



Organisation des travaux de mise en œuvre du projet des mobilités de l'interSCoT de l'Orléanais
Comité de pilotage du 7 décembre 2017

Etude InterSCoT « Mobilités et déplacements »



UNION EUROPÉENNE
 FONDS EUROPÉEN AGRICOLE
 POUR LE DÉVELOPPEMENT RURAL



Cette opération est cofinancée par l'Union européenne. L'Europe investit dans les zones rurales.



- 1. L'approfondissement du schéma cible des mobilités**
- 2. La mise en place d'une conférence territoriale de l'Orléanais**
- 3. L'opportunité et les conditions d'une prise de compétence Mobilité par les communautés de communes**
- 4. Conclusions de l'étude**

Le schéma cible des services de mobilité de l'Orléanais se compose de deux volets complémentaires

❖ Schéma cible des services de transports collectifs de l'Orléanais

- avant mise en service des nouvelles lignes ferroviaires Orléans-Châteauneuf et Orléans-Chartres -

- Niveau d'offre cible fer / route sur les différents bassins de vie et axes d'accès à la Métropole d'Orléans et aux pôles d'emplois de l'Orléanais
- Adaptation de l'offre à envisager au regard des services offerts actuellement
- Intermodalité TER / Rémi / TaO

Les services décrits ici le sont à infrastructure inchangée, c'est-à-dire à un horizon de temps antérieur à la mise en service des nouvelles lignes ferroviaires Orléans – Châteauneuf-sur-Loire et Orléans – Chartres. Ces nouvelles lignes ferroviaires n'en demeurent pas moins des objectifs primordiaux du projet mobilités interSCoT de l'Orléanais.

❖ Schéma cible des services d'éco-mobilité automobile de l'Orléanais

- Grands bassins versants pour l'accès automobile à la métropole
- Aires de covoiturage et P+R permettant de couvrir les besoins de rabattement VP/VP et VP/TC
 - de tous les bassins vers la métropole
 - de la métropole vers les pôles d'emploi des pays de l'Orléanais

❖ **Priorité 1 : améliorer très significativement la desserte de l'axe Orléans-Jargeau-St-Denis-Châteauneuf en préfiguration de la future ligne de train**

- *objectif : atteindre un niveau de service « comparable » à celui de l'axe TER Beaugency-Orléans -*

- Reconfigurer les lignes 3 et 7A pour permettre
 - une mise à niveau du volume d'offre pour passer de 9 à 20/25 AR/jour entre Châteauneuf et Orléans
 - des liaisons avec la Métropole par l'est (St-Jean-de-Braye) et par le sud (St-Jean-le-Blanc et La Source)
 - des liaisons Jargeau - St-Denis – Châteauneuf
- Rendre l'offre lisible en distinguant la ligne omnibus Châteauneuf-Orléans de la ligne rapide Gien-Sully-Orléans

❖ **Priorité 2 : améliorer la lisibilité de l'offre de l'axe Orléans-Meung-Beaugency**

- Distinguer la ligne principale Rémi de l'offre de rabattement et améliorer la complémentarité entre le train et le car
- Mettre l'offre TER de Meung (17 AR/jour) au niveau de celle de Beaugency (20 AR) et accroître l'offre dans les gares intermédiaires (de 5 à 8-10 AR)

❖ **Priorité 3 : améliorer le fonctionnement de l'axe La Ferté-St-Aubin – Orléans**

- Accroître et adapter l'amplitude horaire de l'offre TER à La Ferté-St-Aubin (+2 AR/jour) et améliorer l'accès tous modes de la gare de St-Cyr-en-Val

❖ **Priorité 4 : réorganiser l'offre des lignes à branches pour plus de lisibilité et d'efficacité**


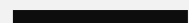
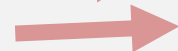

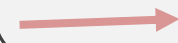
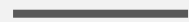

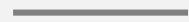

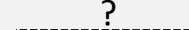



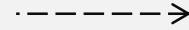

- Lignes 16 et 20 : simplifier en supprimant les branches et en organisant des correspondances optimisées
- Lignes 1A et 1B : assurer le lien Bricy-Gidy-Orléans et l'accès à Cercottes (gare) ; améliorer la liaison Gidy-Orléans

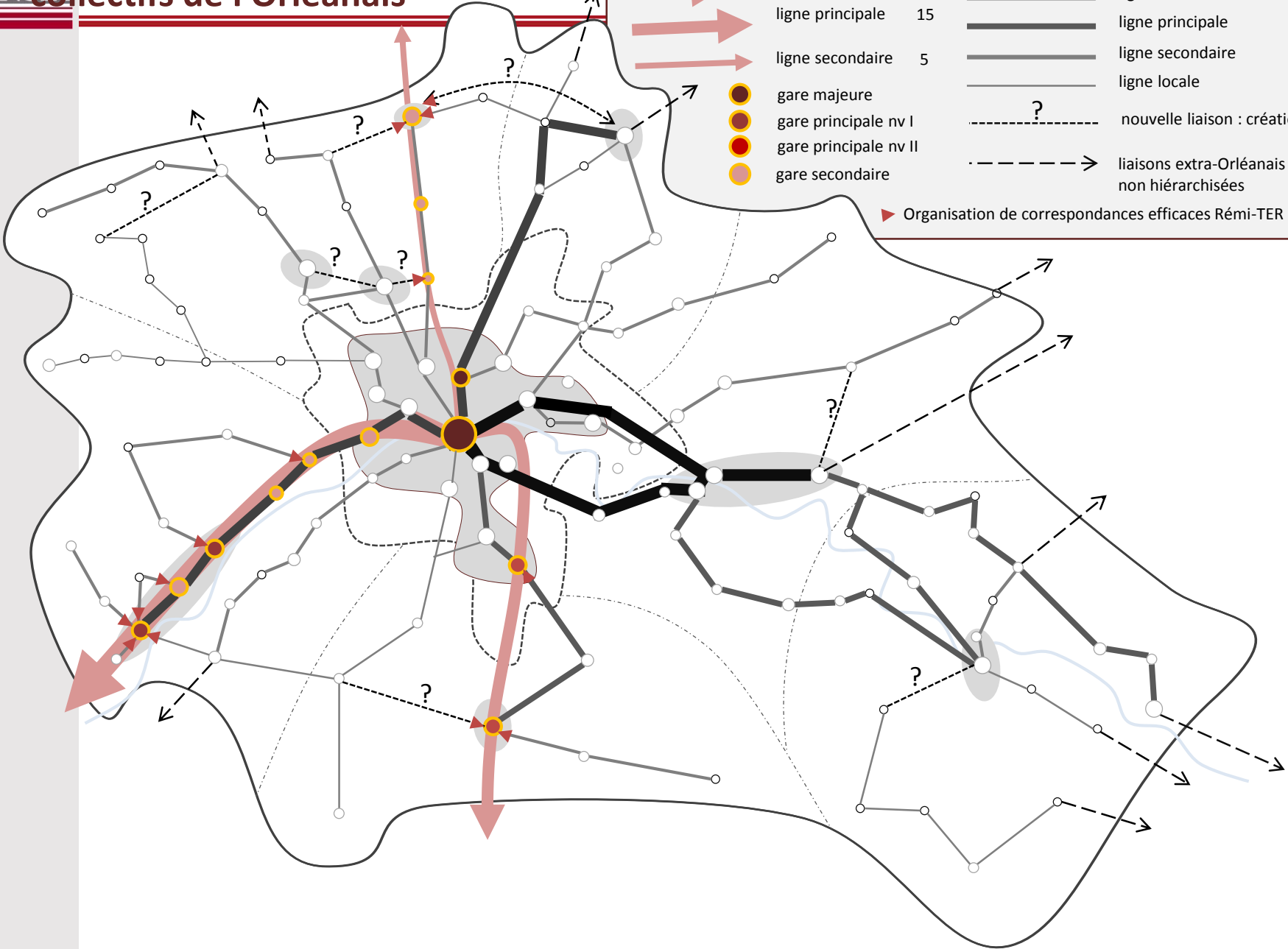
❖ **Priorité 5 : ajuster localement l'offre pour améliorer les liaisons internes et de rabattement**

- Dédoubler la ligne 17 entre une ligne courte d'accès à Orléans et une ligne d'accès à Châteauneuf-St-Denis depuis les communes les plus à l'Est
- Etudier des possibilités de prolongement de lignes afin d'assurer la liaison avec des polarités locales (ligne 1C jusqu'à Patay, ligne 2 jusqu'à Sully...) et/ou des pôles d'échange (Sougy et Neuville vers Artenay, Jouy-le-Potier et La Ferté-St-Aubin) ; étudier la possibilité d'améliorer simultanément l'offre ferroviaire et l'offre de rabattement (Artenay)

Nota bene : ces priorités sont des objectifs à court terme, avant mise en service des lignes ferroviaires Orléans – Châteauneuf-sur-Loire et Orléans – Chartres, qui restent des objectifs à moyen terme pour l'Orléanais

Schéma cible des transports collectifs de l'Orléanais

Lignes ferroviaires		Lignes routières	
	AR/JOB		AR/JOB
	ligne structurante 20		ligne structurante renforcée 20/25
	ligne principale 15		ligne structurante 10/15
	ligne secondaire 5		ligne principale 5/10
	gare majeure		ligne secondaire 4/5
	gare principale nv I		ligne locale 2/3
	gare principale nv II		nouvelle liaison : création à instruire
	gare secondaire		liaisons extra-Orléanais non hiérarchisées
			Organisation de correspondances efficaces Rémi-TER



- ❖ **Créer une tarification multimodale commune pour le territoire de l'Orléanais, intégrée à Jvmalin, et mettre en place un dispositif d'information et de communication spécifique (notamment une carte de l'offre multimodale, de bout en bout, sur le territoire)**
- ❖ **Créer ou conforter l'existence de pôles d'échange sur tous les axes d'entrée dans la Métropole d'Orléans en y faisant converger les lignes Rémi et en y organisant l'intermodalité (horaires, cheminements)**
 - afin de multiplier les destinations efficacement atteignables via l'accès précoce au réseau urbain TaO
 - et d'envisager un rabattement systématique sur le réseau TaO quand ce dernier est capable de l'absorber et que cela ne dégrade pas le temps de transport de bout en bout jusqu'au centre d'Orléans
- ❖ **Améliorer l'accès tous modes aux gares du territoire**
 - modes actifs, TC, VP, information et intégration intermodale
 - identifier la fonction spécifique (insertion urbaine, rabattement proche TC / vélo, rabattement lointain TC / voiture) de chaque gare en fonction de sa situation territoriale
- ❖ **Etudier les possibilités d'approfondir la mutualisation de certaines lignes Rémi avec les lignes Express TaO (rationalisation de l'offre et clarification pour l'utilisateur)**
 - lignes Rémi 5 et ligne TaO 70 (sur le modèle des lignes Rémi 8 et 16 avec les lignes TaO 71 et 72)
 - étudier l'opportunité de donner une fonction métropolitaine à la ligne 17

Légende

Pôles de correspondance TAO :

- à créer
- à renforcer
- à conforter
- à connecter

Lignes TAO et Rémi :

- 1 Lignes réseau TAO
- 1A Lignes réseau Rémi

Liste des pôles TAO :

- J : Jacinthes (Saran)
- T : Turbulences (Orléans)
- M : Madeleine (Orléans)
- SE : Saint-Euverte (Orléans)
- T-D : Tourelles-Dauphine (Orléans)
- LS : La Source (Orléans)
- SJB : Saint-Jean-de-Braye
- PH : Pierre Heuslin (Saint-Jean-le-Blanc)
- CM : Chapelle-Saint-Mesmin
- VH : Victor Hugo (Olivet)
- O : Olivet

Schéma cible des pôles d'échange entre les réseaux Rémi et Tao



Attention : compatibilité à vérifier au cas par cas avec la fonction de desserte scolaire des lignes interurbaines

❖ Mettre en place un dispositif complet de covoiturage à l'échelle de l'Orléanais

- promouvoir le covoiturage à l'échelle de l'Orléanais, dans une perspective d'accès à la métropole et aux pôles d'emploi des pays de l'Orléanais
 - communication
 - incitation, notamment via le stationnement réservé (à destination ou dans les P+R), la prise en charge du coût de ce stationnement, un dispositif de ludification et, éventuellement, une prise en charge partielle du coût pour le covoitureur passager
 - intégration des offres de covoiturage au calculateur multimodal régional Jvmalin, ainsi qu'à un dispositif de tarification combinée avec les transports collectifs
- assurer la couverture de tous les axes d'accès à la métropole d'Orléans par des aires de covoiturage situées à 20 à 25 km d'Orléans dans des zones facilement accessibles en voiture, mais dont la localisation fine dépend de choix à faire sur
 - le niveau de confort / agrément / sécurité à garantir
 - le niveau cible de services complémentaires à promouvoir (service automobiles, commerces, conciergerie...)
 - le dimensionnement et le lien éventuel avec les transports collectifs (*a priori* non pertinent mais à confirmer au cas par cas)
- faciliter le covoiturage depuis la Métropole vers les pôles d'emploi des pays de l'Orléanais en couplant quand c'est possible prise / dépose de covoiturage et parkings relais aux abords des nœuds routiers de sortie de la métropole (afin de faciliter l'intermodalité TC / covoiturage), sinon en créant des aires de covoiturage VP / VP aux abords des grands carrefours routiers non desservis par les TC
- s'appuyer sur le tissu de l'économie sociale et solidaire pour mettre en place des services de covoiturage solidaire à l'échelle de chacune des communautés de communes de l'Orléanais pour permettre aux populations les moins autonomes d'accéder aux centralités du bassin de vie

❖ Favoriser l'intermodalité automobile – transports collectifs

- offrir une solution de P+R, le plus tôt possible et en connexion avec des lignes structurantes, prioritairement de tram, sur tous les axes d'accès à la métropole d'Orléans
- créer des P+R aux abords des principales gares TER et de certains arrêts Rémi (lignes structurantes)
- mettre en place une tarification couplée stationnement + transports collectifs incitative
- Intégrer l'intermodalité covoiturage – transports collectifs au calculateur multimodal pour l'ensemble de l'Orléanais

Schéma cible d'éco-mobilité automobile




Bassins versant d'accès automobile à la métropole d'Orléans


Aires de covoiturage

-  existantes
-  complémentaires

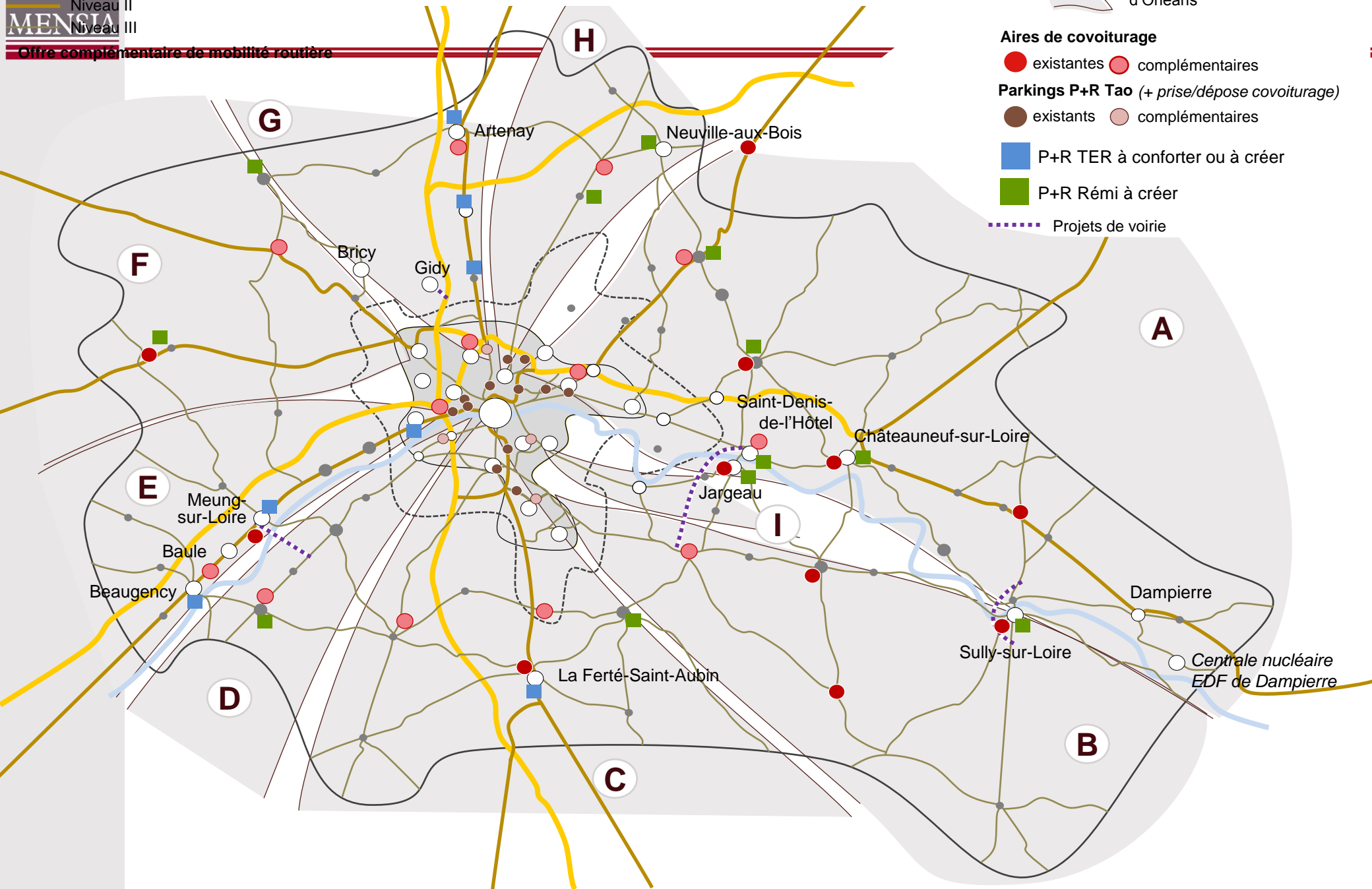
Parkings P+R Tao (+ prise/dépose covoiturage)

-  existants
-  complémentaires

 P+R TER à conforter ou à créer

 P+R Rémi à créer

 Projets de voirie



1. L'approfondissement du schéma cible des mobilités

2. La mise en place d'une conférence territoriale de l'Orléanais

3. L'opportunité et les conditions d'une prise de compétence Mobilité par les communautés de communes

4. Conclusions de l'étude

La mise en place d'une conférence territoriale de l'Orléanais

Du dialogue à la coopération : une grande diversité de chemins

- ❖ **Des démarches interSCoT ... des travaux sur des enjeux communs à la construction d'un discours métropolitain portées par des structures plus ou moins informelles :**
 - InterSCoT de l'aire urbaine de Toulouse porté par un GIP de 2001 à 2015
 - Appui à l'élaboration des SCoT via une mutualisation des moyens (études, ressources techniques)
 - Elaboration d'une charte d'aménagement, socle commun aux différents SCoT
 - Aire métropolitaine lyonnaise
 - Elaboration d'un cadre stratégique sous forme de charte d'aménagement
 - Coopération et travaux sur des thématiques variées

- ❖ **Des démarches de coopérations souples et peu contraignantes ... avant tout « scène » d'échanges et de potentielles coopérations :**
 - Languedoc Roussillon Aveyron : le parlement des territoires ... regroupe près de 50 EPCI, sur la base de l'échange et du volontariat, et se regroupe deux fois par an sur des thématiques prédéfinies afin de porter une parole commune
 - Strasbourg-Mulhouse-Colmar : un pôle métropolitain animateur de problématiques communes s'appuyant sur l'ADEUS et l'AURM

- ❖ **Des démarches de coopérations qui se sont appuyées sur des expériences partagées en matière de planification territoriale pour coordonner des politiques publiques :**
 - Brest, Angers, Caen, Sud Meurthe et Moselle : de SM de SCoT à des Pôles métropolitains multithématiques

- ❖ **Des démarches de coopérations pour répondre à des problématiques métropolitaines avérées :**
 - Association, puis syndicat mixte de l'ARC avant de devenir Pôle métropolitain du Genevois français pour disposer d'une capacité d'action collective face à l'ampleur des enjeux transfrontaliers

La mise en place d'une conférence territoriale de l'Orléanais

Les thèmes de travail Mobilité envisageables à plus ou moins long terme

Niveau croissant de maturité, d'intégration et de structuration du dispositif de coopération



Echanges sur les politiques locales de mobilité

- Prise et exercice de la compétence AOM
- Bonnes pratiques
- Mutualisation d'expertise

Coordination amont / planification

- Articulation urbanisme / transports
- Schéma cible Transports collectifs
- Schéma cible Éco-mobilité automobile
- Schéma Vélo

Le dispositif de coopération permet de distinguer 2 temps qui peuvent se nourrir mutuellement :

- La phase d'études stratégiques et de prospective
- La phase d'études préopérationnelles et d'actions opérationnelles

Coordination des solutions opérationnelles

- Programme d'évolution des pôles d'échanges multimodaux
- Programme de mise en œuvre du schéma Vélo
- Contrats d'axe

Solutions opérationnelles communes

- Tarification intégrée à l'échelle de l'Orléanais
- Communication et conseil en mobilité Grand public en commun

Infrastructures

- Accompagnement de la mise en place des nouvelles lignes ferroviaires
- Etudes prospectives sur l'adéquation du réseau routier aux besoins futurs, sur les franchissements de Loire

Services de mobilité aisés à étendre / mutualiser

- Dispositif commun de covoiturage
- Démarche commune de conseil aux employeurs (plans de mobilité d'établissement et inter-établissements)

La mise en place d'une conférence territoriale de l'Orléanais

Poursuivre le dialogue engagé dans le cadre de l'interSCoT

Dans l'immédiat, il a été demandé d'assurer la poursuite du dialogue engagé dans le cadre de l'interSCoT et, à **moyen terme**, de pouvoir approfondir la volonté de tous les partenaires de s'engager progressivement dans la voie d'un SCoT commun

Échange d'information et coordination

- *partage des enjeux sur le territoire et sur les politiques mises en œuvre*
- *coordination des démarches de planification et des politiques mises en œuvre par chacun des partenaires à son échelle*

Enjeux communs, donc pluri-thématiques

- Planification et aménagement, *not. définition et partage d'indicateurs communs de suivi des SCoT*
- Mobilité
- Habitat
- Économie
- Trame verte et bleue
- ...

A plus long terme, en fonction du désir des intercommunalités d'agir plus étroitement ensemble, ce dispositif de coopération et de dialogue pourrait préfigurer l'évolution de formes de coopération plus intégrées et plus opérationnelles

Expression de positions communes

vis-à-vis des partenaires institutionnels : Etat, Région, Département

Détermination de solutions opérationnelles à l'échelle de l'Orléanais

- *constat d'un besoin et expression d'une volonté commune*
- *identification d'une solution et définition de ses modalités de mise en œuvre*

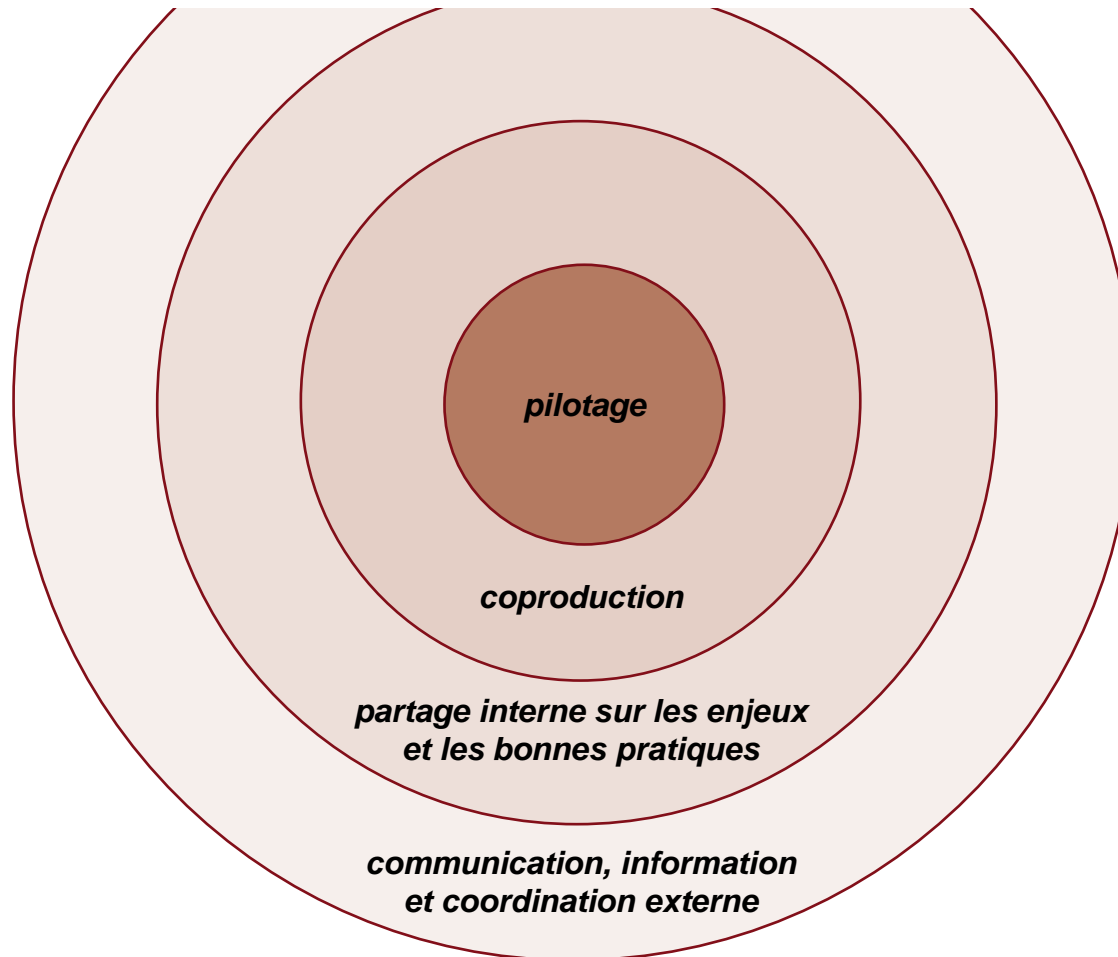
En matière de mobilité, cette coopération pourrait cependant avancer plus vite que sur d'autres thématiques

- préparation du dialogue avec la Région
- appui sur la métropole pour le développement de services à l'échelle de l'Orléanais en matière de covoiturage

La mise en place d'une conférence territoriale de l'Orléanais

Organiser des instances adaptées aux différentes fonctions de la conférence

Le fonctionnement de la conférence territoriale nécessite d'organiser et d'articuler différentes instances (conférences, comités techniques, groupes de travail...) permettant d'assurer différentes fonctions indispensables, non seulement de dialogue, mais également de pilotage et de travail



La mise en place d'une conférence territoriale de l'Orléanais

Une instance de dialogue informelle... mais structurée

❖ **Dans la perspective de partager des études stratégiques et de prospectives, il s'agirait de mettre en place une instance informelle pouvant fonctionner selon plusieurs cercles de partage :**

- Entre EPCI et PETR de l'Orléanais
- Avec les partenaires, en fonction des sujets : Région, Département, services de l'Etat, CCI, ADIL, Dev-up Centre-Val de Loire, territoires voisins

L'agence d'urbanisme de l'agglomération orléanaise a été présentée comme pouvant prendre en charge le portage de cette instance:

- organisation (secrétariat et logistique),
- animation et interactions techniques avec les partenaires
- études spécifiques à la demande de la conférence dans le cadre de son programme partenarial
- appui aux élus pour relayer les travaux de la conférence au sein des EPCI
- *nota bene* : en revanche, l'AUAO n'aurait pas pour rôle d'assurer par elle-même la mise en œuvre opérationnelle d'éventuelles solutions communes

❖ **En fonction des enjeux et des solutions envisagées, et selon la volonté des EPCI et PETR, le passage à l'opérationnel pourra s'appuyer alternativement sur :**

- des conventions permettant à un membre de porter une solution au profit de l'ensemble du territoire ou d'agir dans le cadre d'un groupement de commande
- des outils *ad hoc* : syndicat(s) mixte(s), établissement public, société publique locale...
- une structure de coopération multithématique et évolutive de type pôle métropolitain

❖ Propositions :

En 2018 :

Etudes stratégiques et de prospective

- **rencontrer l'Agence d'Urbanisme pour prendre connaissance de son statut, ses missions et orientations de développement fixées en 2017 par son conseil d'administration**
- **poursuivre la définition du rôle de l'Agence d'Urbanisme dans la mise en place d'une conférence territoriale et son fonctionnement**
- **réunir les structures porteuses de SCOT pour confirmer les suites à donner à cette coopération et notamment la définition d'un programme de travail**

1. **L'approfondissement du schéma cible des mobilités**
2. **La mise en place d'une conférence territoriale de l'Orléanais**
3. **L'opportunité et les conditions d'une prise de compétence Mobilité par les communautés de communes**
4. **Conclusions de l'étude**

La prise de compétence mobilité par les communautés de communes

Bilan synthétique des avantages et inconvénients

Bilan	Avantages	Inconvénients / limites
<p>Prise de compétence AOM</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Des compétences ouvrant un vaste champ d'action... <ul style="list-style-type: none"> • Transports publics réguliers et à la demande, urbains et non urbains • Développement des autres modes alternatifs à la voiture « solo » ... sans obligation en dessous de 100 000 habitants, à l'exception de la reprise des services de transport préexistants à l'intérieur du ressort territorial de la CC qui se dote de la compétence - La possibilité de participer à une gouvernance des mobilités inter-AOMT/AOT à l'échelle de l'Orléanais - La possibilité de lever une ressource fiscale spécifique : le versement transport (jusqu'à 0,6% de la masse salariale des entreprises de plus de 10 salariés) 	<ul style="list-style-type: none"> - Obligation reprendre les services existants intégralement situés dans le ressort territorial de la CC nouvellement dotée de la compétence - En l'occurrence, seules des lignes de transports scolaires sont concernées <ul style="list-style-type: none"> • la charge directe en est intégralement compensée • ...mais cela ne suffit en général pas à prendre en charge le surcroît d'activité lié à la gestion des relations avec les publics - <i>Il est cependant possible de déléguer l'organisation des transports scolaires à la Région ou à des AO2, ce qui en limite l'impact en termes d'organisation humaine des CC</i> - Sauf volonté commune de transfert de compétence, la voirie et la police de la circulation et du stationnement restent des attributions des communes et de leur maire

- 1. L'approfondissement du schéma cible des mobilités**
- 2. La mise en place d'une conférence territoriale de l'Orléanais**
- 3. L'opportunité et les conditions d'une prise de compétence Mobilité par les communautés de communes**
- 4. Conclusions de l'étude**

❖ Résultats des travaux en commun

- rédaction d'un projet des mobilités de l'Orléanais valant PADD commun
- affirmation de la nécessité de poursuivre le dialogue à l'échelle de l'Orléanais et de mettre en place une conférence territoriale, pour traiter notamment des mobilités
- identification du besoin d'une prise de responsabilités et d'une montée en compétence de tous les territoires sur les mobilités
- définition d'un schéma cible des mobilités (transports collectifs et écomobilité)

❖ Suites à donner

- rencontre avec la Région : présentation du PADD et dialogue sur les évolutions d'offre à envisager sur la base du schéma cible des mobilités
- travail avec l'agence pour la définition de son rôle en vue de la mise en place de la conférence territoriale
- dialogue entre structures de SCoT pour préciser le programme de travail et de coopération sur les mobilités