

# Ateliers du PDU – session 3

Novembre 2017



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



# Sommaire

Le PDU, où en est-on ?

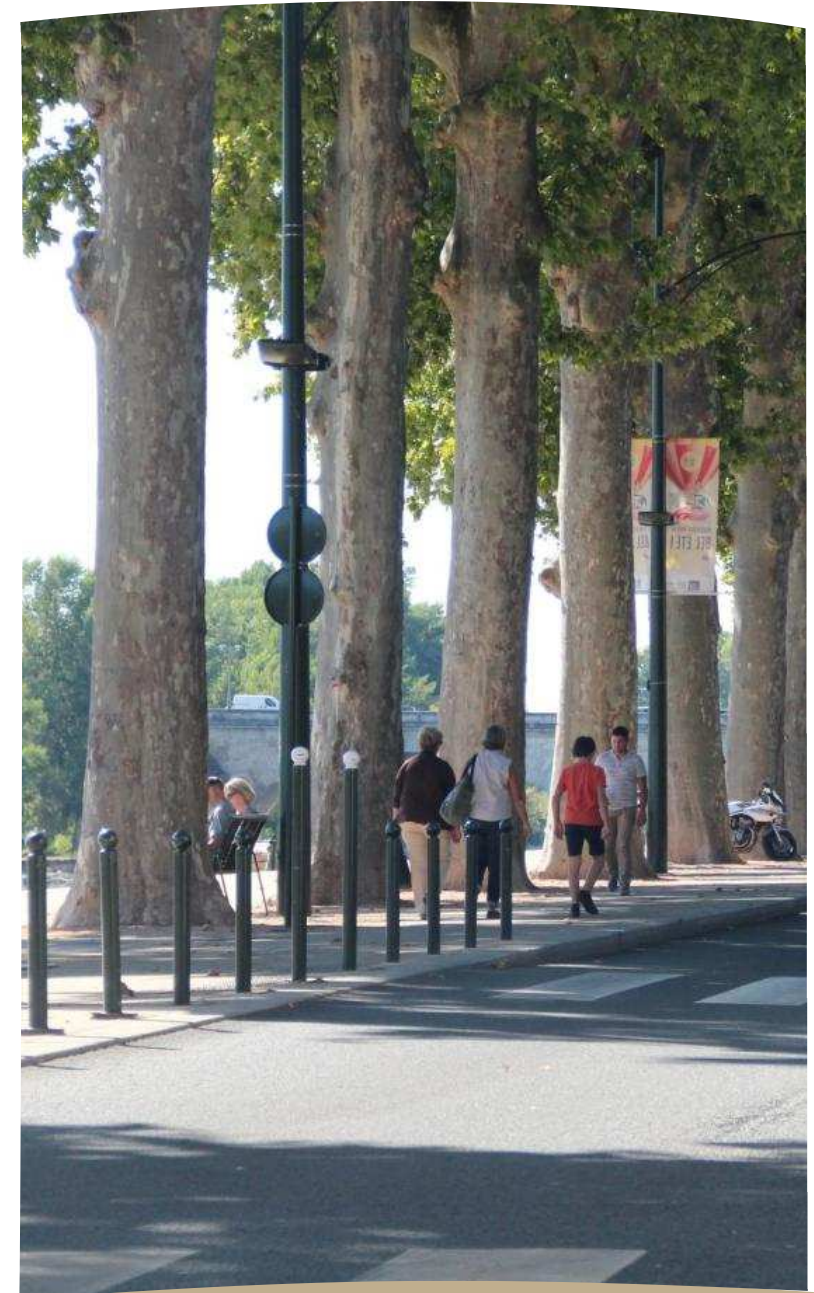
Objet et déroulement de l'atelier

Améliorer l'accessibilité et la marchabilité

Marchabilité, accessibilité et aménagement de l'espace public

Accessibilité des réseaux de transport

Gouvernance et accessibilité PMR



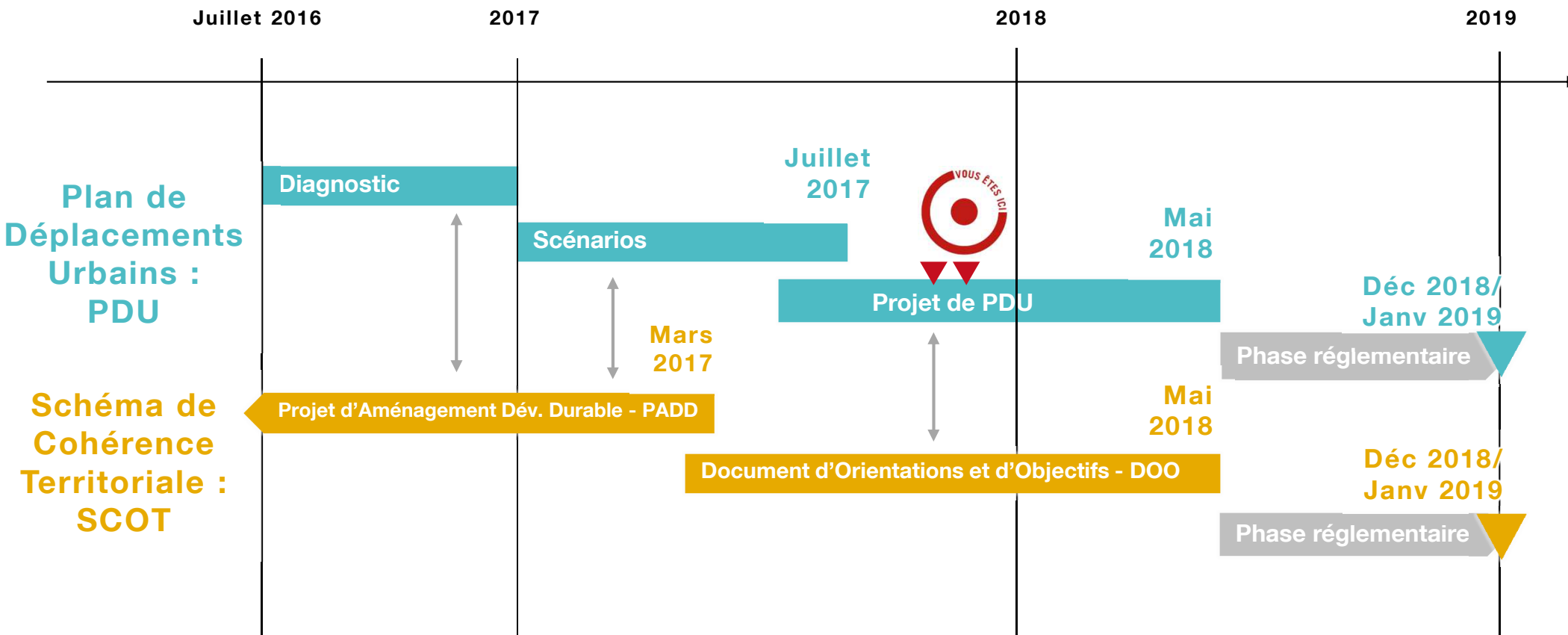
# Le PDU, où en est-on ?



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

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

# Le calendrier du PDU et du SCOT



▼ Deuxième série d'ateliers dans le cadre du plan d'actions pour alimenter et renforcer ses déclinaisons avec des retours du terrain et des idées nouvelles.

## Rappel : les ateliers de mars 2017

L'organisation du réseau de transports collectifs

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

L'accompagnement au report modal

## Les ateliers de septembre 2017

Encourager la pratique du vélo par les services

Impact environnemental de la mobilité

Favoriser une mobilité moins carbonée

# Organisation de la journée

## Atelier 1 : 10h30–12h

Comment développer la marche ?  
Comment améliorer l'accessibilité  
des services de transport et  
voies ?

## Atelier 2 : 14h15–15h45

Comment améliorer l'information,  
la billettique, et la tarification  
multimodales ?

## Atelier 3 : 16h–17h30

Comment optimiser le  
stationnement ?

**en cours de  
mise à jour**

I

Pour une  
articulation entre  
urbanisme et  
transports

II

Pour valoriser et  
optimiser les  
transport  
collectifs

III

Pour un partage  
de la voirie plus  
équitable

IV

Guider les  
territoires vers  
une mobilité plus  
durable et plus  
intelligente

V

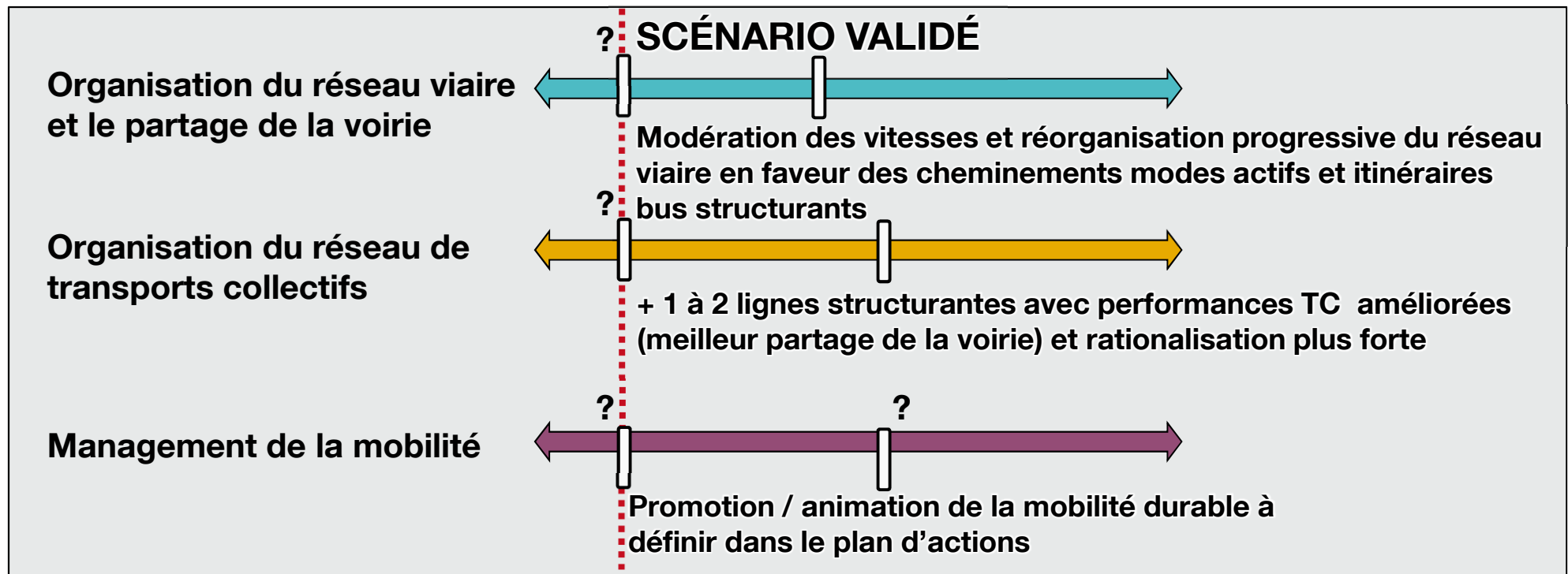
Pour des  
solutions de  
mobilité pensées  
au-delà des  
frontières  
administratives



# Scénario retenu

## 3 scénarios contrastés proposés aux élus :

- Avec des niveaux d'ambition différents sur :



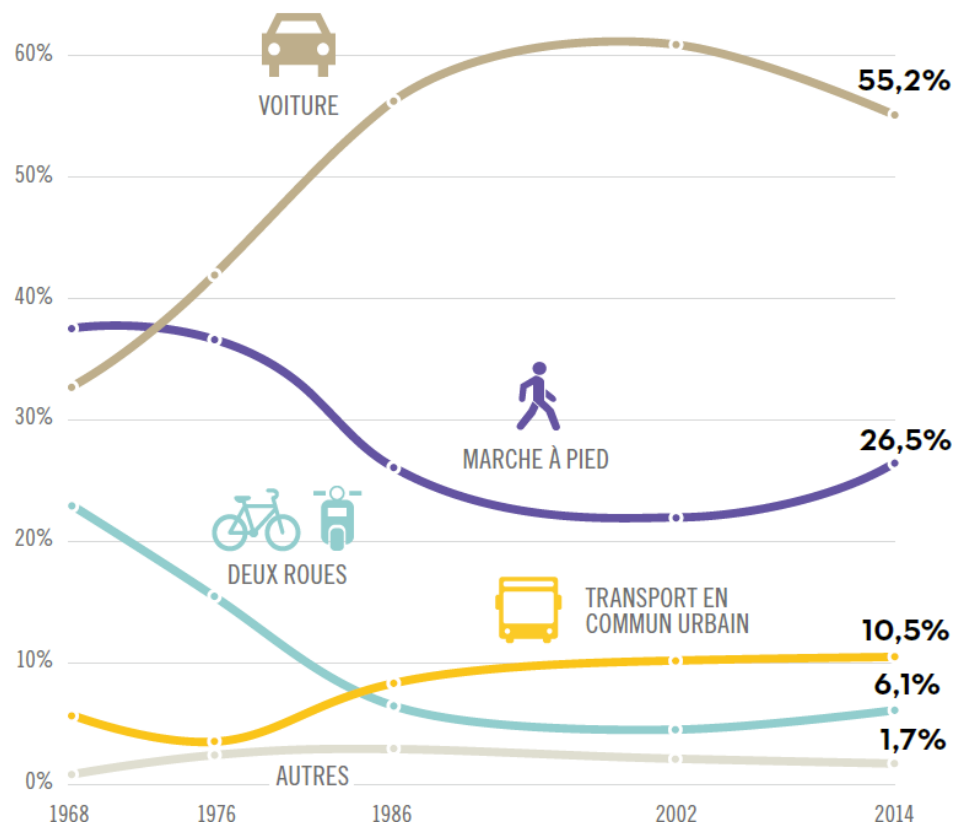
## Les autres composantes de la politique de mobilité seront bien sûr intégrées au plan d'actions :

- Services à la mobilité ;
- Intermodalité ;
- Développement des véhicules propres ;
- Logistique ;
- etc.



# Objectif de baisse de la part modale automobile

Évolution des parts modales des habitants de l'agglomération<sup>1</sup> :



- Orléans Métropole s'est donné pour objectif de passer sous la barre des **50%** de part modale automobile à l'horizon 2028 ;
- L'ambition sur la baisse de la part modale automobile à l'horizon PDU doit être prolongée voire amplifiée, à plus long terme.

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

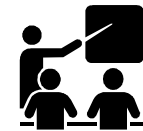
A noter que l'enquête menée en 2002 présente certains biais, certains résultats et notamment l'usage de la voiture ont été surévalués.

# Objet et déroulement de l'atelier



# Organisation de l'atelier

■ Introduction et présentation des objectifs de l'atelier



**10-15 minutes**

■ Cadre de réflexion sur le sujet de l'atelier et débats



**75 minutes**



■ Synthèse (si plusieurs groupes)



**5 minutes**

---

**~ 1h30**

# Améliorer l'accessibilité et la marchabilité





# Objet de l'atelier

**Comment améliorer  
l'accessibilité et la  
marchabilité du territoire ?**

**Atelier 1 : 10h30 –12h00**

- L'aménagement de la voirie et des espaces publics
- La communication et l'incitation à la marche à pied
- L'accessibilité des réseaux de transport
- Les questions de gouvernance spécifiques à l'accessibilité des personnes à mobilité réduite

# Améliorer l'accessibilité et la marchabilité

## Marchabilité, accessibilité et aménagement de l'espace public



# Marchabilité

## Les 5 «D» pour favoriser la marchabilité du territoire

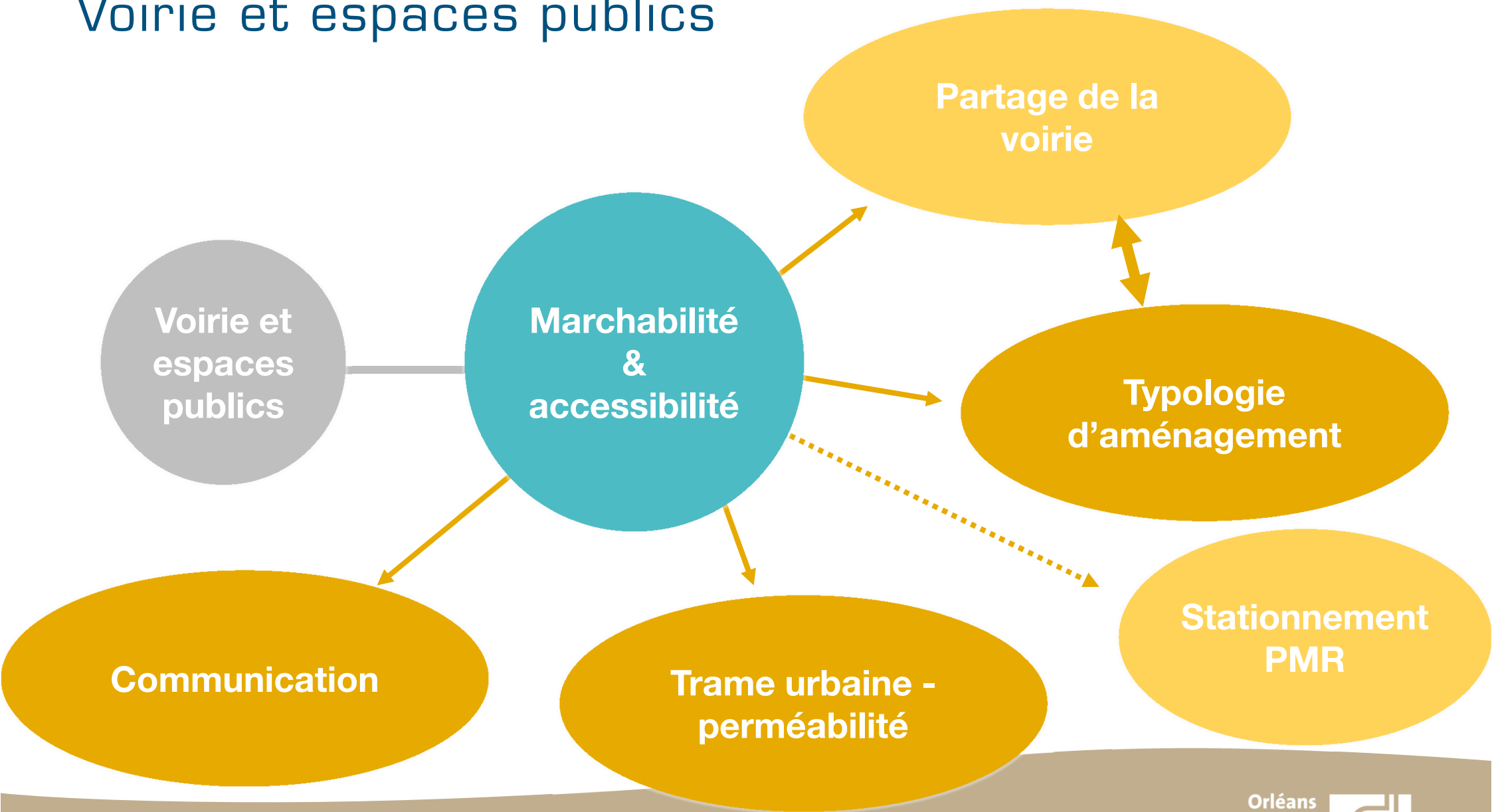
- « *Density* » – Densité
- « *Diversity* » – Diversité
- « *Design* » – Aménagement
- « *Distance to public Transport* » – Proximité des TC
- « *Destination accessibility* » - Accessibilité de la destination

*Aménagement de la voirie*

*Mobilier urbain*

*Jalonnement...*

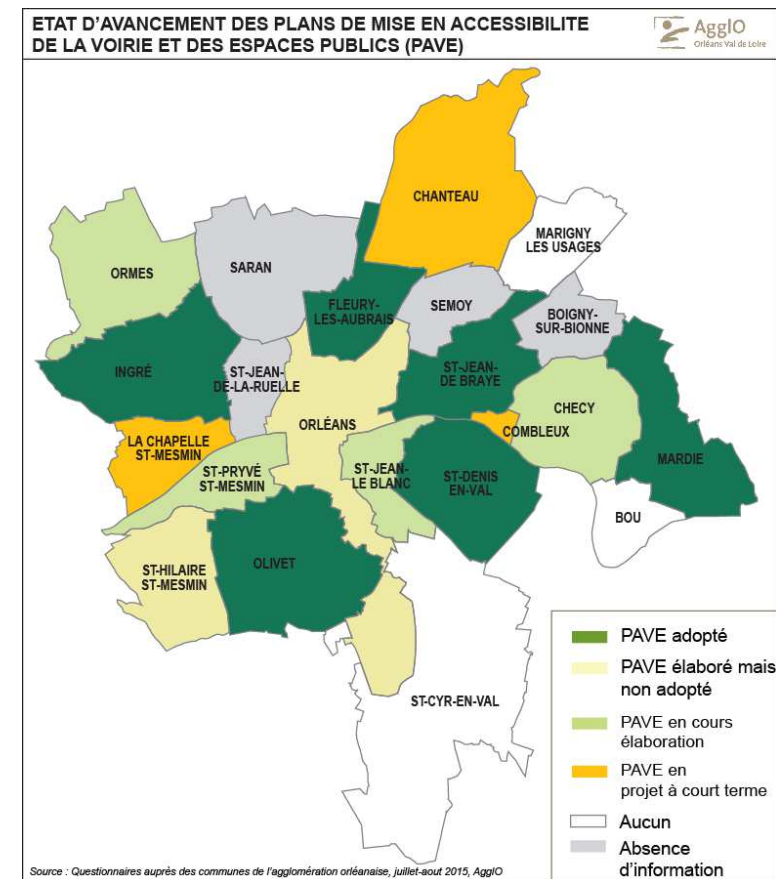
# Voirie et espaces publics





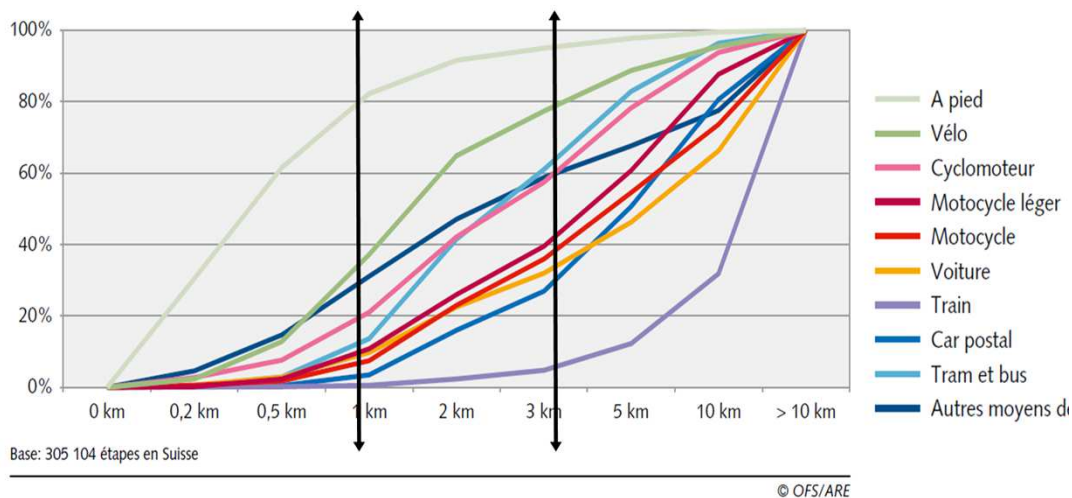
# Réflexion préalable : la réglementation pour la mise en accessibilité de l'espace public

- **PAVE** : Plans de mise en Accessibilité de la Voirie et des Espaces publics
  - ➔ 6 PAVE adoptés et en cours de mise en œuvre / 4 en cours d'élaboration / 3 en projet / 2 élaborés mais non adoptés
- Politique de mise en accessibilité de la voirie et des espaces publics :
  - ➔ Automatiquement en cas de travaux neufs ou de réhabilitation de voirie
  - ➔ Pour les communes ayant adoptés un PAVE : prioritairement en desserte des établissements scolaires, espaces culturels, bâtiments administratifs, commerces, aux niveaux des traversées piétonnes ....

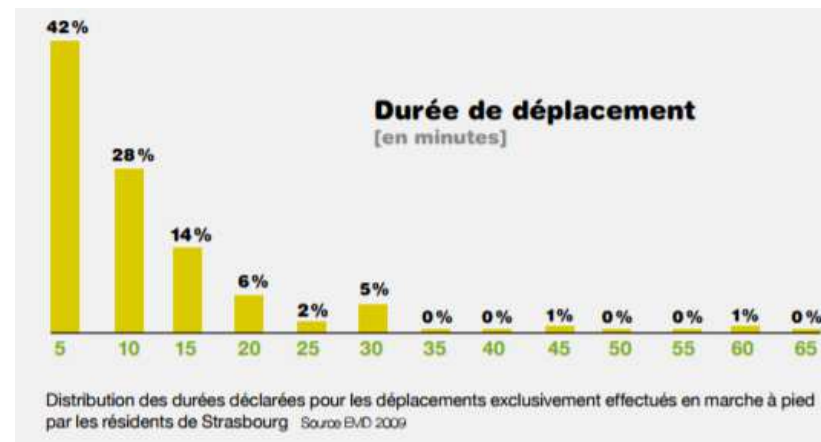


# Réflexion préalable : quels déplacements pour les piétons ?

**La majeure partie des trajets effectués en marche à pied sont inférieurs à 15min et à 1km**



Source: La mobilité en Suisse, Résultats du micro-recensement mobilité et transports 2010, Office fédéral de la statistique et Office fédéral du développement territorial, 2012



Source : Plan piéton de Strasbourg

## Réflexion préalable - Ce que n'aiment pas les piétons

- Les détours,
- Monter,
- La pluie, le froid, le vent,
- Le soleil brûlant,
- Les cheminements peu sûrs, peu conviviaux, peu attrayants,
- Les espaces sans possibilité de s'asseoir,
- Les espaces sales, peu accueillants.





# Réflexion préalable : les aménagements de voirie favorables à la marche et aux déplacements des PMR

## ■ La zone 30

Adaptée aux voies avec un trafic moyen à faible, elle permet d'améliorer la cohabitation de la voiture avec les modes actifs

## ■ L'aménagement de trottoirs confortables

La largeur minimale d'un trottoir doit être de 1,40 mètres pour être accessible, hors mobilier urbain. Toutefois si les enjeux piétons sont forts, cette largeur n'est pas suffisante

## ■ La zone piétonne

Adaptée là où les enjeux de pacification sont les plus forts

## ■ La voie verte ou trottoir partagé piétons / cycles

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



Largeur	Exemples d'application
1.50 m - 2.00 m	- localement en cas de rétrécissement - insuffisant sur de longues distances, sauf sentiers et raccourcis
2.00 m	- pour des trottoirs peu fréquentés - courant à la campagne
2.50 m	- largeur à privilégier pour les aménagements piétons - courant au sein des agglomérations et dans les quartiers urbains
≥ 3.00 m	- tronçons fortement fréquentés par de nombreux types d'utilisateurs - courant dans les centres de localités et aux centres-villes

fig. 5 Quelques largeurs de cheminements et indications quant à leur utilisation (pour les tableaux détaillés, y compris les espaces supplémentaires, v. chapitre 7.1 ; Source : représentation établie par les auteurs sur la base de la norme VSS SN 640 070)



## Sur la Métropole, l'aménagement très inégal ...



... n'incite pas toujours à marcher et n'est pas toujours accessible !

# Accessibilité / marchabilité de la voirie et les espaces publics – comment améliorer la situation ?

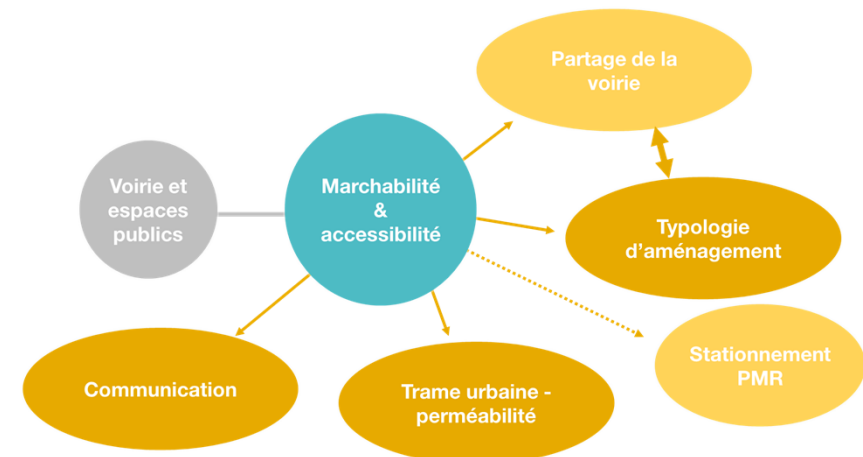
## Les actions « volontaristes » mises en place ou prévues :

- A Orléans : l'extension de la zone 30 à l'ensemble de l'intra-mail ;
- A Saint Jean de Braye : budget spécifique alloué chaque année et suivi précis du linéaire de voiries accessibles ;
- A Orléans : mise à disposition de fauteuil « en libre service » dans certains bâtiments publics

# Accessibilité / marchabilité de la voirie et les espaces publics – comment améliorer la situation ?

## >>>> A vous de jouer <<<<

- Citer et hiérarchiser les **5 à 7 actions** qui vous paraissent les plus nécessaires à entreprendre pour améliorer l'accessibilité et la marchabilité du territoire
- **Prioriser sur la carte** les secteurs qui vous paraissent les plus à enjeux en terme d'amélioration de la marchabilité et de l'accessibilité



### Exemples d'actions possibles :

- Réalisation d'un plan piétons ?
- Créer un guide des bonnes pratiques ?
- Prévoir l'extension des zones piétonnes ? Secteurs prioritaires ?
- Prévoir l'amélioration (dont la mise en accessibilité) de l'ensemble des traversées piétonnes à proximité immédiate des arrêts de bus ?
- Favoriser une plus grande perméabilité des îlots ?
- Résorber les coupures urbaines ?
- Poursuivre l'équipement en feux sonores ?
- Optimiser le mobilier urbain, l'éclairage et l'entretien des trottoirs ?
- Développer le stationnement pour les PMR ?
- Améliorer la signalétique piétonne (affichage du temps de parcours à pied, des itinéraires...)?
- Mettre en évidence des circuits particulièrement attractifs pour les piétons ?
- Mettre en place des plans piétons affichant les principaux lieux, itinéraires et temps de parcours ?
- Communiquer sur les bienfaits de la marche (santé, écologie...)?
- Créer des balades urbaines ?
- Créer des aménagements spécifiques / ludiques ?

# Améliorer l'accessibilité et la marchabilité

## Accessibilité des réseaux de transport



# Accessibilité du réseau TAO

- **Le matériel roulant est accessible** (seuls les minibus non électriques ne le sont pas, mais la course TAD est assurée pour les PMR) ;
- En 2017, 40% des quais sont accessibles et **2/3 des voyages** sont faits sur des lignes accessibles ;
  - ➔ Projet lancé en fin 2014 de mise en accessibilité de **390 arrêts identifiés « prioritaires »** / 761 (SD'AP)
  - ➔ Avancement à l'été 2017 : 167 arrêts totalement accessibles / 73 arrêts partiellement accessibles / 150 arrêts non accessibles
- Un **service de TPMR** en cours d'optimisation :
  - Réservé aux personnes présentant un handicap moteur et/ou visuel ne pouvant emprunter le réseau TAO accessible (invalidité d'au moins 80% ou passation devant commission d'inscription) domiciliées dans la métropole.
  - 1,50€ : le même prix que les tickets à l'unité.

Rappel diagnostic



# Accessibilité du réseau Rémi

Rappel  
diagnostic

## Liaisons régulières départementales et interdépartementales

- 15 lignes en liaison avec Orléans Métropole
- Un système de réservation pour le transport de personnes à mobilité réduite (TPMR) :  
Sur l'ensemble des lignes régulières Rémi aux horaires, jours de fonctionnement et arrêts prévus et indiqués sur les fiches horaires  
Réservation pour que le transporteur affecte un car adapté et du personnel formé sur la ligne

# Accessibilité du réseau ferré

Rappel  
diagnostic

- Service d'accueil et d'accompagnement pour les personnes à mobilité réduite de la SNCF en gares des Aubrais et d'Orléans
- **Accès plus** en gares des Aubrais et d'Orléans : service de réservation gratuit (SNCF Voyages) pour personnes à mobilité réduite, garantissant l'accompagnement depuis l'accueil en gare de départ jusqu'à l'installation à bord du train, puis en gare d'arrivée
- **Matériel roulant** circulant sur le Réseau TER Centre-Val de Loire hétérogène, son accessibilité souvent partielle → Aux gares non accessibles et/ou desservies avec du matériel non accessible, SNCF Mobilités a déployé des équipements (plateformes élévatrices et rampes mobiles sur chaque quai) facilitant, avec assistance humaine, l'accès et la descente du train.

# Accessibilité des réseaux

L'accessibilité des réseaux et les mesures d'accompagnement mises en place sont-elles **satisfaisantes ?**

Comment les améliorer / **optimiser** ?

Quelles pourraient être les **nouvelles actions** ?

## Exemples d'autres possibilités à débattre :

- Mise en accessibilité des arrêts ? Des espaces de service ?
- Amélioration de l'intermodalité ? Amélioration de la connexion entre la gare SNCF et la gare routière d'Orléans ?
- Accompagnement des publics ?
- Amélioration de la billettique ?
- Développement de l'information sur l'accessibilité des transports urbains ?
- Amélioration de la visibilité de l'information (sonore et visuelle) dans les transports et sur les quais ?

# Améliorer l'accessibilité et la marchabilité

## Gouvernance et accessibilité PMR



# Documents cadres et instances réglementaires pour la mise en accessibilité pour les personnes à mobilité réduite

- **SDA Transport** : Schéma directeur – agenda d'accessibilité programmée du service de transport d'Orléans Métropole mis à jour en septembre 2016
- **SDA ERP** : Schéma d'Accessibilité Programmé des ERP communaux  
Au moins 7 communes l'ont élaboré
- **CCA/CIA** : Commissions Communales (ou intercommunale) pour l'Accessibilité, obligatoires pour les communes (ou intercommunalités) de plus de 5'000 habitants (12 communes de la Métropole)
  - Missions :
    - Suivre la mise en accessibilité du cadre de vie (bâti, voirie, espaces publics, transport, ERP, logements)
    - Concerter et prendre en compte les besoins des usagers pour apporter des propositions d'amélioration de la mise en accessibilité
  - Rapport annuel présenté au conseil municipal
  - 7 communes de la Métropole (au minimum) ont créé une CCA + 2 ont une instance différente pour ce thème

# Gouvernance et instances pour la mise en accessibilité du territoire pour les personnes à mobilité réduite

## Les actions plus « volontaristes » mises en place ou prévues

- A Saint Jean de Braye : Actions de sensibilisation par rapport aux différents handicaps (Spectacle/forum sur le handicap psychique en 2011, parcours piéton avec l'APADVOR en 2012 et l'APF en 2013)
- A Orléans : Actions de sensibilisation auprès de la population avec l'aide des associations  
Mise en place d'un programme d'actions en 2016 : Transcription en braille de documents administratifs, formation de deux agents en mairie centrale à l'accueil du public sourd et malentendant, soutien à la création d'une ludothèque, en lien avec l'association Accompagner l'autisme...
- Réflexion en cours sur création d'une CCA sur la ville d'Orléans (avec services mutualisés Ville-Métropole) ou transfert des compétences à la CIA

Ces actions donnent-elles **satisfaction** ?

Comment les améliorer / **optimiser** ?

Quelles pourraient être les **nouvelles actions** en matière de **gouvernance** ?

Merci pour votre attention.



**Manon Debain**

manon.debain@transitec.net

**Pauline Zylberblat**

pauline.zylberblat@transitec.net

TRANSITEC Ingénieurs-Conseils

28 rue Sainte Foy · F-75002 PARIS

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

paris@transitec.net · www.transitec.net

