropole

L'existence de l'axe Motte Pétrée - Paul Langevin - Tuilerie a bien été prise en compte lors de l'élaboration du projet de PDU. Il s'agit actuellement d'une voie d'accès au Pôle 45, au secteur de Cap Saran, et à l'autoroute, et de contournement pour les flux Est-Ouest entre la RD97, la RD2020, l'autoroute, Ormes. Le PDU prévoit à court terme la réalisation d'une étude d'organisation multimodale du réseau viaire, qui permettra de préciser le rôle de chaque voie et notamment de cet axe (Fiche action 1.1 du PDU - p36).

La RD2020

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

Réponse de la Métropole

Le PDU prévoit le réaménagement progressif de la RD2020 pour en améliorer la perméabilité et augmenter l'espace dédié aux modes actifs, dans le prolongement des aménagements déjà réalisés. Les travaux sur la section située au Nord de la tangentielle sont prévus à moyen/long terme. (Fiche action 1.2 du PDU–p38)

Déplacements alternatifs

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

Réponse de la Métropole

Le diagnostic du PDU a fait le constat d'un linéaire conséquent d'aménagements cyclables sur la métropole (359 km hors aires piétonnes, zones 30). Mais ces aménagements présentent un manque de continuité, de lisibilité ou sont peu qualitatifs et sécuritaires. Les espaces partagés piétons-cycles sont ainsi adaptés que dans de très rares cas (itinéraire de promenade type voie verte, à condition que la largeur soit suffisante pour la cohabitation des deux modes), ils sont pourtant très fréquents sur le territoire.

Le PDU porte la construction d'un réseau cyclable métropolitain et sécurisé, et l'aménagement d'espaces réservés aux modes actifs qualitatifs et accessibles. Les mesures pour y parvenir sont détaillées dans la

fiche action 1.3 du PDU (p40). Des préconisations sont déjà citées, notamment en termes d'aménagements pour faciliter et sécuriser les déplacements à vélo (sas vélos, cédez-le-passage aux feux, double sens cyclable...). *La fiche action 1.3 sera complétée et des préconisations d'aménagements en faveur des piétons et des cyclistes précisées afin de répondre à cet objectif.*

Autoroutes A10/A71

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

Réponse de la Métropole

La réorganisation des circulations sur le réseau viaire structurant passe notamment par une valorisation de l'usage des autoroutes et de la tangentielle pour les itinéraires de transit intra-métropolitains. Plusieurs propositions sont identifiées dans le PDU pour atteindre cet objectif, et notamment le souhait de mener « une réflexion avec les gestionnaires autoroutiers sur la tarification de ces axes » (Fiches action 1.2 du PDU, p38)

Contournement sud/est

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

Réponse de la Métropole

Le franchissement Est de l'agglomération ou contournement Sud-Est est porté par le SCoT, sa nécessité sera néanmoins à ré-étudier suite à la réalisation du contournement de Jargeau et la réouverture aux voyageurs de la ligne Orléans-Châteauneuf. (page 31 du PDU présentant les projets d'infrastructures supports du développement métropolitain portés par le SCOT).

Cette infrastructure n'est pas inscrite au PDU, sa réalisation à l'horizon 10 ans étant prématurée compte tenu des développements urbains prévus à cet horizon et des projets d'infrastructures cités. Le contournement de Jargeau impactera en effet l'organisation des flux à l'Est de la Métropole.

Conclusion

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

Semoy

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

La Tangentielle :

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

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

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

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

Réponse de la Métropole

Le PDU prévoit en effet la réalisation d'une étude urbaine et paysagère de la tangentielle (Fiche action 3.5 du PDU - p68). Cette étude sera menée en étroite association avec les communes traversées. *Il sera proposé de reformuler l'action, de façon à mettre en évidence que les questions de perméabilités et de limitation des nuisances devront y être intégrées.*

De plus, le PDU portent des mesures permettant de réduire la part modale automobile, avec l'objectif de passer de 55% à 49% des déplacements des habitants de la Métropole réalisés en voiture. Cela permettra de diminuer le trafic automobile malgré la croissance de population de la Métropole. Une partie des projets permettant le report modal vers les transports collectifs et le vélo consiste à rééquilibrer le partage de la voirie en faveur de ces modes. L'organisation du réseau viaire doit donc être repensée en conséquence, et nécessitera probablement de maintenir les capacités sur les réseaux structurants, dont la tangentielle, et de valoriser le réseau autoroutier.

Ces enjeux seront étudiés dans le cadre de l'étude de réorganisation multimodale du réseau viaire, qui pourra réinterroger le rôle circulatoire de l'axe. (Fiche action 1.1 du PDU - p36).

La valorisation du covoiturage est intégrée dans plusieurs actions :

- La fiche action 2.3 (p52 du PDU) prévoit de « réaliser et mettre en œuvre un schéma directeur des pôles d'échanges à l'échelle de l'aire urbaine intégrant les parkings relais, les aires de covoiturage et les emplacements cars longue distance »
- L'action 2.4 (p55 du PDU) « Développer les services à la mobilité » prévoit de valoriser le covoiturage en aménageant notamment des aires de covoiturage et des points stop (ou points dépose-reprise) identifiés dans le schéma directeur des pôles d'échanges : A proximité des principaux accès aux voies structurantes du territoire (autoroutes, tangentielle) et à proximité des pôles d'échanges principaux du réseau de transport. *La RD2060 sera ajoutée à cette liste.*

Développement et maillage des transports collectifs :

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

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

Réponse de la Métropole

La desserte de la ville de Semoy est aujourd'hui assurée par les lignes 9 et 37 du réseau de transports collectifs. En complément, les quartiers moins denses sont desservis par du transport à la demande. Ce service de navette à la demande effectue un rabattement vers des arrêts du réseau structurant.

Le PDU prévoit de développer des services de mobilité innovants et dynamiques dans les territoires peu denses : à court terme, il est prévu d'étendre l'expérimentation de transport à demande à réservation en temps réel sur de nouveaux secteurs de la métropole (Fiche action 2.1 du PDU – p48)

Le PDU porte également l'amélioration du rabattement vélo vers les arrêts du réseau de TC structurants. Cela sera traduit concrètement dans le schéma directeur cyclable, en cours de révision et porté par le PDU (Fiche action 1.1 du PDU – p36)

Concernant le mode de propulsion : Les véhicules dédiés à ce service, comme l'ensemble de la flotte de véhicules de transports collectifs, est concernée par le renouvellement du parc du réseau de transport urbain avec des véhicules électriques (Fiche action 3.5 du PDU – p68)

CCI du Loiret

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

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

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

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

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

Réponse de la Métropole

La Métropole partage cette vision, qui se traduit dans plusieurs actions :

Action 1.3 (p40): l'objectif est de conforter et d'encourager cet usage du vélo, à la fois au sein de la ville des proximités et en lien avec des centralités plus éloignées du cœur métropolitain, comme les principales zones d'emplois.

Action 2.1 (p48): l'une des déclinaisons consiste à « améliorer la desserte en transport collectif des zones d'activités, notamment grâce aux lignes express. »

Action 3.3 (p64) : l'une des déclinaisons consiste à développer des solutions de transport alternatif spécifiques pour les grands pôles d'emplois comme les secteurs de la Source (navette, aménagement cyclable vers les tramways, services vélos...) ou le pôle 45 (ligne express, covoiturage).

Action 4.1 (p72) : le PDU soutient le principe de métropole de proximité défini par le SCoT. Le PDU souhaite ainsi conforter l'urbanisation et intensifier la ville à proximité des secteurs desservis par le réseau de transports collectifs structurants et/ou situés à proximité des équipements et services existants (dont les commerces de proximité).

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

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

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

Réponse de la Métropole

Le code des transports impose que « Le plan de déplacements urbains détermine les principes régissant l'organisation du transport de personnes et de marchandises, la circulation et le stationnement dans le périmètre de transports urbains défini par les dispositions de la section 2 du chapitre unique du titre III du présent livre. » Ainsi, la révision du PDU à l'échelle métropolitaine est une obligation légale.

L'avis de la CCI est néanmoins partagée, certaines actions et infrastructures ne se pensent pas à l'échelle de la Métropole mais en partenariat avec les territoires voisins. Le chapitre V du plan d'actions regroupe ainsi différentes actions devant être portées sur un périmètre plus large que la simple métropole (P79-88 du PDU)

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

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

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

Réponse de la Métropole

La métropole partage cette ambition, qui se traduit par l'élaboration d'un « plan piéton et d'un schéma d'accessibilité métropolitain de la voirie et des espaces publics (SDAVE) pour cibler les secteurs à enjeux, proposer des mesures favorables à la marche à pied et à la mise en accessibilité du territoire et coordonner les différents Plans d'accessibilité de la voirie et des espaces publics (PAVE) existants. Dans un second temps, le plan piéton et le SDAVE seront déclinés au niveau local avec mise à jour des PAVE existants et élaboration des PAVE sur les communes non pourvues. (Fiches actions 1.1 et 1.3 du PDU – p36 – 40)

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

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

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

Parallèlement, il est nécessaire de clarifier et d'identifier le partage de la voirie (renforcement de la signalétique), notamment des itinéraires cyclables et de prévoir plus de

stationnement vélos, à des endroits stratégiques et sécurisés, favorisant l'intermodalité (multiplier les parkings relais vélos).

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

Réponse de la Métropole

Le diagnostic du PDU a fait le constat d'un linéaire conséquent d'aménagements cyclables sur la métropole. Mais ces aménagements présentent un manque de continuité, de lisibilité ou sont peu qualitatifs et sécuritaires. Les espaces partagés piétons-cycles sont ainsi adaptés que dans de très rares cas (itinéraire de promenade type voie verte, à condition que la largeur soit suffisante pour la cohabitation des deux modes), ils sont pourtant très fréquents sur la métropole. Enfin, il est rappelé que légalement, tout axe à sens unique et en zone 30km/h doit être accessible aux vélos en sens contraire.

Le PDU porte la construction d'un réseau cyclable métropolitain et sécurisé, l'aménagement d'espaces réservés aux modes actifs qualitatifs et accessibles et la poursuite de la modération des vitesses pour améliorer la cohabitation entre les modes.

Les mesures pour y parvenir sont détaillées dans la fiche action 1.3 du PDU (p40).

Quelques préconisations en termes d'aménagements à réaliser pour faciliter et sécuriser les déplacements à vélo sont intégrées (généralisation des sas vélos, cédez-le-passage aux feux, double sens cyclable...). *La fiche action 1.3 sera complétée et des préconisations d'aménagements en faveur des piétons et des cyclistes précisées afin de répondre à cet objectif.*

Il est prévu de sensibiliser les habitants au fonctionnement des zones de modération des vitesses telles que les zones 30 ou les zones de rencontre. *Cette déclinaison sera précisée afin d'intégrer une sensibilisation plus générale sur le partage de la voirie entre les différents modes.*

Enfin, la métropole partage l'avis de la CCI que « La réorganisation progressive du partage de la voirie ne doit pas être synonyme d'« au coup par coup ». Elle doit s'accompagner d'un programme et d'un phasage de réalisation ». C'est pourquoi la première action du PDU (Fiche action 1.1 – p36) a pour objectif de donner un cadre à l'évolution du partage de la voirie, pour disposer d'une vision globale et multimodale.

L'étude de la réorganisation multimodale du réseau viaire (action 1.1) est primordiale pour clarifier le rôle de chaque axe, et identifier le meilleur partage de la voirie. Cette étude permettra d'identifier la réorganisation progressive du réseau.

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

Réponse de la Métropole

La sécurisation des franchissements des principales coupures physiques et naturelles du territoire pour les modes actifs (piétons/vélos) est une des actions inscrites au projet de PDU (Fiche action n°1.3 du PDU – p40). La Loire est en effet une réelle coupure pour les déplacements en modes actifs. A horizon 10 ans, il est ainsi envisagé de sécuriser les franchissements de Loire existants, voire de créer de nouvelles passerelles en desserte de l'hyper centre et du parc de Loire à plus long terme.

Un projet de passerelle à proximité du pont George V est actuellement à l'étude. Sa localisation précise et sa faisabilité technique et financière sont encore à confirmer, ces détails ne sont donc pas inscrits au PDU.

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

Réponse de la Métropole

L'action 1.5 prévoit d'« améliorer le fonctionnement des livraisons dans les centralités ». Les nouveaux quartiers doivent également bénéficier de places de livraison en nombre suffisant. Il sera proposé d'ajouter ces éléments dans la fiche-action 1.5. (p 44 du PDU)

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

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

Faire des quartiers gare une vitrine de la Métropole :

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

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

Réponse de la Métropole / PDU

La métropole partage ces différents constats et propositions qui sont intégrées dans fiches actions suivantes :

4.2 – Faire des quartiers de gares les vitres de la métropole (p74)

5.2 – Penser l'accessibilité à grande échelle (et notamment promouvoir à long terme une desserte en LGV de la métropole orléanaise – ligne POCL- Paris Orléans, Limoges, Toulouse) (p82)

5.3 – valoriser le transport ferroviaire sur le territoire (p84)

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

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

Réponse de la Métropole

La valorisation du covoiturage est intégrée dans plusieurs actions :

- L'action 2.3 – Faciliter l'intermodalité avec les réseaux de transports collectifs (p52) prévoit notamment de « réaliser et mettre en œuvre un schéma directeur des pôles d'échanges à l'échelle de l'aire urbaine intégrant les parkings relais, les aires de covoiturage et les emplacements cars longue distance »

- L'action 2.4 (p54) prévoit de valoriser le covoiturage en aménageant notamment des aires de covoiturage et des points stop (ou points dépose-reprise) identifiés dans le schéma directeur des pôles d'échanges : A proximité des principaux accès aux voies structurantes du territoire (autoroutes, tangentielle) et à proximité des pôles d'échanges principaux du réseau de transport.

Axe 4 : Articuler développement urbain et transport

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

Aussi, il est nécessaire d'anticiper et de prévoir la desserte en TC ou TCSP des quartiers afin de délester les infrastructures existantes à l'instar du quartier Interives par la mise en place d'une

navette potentiellement autonome sur l'emprise du parc linéaire permettant également de connecter des équipements publics ; l'aire événementielle de La vallée, Oréliance ou la prison de Saran.

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

Réponse de la Métropole

L'axe 4 concerne le lien entre urbanisme et transport, et prévoit, en lien avec les prescriptions du SCoT de construire la ville sur elle-même plutôt que de favoriser l'étalement urbain.

La Métropole partage donc le constat de la CCI que l'objectif est de relier ou mieux desservir les nouvelles polarités comme les polarités déjà existantes (y compris les pôles d'activités métropolitains), afin d'encourager des pratiques durables en termes de mobilité.

La desserte du quartier Interives est prévue à l'horizon du PDU, voir au-delà, notamment l'extension de cette ligne en desserte du Nord de la métropole (Fiche action 4.3 du PDU – p76 à 78).

Le franchissement Est de Loire est inscrit dans le SCoT, sa réalisation n'est pas prévu et justifié à horizon PDU. La fiche-action 4.3 prévoit néanmoins de « Préserver les espaces permettant la réalisation éventuelle des infrastructures nouvelles qui s'avèreraient nécessaires à long terme ».

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

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

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

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

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

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

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

Réponse de la Métropole

La métropole partage ces différents constats. C'est pourquoi le PDU prévoit pour optimiser le transport de marchandises sur le territoire de :

- organiser une instance de concertation avec les acteurs du transport de marchandises et de logistique, en lien avec la Région Centre Val de Loire. L'objectif de cette instance sera de mieux coordonner les acteurs du transport, de faire connaître et appliquer la réglementation des livraisons et du transport de

marchandises. Comme l'indique la CCI, par la taille de son territoire, la métropole n'est pas adaptée pour traiter seule la problématique du transport de marchandises.

- d'améliorer les conditions d'accueil du transport de marchandises sur le territoire, notamment au niveau du centre routier, en lien avec le Département et la Région
- de travailler sur l'optimisation de la circulation des poids-lourds, y compris dans les zones d'activités, en lien avec la mise en œuvre de la hiérarchisation du réseau viaire.
- de maintenir les lignes de fret capillaires tout en recherchant de nouveaux modèles économiques pour ce mode de transport.

(Fiche action 5.4 du PDU – p86)

Page 14

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

Réponse de la Métropole / PDU

L'erreur de mise en page sera corrigée afin de laisser apparaître les dates précisées en bas du graphe (1968 à 2014)

Conseil de développement d'Orléans Métropole

Le Conseil approuve l'objectif global du PDU d'une baisse significative de la voiture dans les déplacements intra-Métropole. Il propose de cibler les deux priorités qui répondent le mieux aux objectifs du projet métropolitain :

Les modes doux – marche à pied et vélo- qui participent fortement à l'amélioration de la qualité de vie, et dont les actions à mettre en place sont peu onéreuses au regard des autres actions à mener. • les transports en commun, tant à l'intérieur de la Métropole que vers Paris.

Concernant ce dernier point, le Conseil préconise que la Métropole prenne le leadership et engage dès maintenant les études avec tous les partenaires concernés. Le Conseil suggère enfin qu'une évaluation de l'avancement de ces sujets puisse être faite régulièrement, et au moins tous les 3 ans.

Le Conseil salue l'objectif du PDU d'une baisse de 8 points en 10 ans de la part modale automobile pour les conducteurs auto-solistes.

Le Conseil préconise que des priorités fortes soient marquées en faveur de la marche à pied, du vélo, de l'efficacité du réseau de transport, et des connections avec la région parisienne. Ces 4 axes sont considérés comme prioritaires pour le rayonnement de la Métropole, comme pour la qualité de vie de ses habitants.

Chacun des thèmes retenus pourrait être régulièrement évalué, à l'aune de 3 critères déterminants pour le devenir de la Métropole et de ses habitants : • l'attractivité économique • l'accessibilité • la qualité de vie

LE PLAN VELO ET MODES DOUX « ROULANTS »

L'objectif du PDU est d'augmenter de 50% les déplacements à vélo et les modes doux roulants, pour atteindre 80.000 déplacements/jour.

Cet objectif est très ambitieux. Le Conseil se félicite des progrès déjà accomplis en matière de politique vélo ; il considère que l'atteinte de cet objectif est prioritaire, et qu'à ce titre le Plan Vélo doit respecter quelques principes fondateurs, autour du triptyque continuité, sécurité, franchissements :

1. Ce plan doit intégrer le vélo, mais aussi les nouveaux modes doux roulants, tels que trottinette, Seegway, et autres modes acceptés par la nouvelle législation.
2. Les itinéraires cyclables doivent être clairement et systématiquement séparés des itinéraires piétons ; le principe de séparation vélo-piétons et vélo-voitures est un gage de sécurité pour tous. Il doit permettre la coexistence en toute sécurité avec les piétons, et a fortiori avec les voitures.
3. Le principe de continuité doit être recherché, ainsi que la sécurité : pour cela créer de vraies pistes cyclables, goudronnées, continues, sécurisées pratiques à l'usage.
4. La continuité et la sécurité passent par des franchissements de Loire sécurisées et spécifiques, franchissements sur chaque pont ou à proximité.

L'atteinte de cet objectif du PDU est essentielle. Le Conseil considère qu'il doit passer par :

Un schéma directeur des itinéraires cyclables à horizon 10 ans, avec une évaluation et une révision tous les 3 ans, assurant une priorité et une continuité aux itinéraires cyclables

Un budget annuel sanctuarisé de créations et aménagements d'itinéraires cyclables, fortement augmenté par rapport au projet du PDU, exprimé en millions d'euros (hors réfection de voirie) et non plus en centaines de milliers ; ceci pour atteindre l'objectif du PDU en étendant le réseau cyclable d'une part, et en sécurisant les voies cyclables d'autre part.

La mise aux normes de sécurité de plusieurs voies cyclables non conformes et rendues dangereuses pour les cyclistes

Réponse de la Métropole

Le PDU prévoit la révision du Plan Vélo à court terme (elle a même déjà été lancée) et sa mise en œuvre (Fiche action 1.1. du PDU – p36 et 1.3 – p40)

Comme tout document de planification, son niveau de réalisation sera suivi annuellement, et sa révision, ou non, pourra être re-questionnée de façon régulière. Une révision tous les 3 ans, semble néanmoins d'une fréquence trop importante.

La Métropole est attentive aux nouvelles formes de mobilité ; à travers la déclinaison « Partager, veiller, expérimenter » de l'action 3.4 du PDU (p65), la Métropole se laisse la possibilité d'accompagner l'essor de ces modes de transports.

Le diagnostic du PDU a fait le constat d'un linéaire conséquent d'aménagements cyclables sur la métropole (359 km hors aires piétonnes, zones 30). Mais ces aménagements présentent un manque de continuité, de lisibilité ou sont peu qualitatifs et sécuritaires. Les espaces partagés piétons-cycles sont ainsi adaptés que dans de très rares cas (itinéraire de promenade type voie verte, à condition que la largeur soit suffisante pour la cohabitation des deux modes), ils sont pourtant très fréquents sur le territoire.

Le PDU porte la construction d'un réseau cyclable métropolitain et sécurisé, et l'aménagement d'espaces réservés aux modes actifs qualitatifs et accessibles. Les mesures pour y parvenir sont détaillées dans la fiche action 1.3 du PDU (p40). Des préconisations sont déjà citées, notamment en termes d'aménagements pour faciliter et sécuriser les déplacements à vélo (sas vélos, cédez-le-passage aux feux, double sens cyclable...). *La fiche action 1.3 sera complétée et des préconisations d'aménagements en faveur des piétons et des cyclistes précisées afin de répondre à cet objectif.*

Dans le PDU est fléché un budget de 500k€/an pour la réalisation d'une partie de l'action 1.3 – construire la ville pour les modes actifs, qui correspond au budget actuellement dédié à la réalisation d'itinéraires cyclables, hors programme de voirie. Il s'agit d'une partie seulement de l'enveloppe consacrée à la politique cyclable. La réfection et la création des voiries est l'occasion de créer et rénover des aménagements cyclables, une partie des budgets voirie/espaces publics est donc dédiée à la politique cyclable. Des budgets spécifiques sont également identifiés pour les projets d'ouvrages d'art pour les piétons et cyclistes et pour les différents services vélos. *Le chapitre V du PDU sera reformulé afin de rendre le budget alloué aux aménagements cyclables plus lisible.* (p89)

De plus, il est rappelé que la précision des éléments financiers indiqués dans le PDU dépend du niveau de définition de chaque action et est susceptible d'évoluer au fur et à mesure de la mise en œuvre du PDU. Ainsi, le PDU prévoit la révision du plan vélo et du schéma directeur des itinéraires cyclables de la métropole. Le budget alloué à la politique cyclable sera re-questionné dans ce cadre. (Fiche action 1.1 du PDU – p36 ; Chapitre V du PDU – p89 et 94).

Un développement du réseau Vélo+ et de parkings vélo plus largement dans la Métropole, notamment pour desservir les sites universitaires (La Source et Madeleine, demande forte des étudiants), et également les arrêts de bus et tram en sortie des faubourgs, ainsi que l'avenue des Droits de l'Homme. Développement adossé à une contribution des collectivités comme pour le réseau bus. A La Source, créer des stations de vélo aux arrêts du tramway, à Parc Floral, Université Château et l'Indien.

Créer également une station Vélo+ à l'Ile Charlemagne, et dans les communes de la périphérie de la Métropole.

Réponse de la Métropole / PDU

Pour bien fonctionner, le service de location en libre-service vélo + nécessite des stations rapprochées (300-400 mètres entre 2 stations), et situées dans des quartiers mixtes avec habitat, commerces, emplois afin que les vélos servent plusieurs fois par jour. Le service est donc déployé dans le centre de la métropole. Du fait du cout important de service, il n'est pas prévu à court terme une extension du maillage de vélo +, excepté à proximité immédiate du maillage actuel. Il est plutôt rechercher le développement de services complémentaires : vélo tao, parkings vélo sécurisés, services vélos spécifique sur le secteur de la source (Fiche action 2.4 – p54 ; Fiche action 3.3 – p 64).

D'une manière générale, la dernière décennie a fait la part belle aux services vélos. Le présent PDU fait le pari de travailler en priorité sur les aménagements cyclables pour renforcer la pratique du vélo.

Des franchissements de Loire sécurisés pour les cycles et les modes cyclables.

Pour ce faire, le Conseil considère que l'ensemble des franchissements actuels de la Loire doit être adapté à la circulation en vélo ; l'un de ces franchissements pourrait être réalisé avec une passerelle en encorbellement sur le tablier du Pont Royal. (Des études de faisabilité ont été faites en ce sens ; la ville de La Charité sur Loire a de son côté réalisé une passerelle très esthétique qui pourrait être réalisée à Orléans). Pour emporter l'adhésion de l'ABF, un principe de réversibilité pourrait être proposé, avec retour possible à la situation d'origine si l'ABF le demandait ultérieurement. En cas de refus de l'ABF, une passerelle dédiée dans l'axe de la rue de Recouvrance ou en face des Halles serait une solution de repli. L'amélioration du franchissement du pont Joffre est également nécessaire. La réalisation de ces franchissements de Loire est indispensable et prioritaire pour assurer la crédibilité d'un plan Vélo dans la Métropole.

Réponse de la Métropole

La sécurisation des franchissements des principales coupures physiques et naturelles du territoire pour les modes actifs (piétons/vélos) est une des actions inscrites au projet de PDU (Fiche action n°1.3 du PDU – p40). La Loire est en effet une réelle coupure pour les déplacements en modes actifs. A horizon 10 ans, il est ainsi envisagé de sécuriser les franchissements de Loire existants, voire de créer de nouvelles passerelles en desserte de l'hyper centre, et du parc de Loire à plus long terme. Un projet de passerelle à proximité du pont George V est actuellement à l'étude. Sa localisation précise et sa faisabilité technique et financière sont encore à confirmer, ces détails ne sont donc pas inscrits au PDU. La solution proposée de création d'une passerelle en encorbellement accolée au Pont George V a été analysée, mais n'a pas reçu l'aval de l'Architecte des Bâtiments de France. Cette solution est donc actuellement non retenue.

L'interdiction aux voitures de stationner sur les pistes cyclables, par des séparateurs, la pause de plots de protection et par verbalisation.

La création de deux « autoroutes cyclables », du Nord au Sud et de l'Est à l'Ouest de la Métropole, pour rouler en toute sécurité et relier des quartiers très distants les uns des autres au vu du caractère étendu de la Métropole. (Demande forte des étudiants de l'association ÔCampus).

Ces « autoroutes cyclables » doivent :

Permettre d'accueillir tous les modes doux « roulants », des vélos aux trottinettes électriques et aux Seegway • Etre totalement séparés de la circulation des piétons et des voitures • Etre de vraies pistes cyclables, goudronnées, continues, sécurisées, pratiques • Pour réaliser l'axe Est-Ouest, ne pas utiliser le tracé des berges de Loire en l'état (non goudronnées, non séparées des piétons) • Pour l'axe Nord-Sud, franchir la Loire par une passerelle sur ou proche du pont George V.

Réponse de la Métropole

Ces propositions et leurs faisabilités seront étudiées dans le cadre du plan vélo prévu à l'action 1.1.

LES ELEMENTS FAVORISANT LA MARCHE A PIED (MAP) :

L'objectif du PDU concernant la MAP est le plus ambitieux de tous les modes de déplacement : + 46.000 déplacements pour les porter à 305.000 déplacements/jour ; soit 29% du total des déplacements, revenant ainsi au niveau des années 1980.

Le Conseil approuve cet objectif ambitieux, tout en questionnant sur les moyens déployés pour atteindre cet objectif. Les principes fondateurs de ce plan de reconquête pourraient se décliner ainsi :

Le plan piéton doit pouvoir faire l'objet d'une évaluation et révision tous les 3 ans • la sécurité des cheminements doit être assurée, notamment sur les points durs. Le traitement des chaussées glissantes doit être effectué. • la sûreté des cheminements également, de jour comme de nuit • le confort des piétons doit être traité : bancs, espaces verts, éclairages, propreté • l'accessibilité aux PMR doit être assurée, certains points durs ou actions prioritaires pourraient être menées rapidement : • les cheminements au Campus (boue, trottoirs en gravillon, manque d'éclairage...) • les trottoirs le long de la RN 20, au Nord comme au Sud (après Véloland). • le marquage au sol de certains itinéraires ; accompagné d'un traitement antidérapant.

Face à l'objectif ambitieux de 305.000 déplacements à pied par jour, le Conseil n'a pas trouvé le montant du budget affecté au développement de la marche à pied et s'en inquiète.

Réponse de la Métropole

La Métropole partage cet avis. Plusieurs actions contribuent à atteindre ces objectifs :

- le plan piéton est prévu à l'action 1.1 (p36) et sa mise en œuvre à l'action 1.3. (p38). Comme tout document de planification, son niveau de réalisation sera suivi annuellement, et sa révision, ou non, pourra être questionnée de façon régulière. Une révision tous les 3 ans, semble néanmoins d'une fréquence trop importante.

- l'accessibilité PMR est encadrée par le Schéma d'accessibilité de la voirie et des espaces publics prévu dans l'action 1.1 et dont la mise en œuvre est prévue à l'action 1.3. L'action 2.5 (p56) prévoit la mise en accessibilité du réseau de transports collectifs, et notamment des arrêts. L'Annexe accessibilité (annexe 1) présente l'ensemble des actions en faveur de la mise en accessibilité du territoire.

Il n'a pas été fléchi de budget dédié pour le développement de la marche à pied, le budget global de réfection de voirie permettra de traiter les points durs des cheminements piétons. Cette question, d'identification ou non d'un budget dédié sera néanmoins re-questionnée dans le cadre de l'élaboration du Plan Piéton.

LA POLITIQUE DU STATIONNEMENT et des PARKINGS

Le Conseil suggère de mettre en place un observatoire du stationnement, afin de mesurer les effets des mesures prises en matière tarifaire. Ces mesures et capteurs de flux permettraient d'objectiver le débat (mesure des flux piétons, de la rotation des voitures en stationnement, etc.) • le renforcement des dessertes des P+R par les TC, en périphérie de la Métropole, renforcerait l'attractivité des P+R, et permettrait de diminuer la circulation en ville. • Simultanément l'observatoire du stationnement devrait aider à prendre les mesures nécessaires pour favoriser la vitalité des commerces du centre-ville.

Réponse de la Métropole

Ces propositions de création d'un observatoire du stationnement (intégré à l'observatoire des déplacements) et le développement de nouveaux P+R sont intégrées au PDU (Fiche action 3.1 du PDU – p60 et Fiche action 2.3 du PDU – p53)

• Concernant spécifiquement le parking de surface de la gare des Aubrais, le Conseil s'oppose à sa suppression, du fait de la perte de temps générée par un parking situé à l'ouest du faisceau de voies. Le maintien des capacités de parking à l'est est indispensable, en complément de la réalisation des parkings d'Interives. Le parking en ouvrage pourrait peut-être être rehaussé afin de participer au maintien nécessaire des capacités à l'est.

- Le Conseil affirme que la réalisation à court terme d'un téléphérique ou d'une passerelle ne doit pas être un obstacle à la réalisation future de la gare unique.

Réponse de la Métropole

Concernant la gare des Aubrais et son offre de stationnement, une part importante des usagers actuels de la gare provient de l'ouest du faisceau ferroviaire. Cette part devrait être augmentée avec l'urbanisation programmée dans le quartier Interives et sur le Nord-Ouest de la métropole.

Dans le cadre du réaménagement de la gare des Aubrais et du projet Interives, il n'est prévu une diminution forte de l'offre en stationnement autour de la gare, mais un équilibrage de l'offre sur l'Est et l'Ouest du faisceau ferroviaire. Ainsi, à l'Ouest, il est programmé la création d'un parking sous la place Danton, de 349 places dès 2020. Et il est réservée une possibilité de construire un parking en silo de 600 places supplémentaires, selon l'usage. A l'Est, le parking en ouvrage sera maintenu, et le parking en surface progressivement supprimé, par poches. Il est également à noter une fréquentation en baisse des parkings en surface et en silos actuels disponibles à l'Est du faisceau. Et le temps de traversée via le téléphérique sera de 2min30 seulement. *Ce niveau de détail n'est néanmoins pas à l'échelle du PDU et ne sera donc pas intégré au document.*

La Métropole partage cette opinion : la gare unique et le téléphérique sont deux projets aux temporalités différentes. Les deux actions (réalisation du téléphérique et réflexion sur la gare unique) sont inscrites au PDU.

AMELIORER L'EFFICIENCE du RESEAU de TRANSPORT en COMMUN (TC)

Le réseau de TC de la Métropole présente une offre kilométrique importante ; il est cependant encore peu utilisé, en comparaison avec d'autres villes françaises. Cette faible utilisation provient en partie de la faible densité de la métropole, mais aussi d'une faible attractivité du réseau de TC, due à une vitesse commerciale peu élevée et des fréquences de passage faibles. Pour améliorer l'attractivité du réseau, le Conseil préconise :

La création de couloirs bus sur les axes le permettant, couloirs ouverts également à la circulation des cars Rémi du réseau régional. • la généralisation de la priorité aux feux sur les lignes structurantes du réseau, avec boucles de détection en amont, ce qui permet de pallier en partie l'absence de couloirs bus. • le renforcement des fréquences sur ces mêmes lignes structurantes, et particulièrement sur les lignes de tram, avec une demande forte des étudiants de passer la fréquence à 20mn le soir contre 30 mn actuellement. • le développement du transport à la demande dynamique en périphérie, rendu souple et pratique avec les appli sur smartphone • le renfort de la desserte des parcs d'activité, ainsi que des zones de loisirs (Ile Charlemagne)

Réponse de la Métropole

L'ensemble de ces propositions est intégré au PDU.

L'action 2.1 (p48) prévoit d'améliorer les performances des lignes structurantes de transport urbain, notamment par la mise en place de priorité aux feux et la création de couloirs bus. Ces aménagements sont également prévus à moyen-long terme en accompagnement de la mise en place d'une ligne de transports collectifs structurante et performante en lien avec le Nord-Est de la Métropole pour renforcer la desserte des quartiers Jean Zay / Droits de l'Homme. (Fiche action 4.3 du PDU – p76)

Le renfort d'offre des lignes structurantes est prévu à l'action 2.1 : « Renforcer l'offre sur les lignes ou tronçons les plus chargés : à court terme, un renforcement de l'offre sur le secteur Droits de l'Homme est programmé ; à plus long terme, une augmentation de la fréquence de la ligne A pourrait être envisagée, en cas d'augmentation importante de la fréquentation de la ligne. »

Le développement du TAD est prévu à l'action 2.1 : « Développer des services de mobilité innovants et dynamiques dans les territoires peu denses : à court terme, il est prévu d'étendre l'expérimentation de transport à demande à réservation en temps réel sur de nouveaux secteurs de la métropole. »

La Métropole a fait le choix de « favoriser l'usage du vélo et de la marche pour les déplacements touristiques et de loisirs ». Et la Métropole partage l'avis du Conseil de développement de renforcer la desserte en transports collectifs des parcs d'activités (fiche action 2.1).

D'autre part le Conseil propose une coopération avec le réseau régional sur : • l'amélioration de la gare routière d'Orléans, bien placée, mais peu sécurisée • le rabattement de lignes interurbaines sur les lignes de tramway : o à Saint Jean de Braye Léon Blum (lignes 3 et 6) o à La Chapelle 3 Fontaines o à La Source ou au Zenith • l'établissement d'un accord Région-Métropole autorisant la montée de clients dans les cars Rémi à l'intérieur du PTU (à l'image de l'accord existant pour les lignes 8 et 16).

Réponse de la Métropole

La coopération avec la Région sur les questions de transport est au cœur du PDU, en témoigne le nombre d'actions pilotées par la Métropole et pour lesquelles la région est partenaire, et vice versa. En particulier, l'action 2.1 (p48) prévoit un travail en partenariat avec la Région pour favoriser le cabotage des lignes régionales, améliorer l'intermodalité entre les réseaux de transports urbains et interurbains, et optimiser les dessertes de transports interurbains. L'action 4.2 (p74) prévoit l'amélioration du pôle gare d'Orléans dont fait partie de la gare routière d'Orléans. Et de façon générale, il est prévu de poursuivre la concertation et le travail partenarial entre la métropole, la Région Centre Val de Loire et les autres autorités organisatrices de mobilité (Fiche action 5.1 p80)

LES DEVELOPPEMENTS FUTURS de LIGNES TC STRUCTURANTES

La priorité doit être donnée au renforcement de l'offre sur les lignes existantes, lignes de tram et lignes de bus structurantes. Puis aux aménagements de voirie pour réaliser des couloirs bus et mettre en place la priorité aux feux.

Au-delà, une extension du réseau armature de la Métropole devrait privilégier, par des circulations en site propre, bus BHNS ou tramway, vers :

Le quartier Interives, le pôle des cliniques et la commune de Saran

la desserte de l'avenue des Droits de l'Homme (associé à la création d'un P+R à proximité de la tangentielle).

Réponse de la Métropole

L'ensemble de ces propositions sont prévues par le PDU

- Amélioration des lignes de transports structurantes (Fiche action 2.1 p48) ;
- Développement d'une nouvelle offre de transport structurante en desserte d'Interives et le Nord de la métropole (Fiche action 4.6 p 76)
- Mise en place d'une ligne de transport collectif structurant pour renforcer la desserte des quartiers Jean Zay / Droits de l'Homme (Fiche action 4.6 p 76), associé à un P+R (Fiche action 2.3 p 53).

LES CONNEXIONS à l'IDF/ AEROPORTS/ GRAND PARIS

La connexion aux aéroports et au réseau ferroviaire national :

Le Conseil suggère à la Métropole de demander dès maintenant l'étude d'une liaison aux aéroports par des TER ou TGV, avec un financement des dessertes par la Région (connexions à étudier à Massy ou Villeneuve Saint-George)

La connexion au Grand Paris : Cette liaison doit être une priorité pour la Métropole. • En effet la ligne TER Paris-Orléans atteint environ 23.000 voyages/jour. • D'autre part l'amélioration de la performance de la ligne actuelle interviendra à l'horizon 2030, (avec la mise en place du système ERTMS2 , permettant de diminuer les cantonnements et d'améliorer les fréquences) • D'ici-là, une connexion au Grand Paris doit être étudiée, soit aux Ardoines, soit à Bibliothèque François

Mitterrand (mais plus complexe à insérer dans le trafic RER francilien). • Le Conseil suggère que la Métropole saisisse SNCF et SGP (Société du Grand Paris) sur le sujet, et finance si nécessaire la première étude de faisabilité (cout de l'ordre de 400K€à 500K€) afin d'accélérer les prises de décision pour la connexion à un projet qui a déjà démarré. • Le Conseil alerte : 1. sur le fait que l'intégration d'une halte ferroviaire ne doit pas être trop pénalisante en temps de parcours pour ceux qui continuent sur Austerlitz (difficultés d'insertion dans le trafic RER induisant un arrêt prolongé aux Ardoines par exemple). Pour faciliter cette demande, cette halte pourrait être demandée dans un premier temps en dehors des heures de pointe.

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

Réponse de la Métropole

Comme précisé dans la fiche action 5.2 du PDU (p82), la métropole souhaite renforcer la proximité du territoire avec le Grand Paris, et propose d'engager des réflexions partenariales sur l'opportunité de connecter Orléans à l'arrêt Bibliothèque François Mitterrand ou à une des gares du Sud du Grand Paris, et aux aéroports nationaux. La Métropole partage le point de vue du Conseil de Développement sur le fait que la desserte d'Austerlitz doit être maintenue, la desserte d'une gare du Grand Paris ne pouvant pas s'y substituer et que cette halte ferroviaire ne doit pas être trop pénalisante en terme de temps de parcours sur l'ensemble de la ligne Orléans-Paris.

UNE GARE UNIQUE POUR ORLEANS

A moyen terme, l'opportunité d'une gare unique à Orléans se pose. Une telle gare est indispensable à la Métropole, regroupant tous les trains en passage et les trains en terminus à Orléans, répondant ainsi à l'ambition de la Métropole de rejoindre le groupe des métropoles françaises les plus attractives. Le Conseil considère qu'une volonté politique forte doit être exprimée en ce sens, et que la Métropole doit en faire une priorité vis-à-vis de SNCF Réseau dans les nombreuses études que cette dernière doit réaliser.

Les études et les décisions définitives pour ce type de projet sont longues.

Toutefois il apparaît indispensable d'engager dès maintenant :

Les études de faisabilité d'un tel projet sur le site envisagé, au sud de la gare des Aubrais. La mise en place d'un comité de pilotage politique fort, dédié exclusivement à ce sujet et distinct des instances existantes à ce jour, piloté par le président de la Métropole, intégrant la Région, la Métropole, SNCF Réseau, SNCF Mobilités, et Gares et Connexions. Le financement par la Métropole d'une étude initiale à confier à SNCF Réseau dès début 2019 (coût de l'ordre de 500K€), afin de lancer le processus et montrer la détermination de la capitale régionale sur ce projet. Les réservations foncières nécessaires, afin de ne pas obérer les choix futurs.

Il est essentiel de faire connaître dès maintenant à SNCF le choix de la Métropole d'aller à terme vers cette solution de gare unique : • En effet le regroupement des postes d'aiguillage de la gare des Aubrais est prévu pour 2024. Il s'agit d'une opération lourde ; le schéma général des aiguillages doit être construit très en amont, et est fortement impacté par l'existence ou non d'une gare unique. D'où la nécessité de lancer les études rapidement. D'autre part, des études d'exploitation seront à mener pour intégrer la gestion des TER et la gestion des grandes lignes dans une gare unique. Celle-ci sera un véritable atout pour le développement et le rayonnement d'Orléans et de sa Métropole.

En attendant la réalisation de la gare unique, le Conseil insiste sur la nécessité de maintenir le parking de surface des Aubrais; en effet le Conseil estime que l'allongement du temps de parcours imposé par la suppression du parking de surface des Aubrais - temps de parcours supplémentaire nécessaire pour franchir les voies avant d'accéder à la gare - est en contradiction avec la volonté d'attractivité de la Métropole

Réponse de la Métropole

Les réflexions sur la gare unique en sont à leurs prémices, et la Métropole partage le point de vue qu'un tel projet nécessite des réflexions en amont.

Ainsi, l'action 4.2 prévoit de mener une réflexion sur l'opportunité et les impacts d'une gare unique sur la métropole regroupant les gares d'Orléans Centre et des Aubrais. Cette réflexion a débuté, la SNCF en a été informée, et participe à la démarche.

Concernant la gare des Aubrais et son offre de stationnement, des précisions ont été apportées par la métropole dans le cadre des remarques du conseil de développement sur le stationnement et les parkings (cf. ci-dessus).

LA LIAISON FERROVIAIRE ORLEANS-CHATEAUNEUF

Ce projet est aujourd'hui reporté par la Région, « les conditions institutionnelles, techniques et par voie de conséquence financières n'étant pas remplies » (avis à la Région du 25/10/2018)

Au vu de l'analyse socio-économique, des coûts importants du projet (240M€2015), et du faible nombre de déplacements projetés ne disposant pas de la ligne B du tramway dans le périmètre considéré, le Conseil prend acte de ce report, et souhaite toutefois l'accompagner de deux demandes :
 Que la liaison par car existante soit améliorée, avec notamment : un renforcement des fréquences en pointe. Une mise en place de la circulation sur la bande d'arrêt d'urgence sur la tangentielle dans le sens entrant vers Orléans (comme à Grenoble par exemple), une étude du gain de temps obtenu en rabattant les cars sur le terminus de la ligne B au Clos du Hameau ou à Léon Blum à Saint Jean de Braye. • enfin un traitement global de la ligne en « BHNS, ligne à haut niveau de service
 2. Que les autres demandes de la Métropole en matières d'études sur le ferroviaire soient prioritaires dans le cahier des charges de SNCF (études sur la connexion avec le Grand Paris, et sur la gare unique)

Réponse de la Métropole

Le préfet du Loiret a en effet annoncé en novembre 2018 qu'il ne délivrera pas la déclaration d'utilité publique de la réouverture de la ligne ferroviaire Orléans-Châteauneuf aux voyageurs. Cette annonce a été faite après l'arrêt du projet de PDU. Néanmoins, ce risque de report du projet avait été intégré.

Le PDU propose ainsi, dans l'attente de la réalisation du projet, de renforcer l'offre de transport régionale routière par une desserte en transport performante, en intermodalité et complémentarité avec le réseau de transport urbain. Et le PDU porte aussi l'objectif d'améliorer les liaisons ferroviaires vers le Paris et le Grand Paris et le projet de gare unique (Fiches actions 4.2, 5.2 et 5.3 – p74 ; p82-85)

INCITER ENTREPRISES et ADMINISTRATIONS à PRENDRE des MESURES en faveur du DEVELOPPEMENT DURABLE :

Le Conseil insiste pour que les administrations et collectivités donnent l'exemple en établissant des PDA : Métropole, Département, Région, Hôpital, ...

La Métropole, misant à raison sur le développement durable, doit poursuivre la promotion de ces plans de déplacements, en s'appuyant notamment sur :

La réalisation d'un document de base, transposable, comme aide à l'élaboration d'un PDE ; document qui pourrait reprendre les « bonnes pratiques » à destination des employeurs.

La création d'un guichet unique pour instruire ces plans • le fait de confier cette mission à l'exploitant transport, ou à une agence de la mobilité.

Un plan de déplacements pourrait être mis en place pour chaque parc d'activités, pour régler les problèmes de congestion à l'heure de pointe.

L'écèlement de l'heure de pointe : la Métropole doit pouvoir parler aux Universités, lycées, collèges, afin d'écèlement l'heure de pointe en décalant les horaires de rentrée. (Le cas de Rennes est remarquable : le décalage de l'heure de rentrée de 15 minutes dans une université a permis de

décongestionner la ligne de métro à l'heure de pointe , et de ne pas acheter de rames supplémentaires).

Réponse de la Métropole

Le PDU porte pour objectif d'informer et promouvoir la mobilité durable auprès des entreprises et salariés du territoire. Le PDU prévoit ainsi d'accompagner les entreprises et les administrations dans la réalisation des plans de mobilité (PDE / PDA) et de mener des actions régulières de sensibilisation aux pratiques de déplacement alternatives en s'appuyant sur la centrale de mobilité (Fiches action 3.3 du PDU – p 64 et 3.2 du PDU – p 62). La réalisation du PDA, ou plan de mobilité, de la métropole est également une des actions inscrite au PDU (Fiche action 3.3 du PDU – p 64).

De plus, certaines actions proposées par le Conseil de Développement sont déjà en œuvre :

- l'ADEME Centre Val de Loire a élaboré, en lien avec la DREAL Centre, Orléans Métropoles et les autres autorités organisatrices de mobilité de la région des documents d'aide à l'élaboration des plans de mobilité d'entreprises (PDE) ou d'administrations (PDA). Ces documents sont téléchargeables sur le site de l'ADEME Centre Val de Loire.
- Depuis janvier 2018, et conformément à la loi de transition énergétique pour la croissance verte, la métropole est le guichet unique qui recense et archive les PDE/PDA élaborés par les entreprises du territoire.

Enfin, concernant l'écrêtage des heures de pointe, le PDU prévoit d'initier un travail partenarial avec les grands employeurs et les universités du territoire pour adapter les rythmes de travail et d'études et favoriser le télétravail (Fiche action 3.4 du PDU – p 66). L'objectif de cette action est de limiter le poids des heures de pointe, que ce soit au niveau du trafic routier, que du dimensionnement des réseaux de transport.