

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

Comment optimiser le stationnement ?



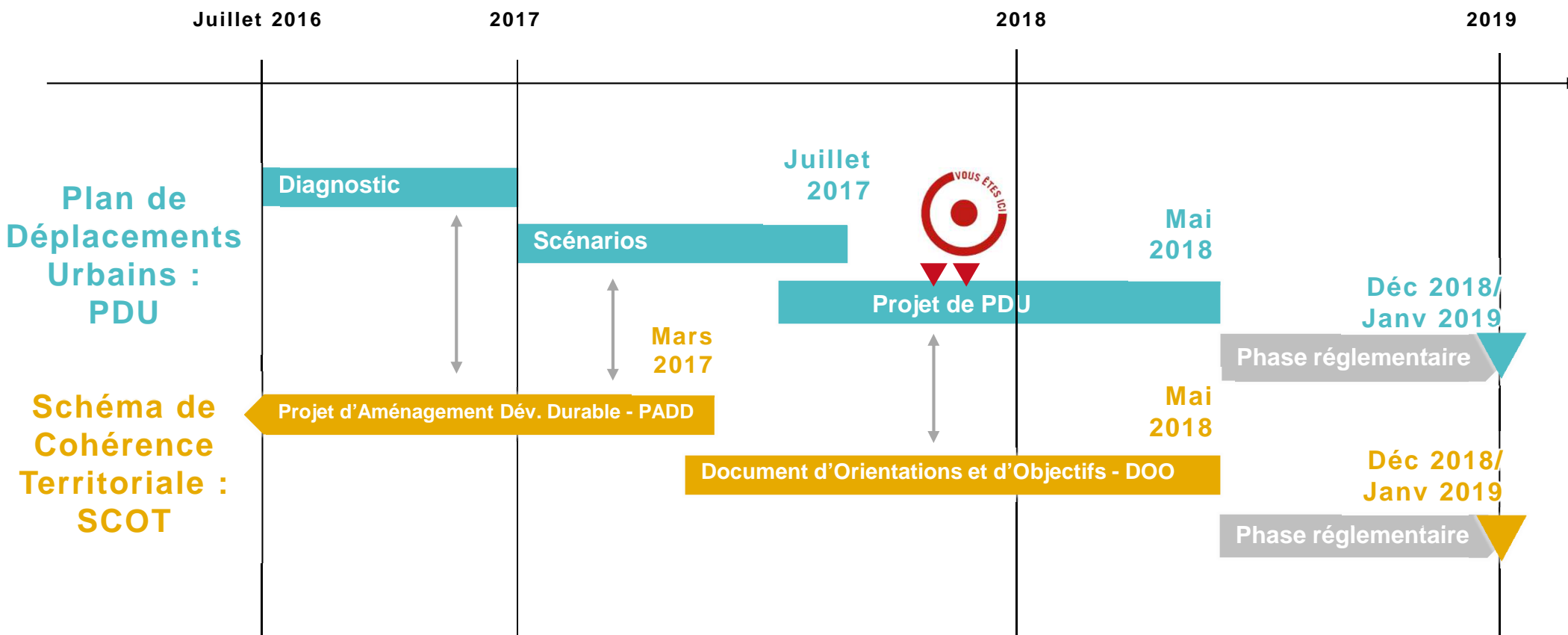
Le PDU, où en est-on ?



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 voiries ?

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

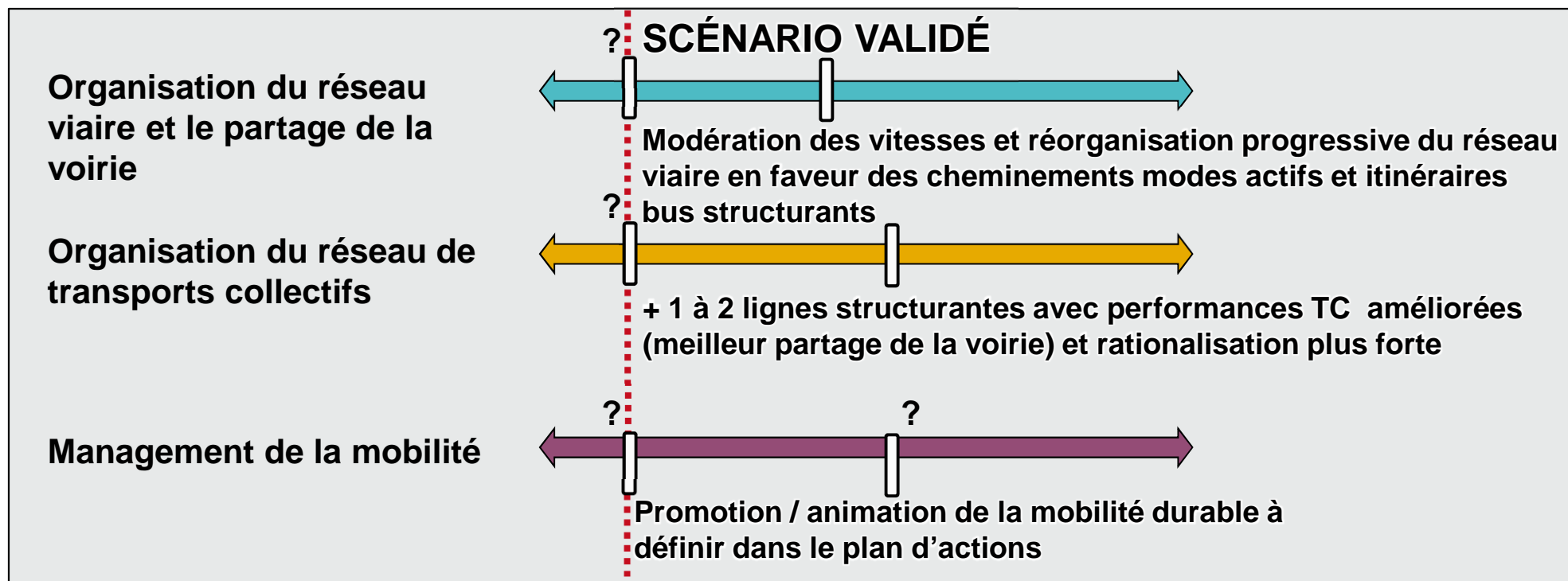
V

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 :

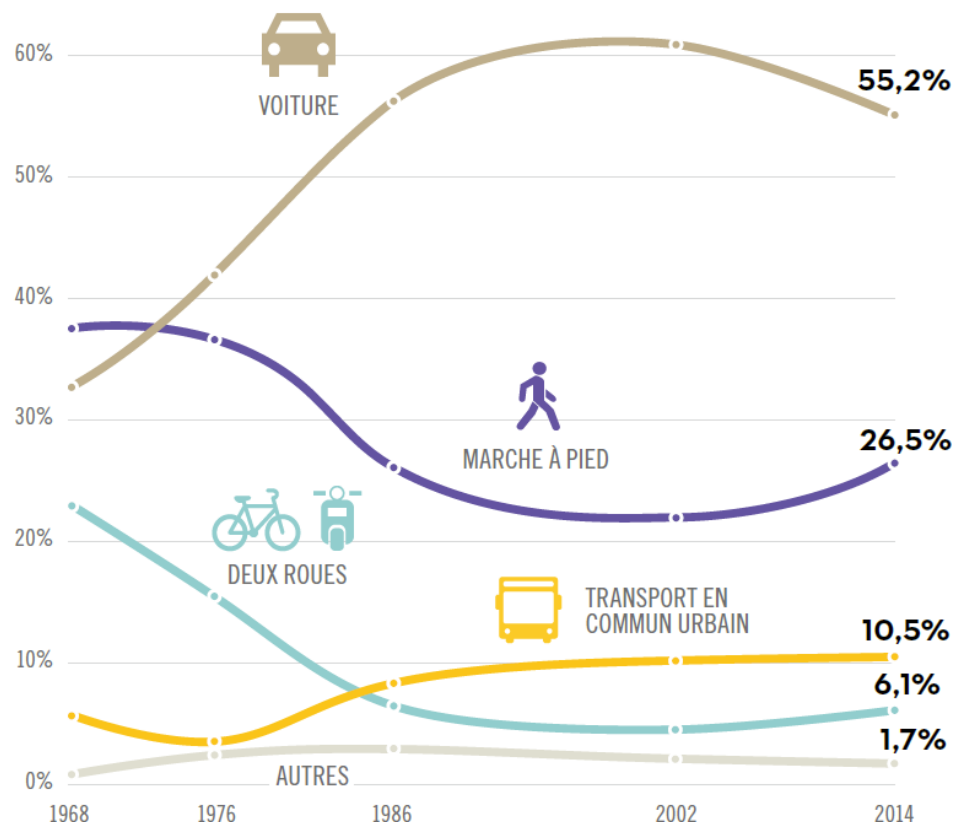


Les autres composantes de la politique de mobilité seront bien sûr intégrées au plan d'actions :

- 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'agglomération¹ :



- 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

6 sujets de discussion



75 minutes

soit 10-15 mn par sujet



- Synthèse (si plusieurs groupes)



5 minutes

~1h30

Comment optimiser le stationnement ?



Objet de l'atelier

Comment optimiser le stationnement ?

Atelier 3 : 16h–17h30

■ Éléments de **diagnostic et enjeux** liés au stationnement

■ **Pistes d'actions :**

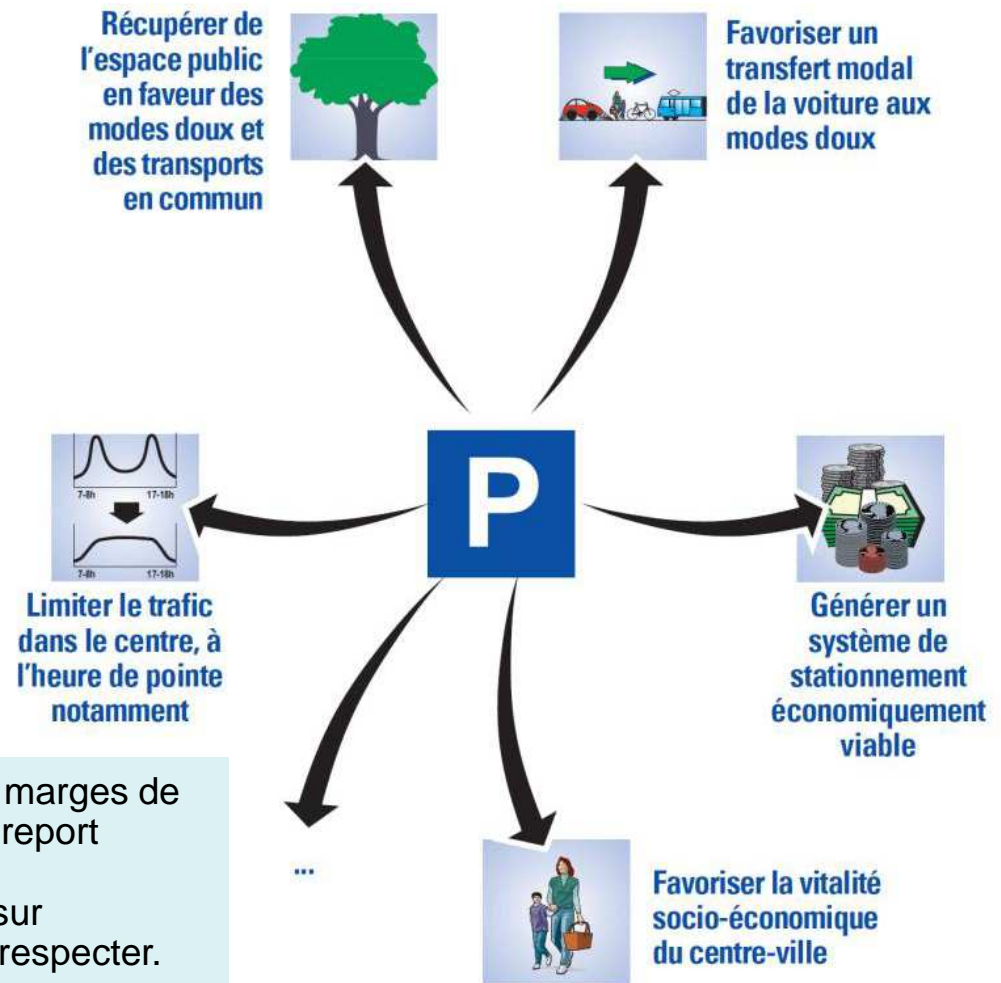
- Collecte de données
- Stationnement riverain
- Stationnement lié aux bureaux
- Stationnement sur les faubourgs
- Stationnement public sur voirie
- Stationnement public en ouvrage



Nb: le stationnement des vélos et la thématique P+R ont déjà été abordés lors des ateliers précédents, et ne seront pas abordés à nouveau aujourd'hui.

Stationnement – quels objectifs ?

- L'optimisation de l'offre de stationnement et sa gestion sont des leviers au service de la politique de mobilité.
- Le stationnement répond à de multiples objectifs :



- Le stationnement est un outil permettant de dégager des marges de manœuvre physiques et financières ainsi qu'un levier du report modal.
- Le PDU ne doit pas définir la politique de stationnement sur l'ensemble du territoire, mais donner des **orientations** à respecter.

Enjeux en lien avec le stationnement

Atouts

- Une offre en centre-ville dans la moyenne volume et tarification) ;
- Une récente extension de l'offre réglementée en centre-ville d'Orléans ;
- De nombreuses communes avec du stationnement réglementé.

Faiblesses

- Un contrôle insuffisant sur les communes ;
- Une mauvaise connaissance de la demande ;
- Une réglementation autorisant le stationnement sur les mails des pendulaires limitant l'incitation au report modal ;
- Pas de valorisation du stationnement en ouvrage pour les longues durées ;
- Réglementation peu contraignante du stationnement privé, même à proximité des arrêts de TC lourds.

ENJEUX

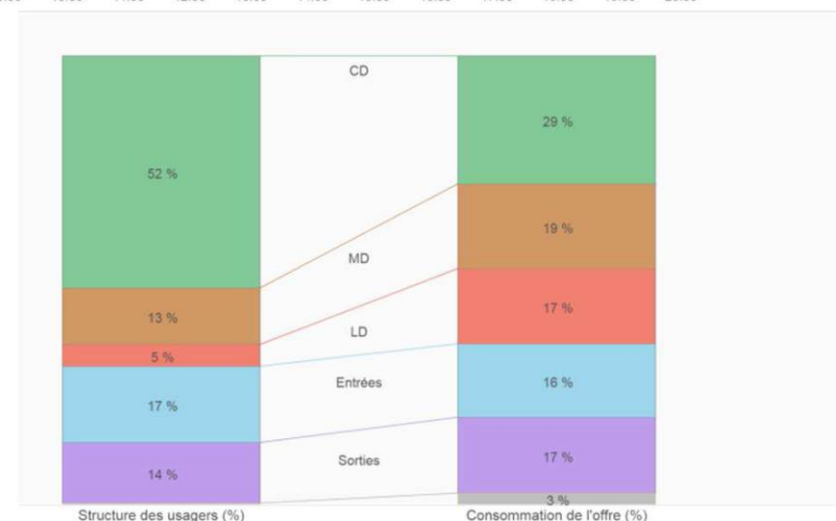
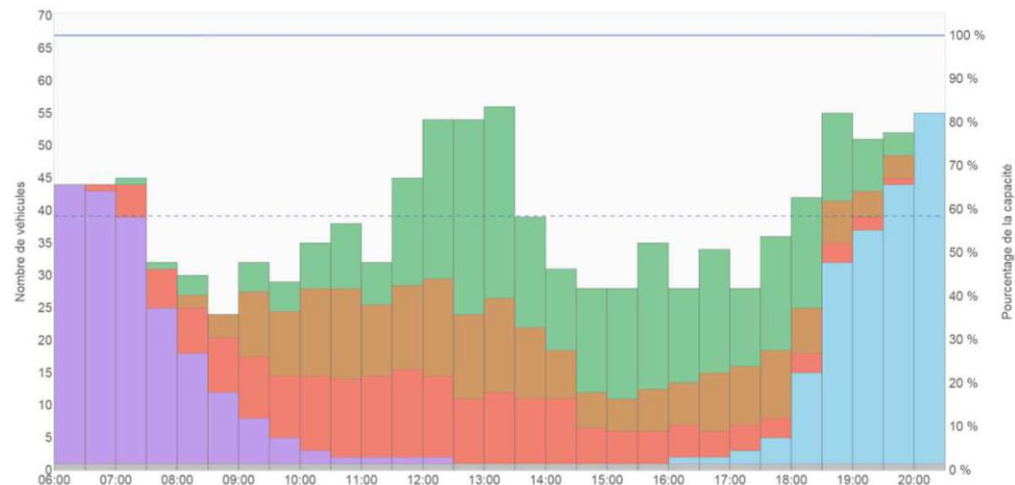
- L'évolution de la politique de stationnement au service d'une politique de mobilité globale (récupération d'espaces publics, réglementation du stationnement privé, incitation au report modal ...)

Pistes d'actions pour la collecte de données

Aujourd'hui, connaissance très parcellaire de la demande en stationnement.

Proposition d'action : **Observer la demande en stationnement pour mieux faire évoluer l'offre**

- Créer un observatoire du stationnement ?
- Dédier un budget annuel à la réalisation d'enquêtes sur le stationnement dans les secteurs à enjeu (centralités, faubourgs, etc):
- Etudier la demande en ouvrage collectée par Orléans Gestion pour déterminer les marges de manœuvre (mutualisation de l'offre) ?



Pistes d'actions pour le stationnement des riverains

Places privées :

- Faciliter le stationnement pour les logements sociaux en y associant un garage gratuit ?
- Harmoniser et mettre en conformité les exigences du PLU avec le Code de l'urbanisme (PLUI) ?

Places publiques :

Proposition d'orientation : **favoriser le stationnement des riverains en ouvrage**

- Réduire le prix des abonnements riverains en ouvrage pour libérer l'espace public ?

Proposition d'orientation : **ne pas favoriser l'usage de l'automobile la journée**

- Supprimer ou limiter les abonnements soir et week-ends qui encouragent à l'usage de la voiture pour les déplacements de la journée ?



Source : google streetview

Pistes d'actions pour le stationnement lié aux bureaux

Normes exigées en zone UA :

Normes pour le stationnement lié aux constructions de bureaux :

- Pas d'homogénéité d'une commune à l'autre ;
- Normes plafond uniquement à St Jean de Braye.

→ Orientation possible : **proposer une norme plafond pour le nombre de places liées aux activités à proximité du réseau de transports collectifs structurants ?**

en cours de vérification suite à l'atelier

	Date de dernière modification du PLU	Dans les périmètres TC de 500m	En dehors des périmètres TC de 500m
Orléans	2016	Norme minimale : 1 place pour 90m ² de surface de plancher	Norme minimale : 1 place pour 45m ² de surface de plancher
St Jean de Braye	2016	Au minimum et au maximum, 1 place pour 90m ² de surface de plancher	Au minimum, 1 place pour 45m ² de surface de plancher
Fleury les Aubrais	2015	1 place minimum par tranche de 100 m ² de surface de plancher	1 place minimum par tranche de 50 m ² de surface de plancher
Olivet (UB)	2015	par établissement de plus de 100 m ² de surface de plancher : 1 place par tranche entière de 50m ² de surface de plancher. Dans le cas de bureaux, 2/3 des places doivent être couvertes.	
St Jean de la Ruelle (UB)	2006	1 place pour 40 m ² de surface hors œuvre nette.	
La Chapelle St Mesmin (UB)	2012	2 places de stationnement minimum et 1 place par tranche de 50 m ² de surface de plancher.	

Périmètre TC considéré dans le PLU = périmètre de 500m autour des arrêts tramways et des gares.

Pistes d'actions pour les faubourgs

Connaissance de l'offre et des pratiques :

- cf page précédente, besoin d'une connaissance de la demande et de la structure des usagers pour évaluer les marges de manœuvre

Actions sur l'offre de stationnement :

- Proposition d'orientation : **Réduire l'offre de stationnement pour améliorer les cheminements des modes actifs**
 - trouver des dents creuses pour aménager des poches en compensation ?
 - valoriser l'offre sur les transversales (cheminement piéton/ perméabilité des ilots à améliorer) ?



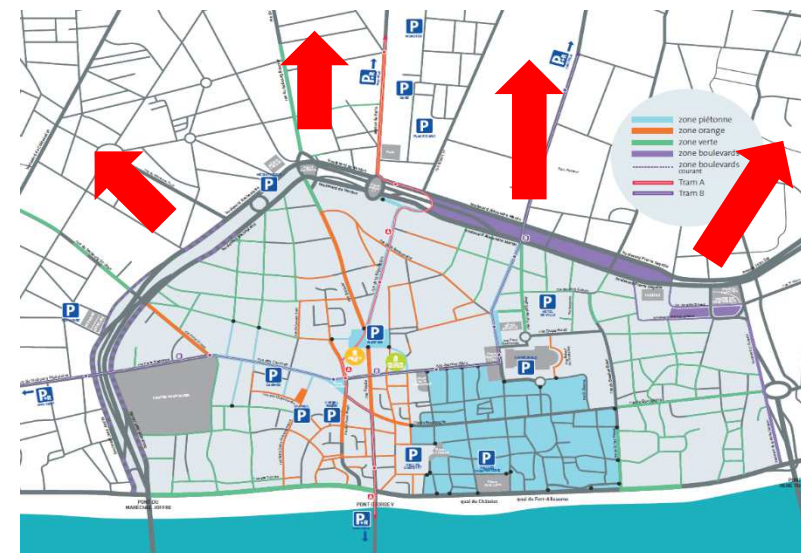
Pistes d'actions pour le stationnement public

Périmètre de réglementation :

- dans le centre-ville d'Orléans : extension du périmètre réglementé ?
- dans les autres centres-villes : stationnement payant ? extension des zones bleues ?
- À la gare des Aubrais ? Au niveau des P+R les plus fréquentés si besoin ?

Tarification et contrôle :

- Evolution de la tarification ? Suppression / limitation des abonnements travailleurs et étudiants ?
- Evolution du montant du Forfait Post Stationnement (FPS) ?
- Hausse des moyens humains alloués au contrôle ? Usage des nouvelles technologies (ex: véhicules LAPI) ?



Pistes d'actions pour le stationnement en ouvrage

- Développement des services dans les parkings en ouvrage ?
- Création de nouveaux parkings dans des secteurs où la demande est importante ?



Merci pour votre attention.

Manon Debain

manon.debain@transitec.net

Lou Vignaud

lou.vignaud@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

