

Les chiffres clés de la mobilité dans la métropole orléanaise

2018



SOMMAIRE

Observer et analyser la mobilité	p. 3
La révision du PDU, où en est-on ?	p. 3
À pied et à vélo	p. 4
À pied	p. 4
À vélo	p. 5
À Vélo'+	p. 6
À Vélo'Tao	p. 7
En tram, en bus, en train	p. 8
En tram, en bus	p. 8
En transport à la demande (Résa'Tao)	p. 10
L'accessibilité du réseau bus-tram.....	p. 10
En train.....	p. 11
En voiture	p. 12
En voiture particulière	p. 12
En poids lourds	p. 12
Le stationnement	p. 14
Les parkings relais tram (P+R)	p. 15
Les risques et nuisances	p. 16
L'accidentologie routière	p. 16
La pollution de l'air	p. 18
Sources	p. 19

OBSERVER ET ANALYSER LA MOBILITÉ

L'observatoire des mobilités et du Plan de déplacements urbains (PDU) a pour ambition non seulement d'observer, mais aussi de quantifier et d'analyser les principaux effets de la politique de mobilité d'Orléans Métropole.

Cette 5^e édition des *Chiffres clés de la mobilité* propose une photographie de l'offre et des pratiques de mobilité sur notre territoire en 2018. Elle est basée sur un certain nombre d'indicateurs relatifs à la marche à pied, au vélo, aux transports en commun ou encore à la voiture.

LA RÉVISION DU PDU, OÙ EN EST-ON ?

Le Plan de déplacements urbains de la Métropole est un document obligatoire qui définit les principes d'organisation du transport et du stationnement des personnes et des marchandises, tous modes confondus, à l'échelle de la métropole orléanaise.

Le premier PDU sur le territoire a été adopté en 2000, et est révisé en moyenne tous les 5 à 10 ans.

La démarche de révision du PDU a débuté en 2016 et s'est finalisée en juillet 2019 par l'adoption du PDU après prise en compte des remarques formulées dans le cadre de la concertation publique, qui s'est déroulée entre juillet 2018 et mars 2019.

Cette concertation auprès des partenaires, communes, département, région, État, et de la population, a permis de faire évoluer le projet de PDU, notamment les actions permettant de développer l'usage du vélo. Ainsi, le PDU propose de multiplier par 3,5 le budget consacré par la Métropole pour réaliser les itinéraires cyclables inscrits au Plan Vélo ces prochaines années. Face à cette ambition, l'objectif d'évolution de l'usage du vélo a également été augmenté (multiplier par 2 son usage en 10 ans).

Évolution projetée des parts modales des habitants

	Aujourd'hui	Horizon 2028
Marche à pied	26,5 %	29 %
Vélo	5,5 %	10 %
Transport en commun urbain	10,5 %	12 %
Voiture en tant que conducteur	6 %	8 %
Voiture en tant que passager	49 %	39 %
Autres : deux-roues motorisés, taxi, avion...	2,5 %	2 %

Pour répondre à ces objectifs d'évolution des pratiques modales, un programme d'actions a été élaboré pour les 10 années à venir, actions regroupées autour de 5 axes stratégiques :

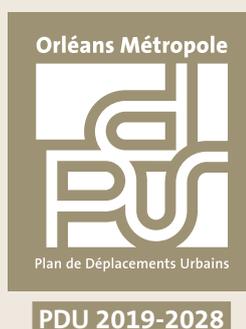
 Développer un partage de la voirie plus équitable favorisant les modes alternatifs à la voiture individuelle.

 Étendre les solutions de mobilité au-delà de la métropole.

 Articuler développement urbain et transport.

Accompagner les usagers et territoires vers une mobilité plus durable et innovante.

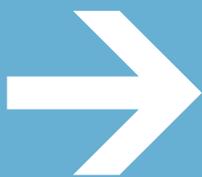
Renforcer l'attractivité des transports collectifs et des services mobilité.





À PIED ET À VÉLO

EN 2018



À pied

— L'OFFRE —



10 km

d'aires piétonnes recensées



3 km

de zones de rencontre

(zones favorisant la cohabitation des modes de déplacement et le respect du plus vulnérable – vitesse limitée à 20 km/h)



— L'USAGE —



26,5%

des déplacements sont effectués à pied¹



Rue Royale (à hauteur de la rue de Bourgogne) à Orléans :

11 000*

piétons en moyenne chaque jour,

14 000*

en moyenne le samedi



Place de la République (à hauteur de la rue Louis Roguet) à Orléans :

10 000*

piétons en moyenne chaque jour,

13 000*

en moyenne le samedi²

* Comptages piétons réalisés entre mars et juin 2019.

À vélo

— L'OFFRE —



436 km

d'aménagements cyclables

dont **356 km** spécifiques pour les cyclistes (de type piste, bande, double sens, couloir bus cyclable)

et **80 km** de zones apaisées (zone 30, aire piétonne, zone de rencontre)



— L'USAGE —



5,5%

des déplacements sont réalisés à vélo¹

Trafic cycliste annuel sur 9 points de comptage²



↗ + 7 % de trafic par rapport à 2017

* Estimation, défaillance d'un point de comptage.



À Vélo'+

Mis en place en 2007, Vélo'+ est un service de location courte durée et en libre-service de vélos à Orléans.

— L'OFFRE —



— L'USAGE —

69%
d'abonnés standards



19%
d'abonnés Tao

12%
d'usagers occasionnels

2 261
abonnés annuels

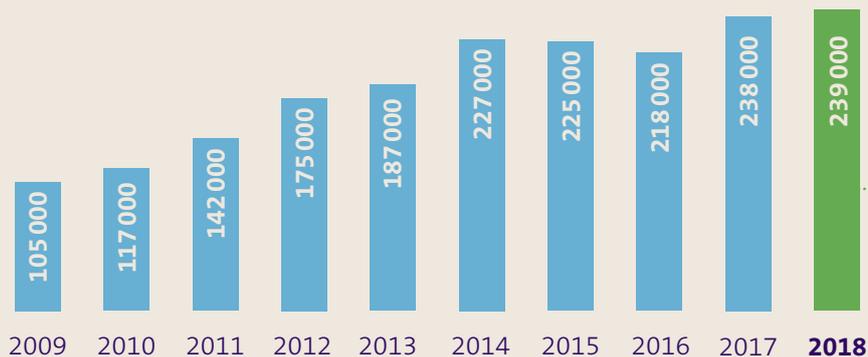
↗ **+ 7 %** par rapport à 2017

29 700

utilisations occasionnelles
(jour ou semaine)

↗ **+ 6 %** par rapport à 2017

Fréquentation du service Vélo'+ en nombre d'emprunts annuels³



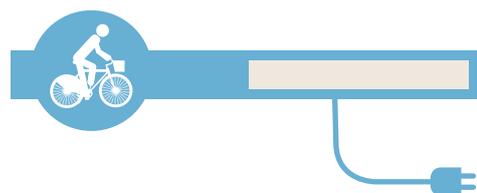
239 000
emprunts en 2018

= **stable** par rapport à 2017

À Vélo'Tao

Créé en juillet 2012, Vélo'Tao est un service de location longue durée de vélos sur la métropole (location de 3 à 12 mois).

— L'OFFRE —



1 000

vélos en location en 2018,
dont **730** à assistance électrique



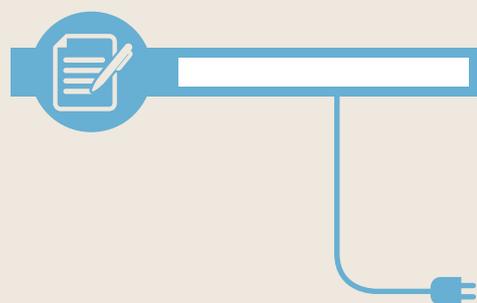
Le saviez-vous ?

En 2018, la Métropole a lancé la révision de son Plan Vélo et a souhaité qu'il soit élaboré en forte concertation avec les usagers.

L'objectif du Plan Vélo de la Métropole est d'identifier et de programmer les actions à mettre en œuvre pour développer la pratique du vélo et atteindre les objectifs du PDU : passer de 5,5 % des déplacements effectués à vélo actuellement par les habitants à 10 % en 2028.

Pour élaborer le Plan Vélo, la Métropole a souhaité s'appuyer sur les connaissances et expériences des usagers (« vélotafeurs », promeneurs, usagers ponctuels...) afin de localiser les principaux « points noirs », d'identifier les itinéraires empruntés ou prioritaires à aménager ainsi que les aménagements cyclables préférés à mettre en œuvre. Six ateliers territorialisés, ouverts à tous les habitants, ont ainsi été organisés en novembre 2018 et mars 2019. Près de 120 cyclistes ont participé activement à ces échanges, qui ont pu alimenter le Plan Vélo de la Métropole, approuvé en juillet 2019.

— L'USAGE —



620

contrats signés en 2018

↓ **- 26 %** par rapport à 2017,
en lien avec l'allongement des
contrats de location

dont **416** pour la location
de vélos à assistance électrique

Nombre de contrats de location Vélo'Tao signés annuellement⁴



En tram, en bus

Le réseau Tao est le réseau de transports en commun d'Orléans Métropole.



EN
TRAM,
EN BUS,
EN
TRAIN

EN 2018



— L'OFFRE —



42

lignes de bus
dont **3 lignes à haute fréquence**
(lignes 1 à 3, toutes les 10 minutes
en heure de pointe)



2

lignes de tramway
soit **20 % des km**
parcourus



40,7 km

par habitant
Moyenne des agglomérations
de + de 250 000 habitants
avec TCSP : 37 km/hab. en 2016⁵



— L'USAGE —



10,5 %

des déplacements des habitants¹



127

voyages par habitant
Moyenne des agglomérations
de + de 250 000 habitants avec
TCSP : 173 voyages/hab.

3,13

voyages par kilomètre
parcouru

↗ + 4,7 % par rapport à 2017



11 545 000 km
parcourus en 2018

↘ **- 1,3 %** par rapport à 2017
(en lien notamment avec la mise à l'arrêt de plusieurs bus fin 2018 pour vérification technique, suite aux deux bus ayant pris feu consécutivement en octobre)



20,4 km/h

de vitesse moyenne commerciale

= 20,3 km/h en 2017

Évolution de l'offre kilométrique annuelle du réseau Tao (en millions de kilomètres)⁶



80 %
des km parcourus en bus



20 %
des km parcourus en tramway



36 136 000 voyages en 2018

↗ **+ 3,3 %** par rapport à 2017 soit 1,4 million de voyages supplémentaires

Évolution de la fréquentation annuelle du réseau Tao (en millions de voyages)⁷



99 000

voyages par jour sur le réseau (moyenne journalière annuelle)



37 %
des voyages sont effectués sur le réseau bus



63 %
sur le réseau tramway

En transport à la demande (Résa'Tao)

Le service Résa'Tao est un service de transport à la demande qui vient compléter le réseau bus-tram sur les secteurs les moins denses du territoire. Il est expérimenté depuis septembre 2015. Le service fonctionne sur réservation et permet de rejoindre le collège du secteur, un pôle d'échanges bus, une station tram ou le centre-ville d'une commune.

— L'OFFRE —

7 secteurs

de transport à la demande sur le territoire. (En avril 2018, dans le cadre d'une expérimentation, les 3 secteurs situés au nord-est de la métropole ont été regroupés en un seul, Résa'Est.)

Cf. « Le saviez-vous ? »

— L'USAGE —



45 700

voyages effectués en 2018

↗ + 32 % par rapport à 2017

Les 3 zones

les plus fréquentées :

le nouveau Résa'Est à Saint-Jean-de-Braye – Semoy – Chécy – Mardié (58 % des voyages, + 75 % de voyages en lien avec l'expérimentation), Résa'vert à Olivet (13 % des voyages) et Résa'violet à Saint-Denis-en-Val (15 % des voyages).

L'accessibilité du réseau bus-tram

— L'OFFRE —



42 %

 des arrêts

sont aux normes d'accessibilité pour les personnes à mobilité réduite en 2018

42

 quais

mis en accessibilité en 2018

100 %

des véhicules sont accessibles en 2018 (hors véhicules 9 places effectuant les services de transport à la demande)



1

 service de transport spécialisé (service TPMR), pour les personnes ayant des difficultés de déplacement (en fauteuil roulant, malvoyants, etc.)


— L'USAGE —



80 %

des montées sont effectuées à des arrêts accessibles

67 %

des voyages sont réalisés sur des lignes totalement accessibles (arrêts et véhicule)



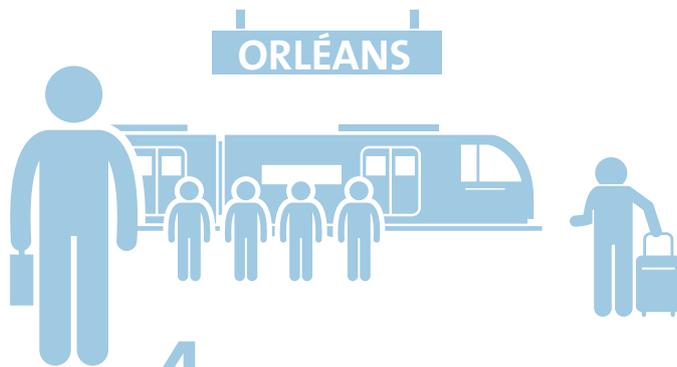
22 230

voyages effectués sur le service TPMR en 2018

↘ - 7,2 % par rapport à 2017

En train

— L'OFFRE —



4 gares

dont 2 gares nationales (Orléans, Les Aubrais, Saint-Cyr-en-Val, La Chapelle-Saint-Mesmin)

Avec un ticket ou un abonnement Tao, il est possible de voyager en train TER entre ces 4 gares.



— L'USAGE —



+ 5 millions

de voyageurs annuels en 2017*

= stable par rapport à 2016

En moyenne, 9 200 voyageurs par jour en gare d'Orléans, 4 500 en gare des Aubrais et 200 en gare de Saint-Cyr-en-Val.

Nombre de voyageurs annuels en 2017*

La Chapelle-Saint-Mesmin

8 100

Saint-Cyr-en-Val

72 900

Les Aubrais

1 650 800 32 % des voyageurs

Orléans

3 368 600 66 % des voyageurs



Le saviez-vous ?

Un nouveau service de transport à la demande a été expérimenté sur l'est de la métropole.

Dans le cadre de la concertation menée en 2017 par la Métropole autour des mobilités périurbaines, les usagers avaient fait part de plusieurs freins limitant l'usage du transport à la demande Résa'Tao existant : méconnaissance du service, horaires ne correspondant pas toujours à leurs besoins, contraintes liées à la nécessité de réserver au moins 2 heures avant, crainte du non-passage du véhicule...

Un nouveau service, Résa'Est, a donc été expérimenté. La réservation est plus simple et plus rapide : il est possible de réserver jusqu'à 5 minutes avant le départ, de façon autonome via une application, le site internet ou par téléphone. Le fonctionnement du service a été étendu, de 6 h 15 à 19 h 30 en semaine. L'utilisateur définit les horaires de passage selon ses besoins et la disponibilité du service. L'application permet d'enregistrer son trajet favori, de suivre sur une carte le véhicule en approche et de recevoir des notifications à l'arrivée du véhicule.

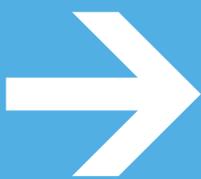
Ce nouveau service a permis d'augmenter sa fréquentation de 150 % (entre septembre 2017 et septembre 2018), et d'avoir 1/3 de nouveaux utilisateurs. 94 % des usagers ont trouvé le service facile à utiliser, et 86 % le recommanderaient. Suite à ce retour positif, ce nouveau transport à la demande a été étendu à l'ensemble des secteurs desservis par Résa'Tao en septembre 2019.

* À la date d'édition de ce document, les données de fréquentation sur l'année 2018 n'étaient pas encore disponibles.



EN VOITURE

EN 2018



En voiture particulière

— L'USAGE —



55 %

des déplacements des habitants¹

↘ **- 1,3 %** de trafic entre 2017 et 2018 sur l'ensemble des compteurs routiers suivis par l'observatoire du trafic de la métropole (hors autoroutes)



40 % sur le pont Joffre
31 % sur le pont Thinat
20 % sur le pont de l'Europe
9 % sur le pont George V

+ de 107 900

véhicules en moyenne ont franchi la Loire chaque jour en 2018 (hors pont de l'autoroute).

↘ **- 2,5 %** entre 2017 et 2018 sur les 4 ponts de Loire

En poids lourd

— L'USAGE —

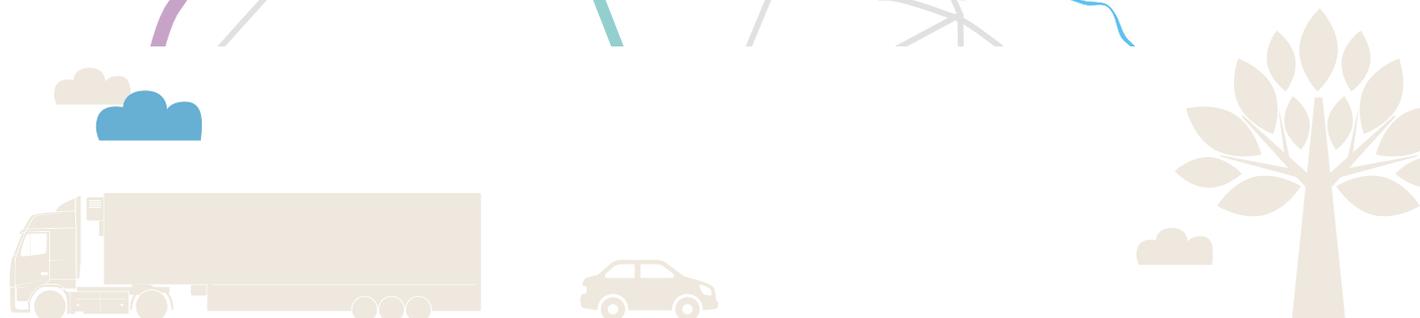
5,9 % de poids lourds

dans le trafic total suivi par l'observatoire des trafics routiers en 2018 (hors autoroutes)

↘ **- 0,2 %** de trafic poids lourds par rapport à 2017 (hors autoroutes)



Trafic moyen journalier sur la métropole orléanaise en 2018, tous types de véhicules motorisés confondus (voitures, poids lourds, deux-roues motorisés...)⁹



Le stationnement

— L'OFFRE —



3 100 places

de stationnement payant

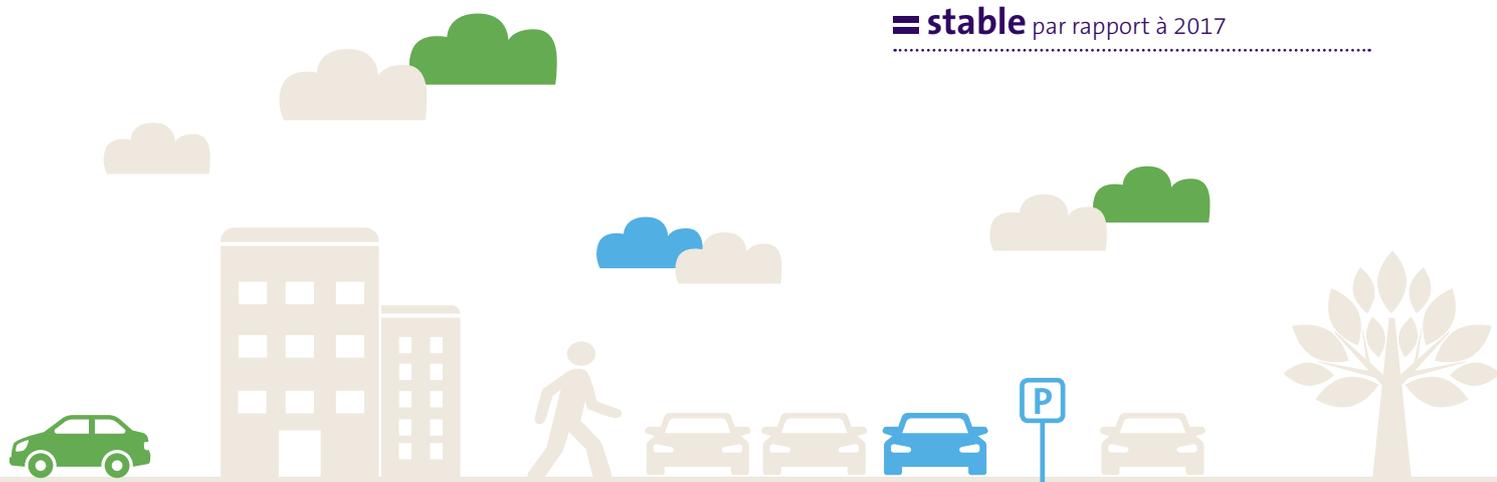
sur voirie en centre-ville d'Orléans en 2018



Près de 5 500 places

dans les parcs payants fermés
d'Orléans en 2018

= stable par rapport à 2017



— L'USAGE —

↘ **- 6%** de fréquentation du stationnement payant sur voirie en centre-ville par rapport à 2017

↘ **- 6%** de fréquentation des parkings payants en centre-ville par rapport à 2017

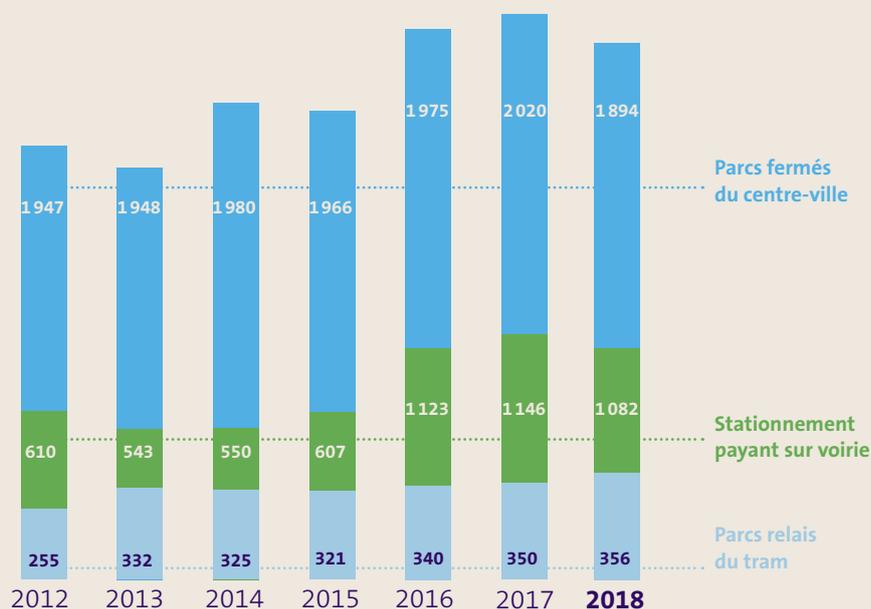
↘ **Baisse générale de fréquentation des parkings du centre-ville**, ainsi que des parkings des gares d'Orléans (- 16 %) et de Fleury (- 14 %), **excepté les parkings :**

+ 20 % de fréquentation du parking **Patinoire** suite aux travaux menés en 2017

+ 9 % de fréquentation du parking **Cathédrale**

Évolution de la fréquentation du stationnement réglementé (nombre d'utilisations annuelles des stationnements, en milliers)¹⁰

Nota : Le calcul des données de fréquentation du stationnement sur voirie a été revu. Est présenté dans le graphique le nombre de transactions annuelles.



Les parkings relais tram (P+R)

Situés à proximité immédiate de stations de tramway ou de pôles de correspondance bus et en périphérie d'agglomération, les parkings relais (ou P+R) sont des parcs de stationnement automobile réservés aux utilisateurs des transports collectifs. Ils permettent de stationner gratuitement et de façon sécurisée, tout en incitant à laisser sa voiture et à privilégier les transports en commun pour rejoindre le centre de la métropole.

— L'OFFRE —



12 P+R

le long des 2 lignes de tramway



1 929

places offertes en 2018



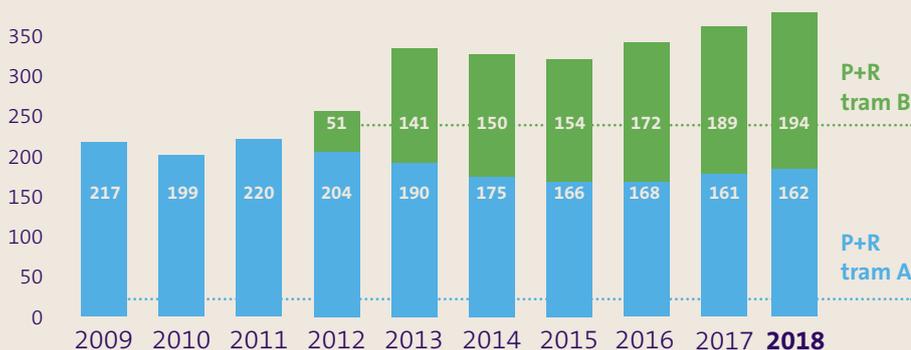
— L'USAGE —

↑ +1,6% de la fréquentation des P+R par rapport à 2017.

La fréquentation des parcs relais de la ligne B continue sa progression en 2018, notamment les parkings les plus proches du centre d'Orléans: P+R Droits de l'Homme (+8%), Pont de l'Europe (+10%) et Rol-Tanguy (+9%). La fréquentation des parcs relais de la ligne A est contrastée, avec une baisse de fréquentation des P+R des Aulnaies et Victor Hugo, en lien avec les travaux réalisés sur la ligne A durant l'été et un report sur le P+R Zénith (+10%).

Évolution de la fréquentation des P+R (nombre d'utilisations annuelles, en milliers)¹¹

Nota : La fréquentation des P+R Bustière et Libération, en accès libre, n'est pas intégrée.



Le saviez-vous ?

9 nouvelles bornes de recharge pour véhicules électriques ont été installées en 2018, 15 autres sont prévues en 2019.

Dans le cadre du Plan Climat national et des actions destinées à limiter la pollution de l'air et le bruit routier, Orléans Métropole a étendu son réseau de bornes de recharge pour les véhicules électriques ou hybrides en 2018.

Sur Orléans, les premières bornes de recharge pour véhicules électriques ont été implantées dans les parkings en ouvrage en 2012. Actuellement, 12 bornes de recharge sont disponibles dans ces parkings. Leur usage reste encore marginal, mais augmente chaque année : 3 400 utilisations et 23 000 kWh consommés en 2018, contre 1 700 utilisations et 14 000 kWh consommés en 2015.

Dans le même temps, plusieurs initiatives privées, notamment sur des parkings de centres commerciaux, ont permis d'étendre l'offre sur la métropole.

Néanmoins, le nombre de véhicules électriques immatriculés dans le Loiret reste encore faible (moins de 1 % du parc). La Métropole s'est fixé pour objectif d'augmenter cette part à hauteur de 5 % d'ici à 2028 et 40 % d'ici à 2050.

Afin de favoriser l'émergence de ces véhicules, 9 nouvelles bornes de recharge pour véhicules électriques ou hybrides ont été installées sur l'espace public en 2018 : dans le centre d'Orléans, à Saran, Fleury-les-Aubrais et Marigny-les-Usages. Le programme va se poursuivre en 2019 avec l'installation de 15 nouvelles bornes de recharge.



LES RISQUES ET NUISANCES

EN 2018



L'accidentologie routière

— NOMBRE D'ACCIDENTS —
ET DE VICTIMES



↘ - 6 % du nombre d'accidents par rapport à 2017



= stagnation du nombre de victimes par rapport à 2017



— ACCIDENTOLOGIE —
ET MODES DE DÉPLACEMENT

En 2018, en moyenne il y a eu 1 victime :



tous les 2 jours

1 victime en voiture
(conducteur ou passager)

↗ 217 en 2018 contre 198 en 2017



tous les 7 jours

1 victime à pied

↘ 52 en 2018 contre 62 en 2017



tous les 4 jours

1 victime à moto ou cyclomoteur

= 102 en 2018 contre 99 en 2017

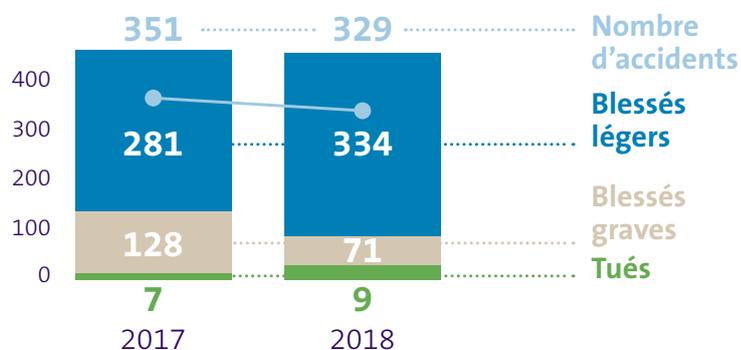


tous les 11 jours

1 victime à vélo

↘ 33 en 2018 contre 44 en 2017

Évolution du nombre d'accidents routiers et de victimes sur l'agglomération orléanaise¹²



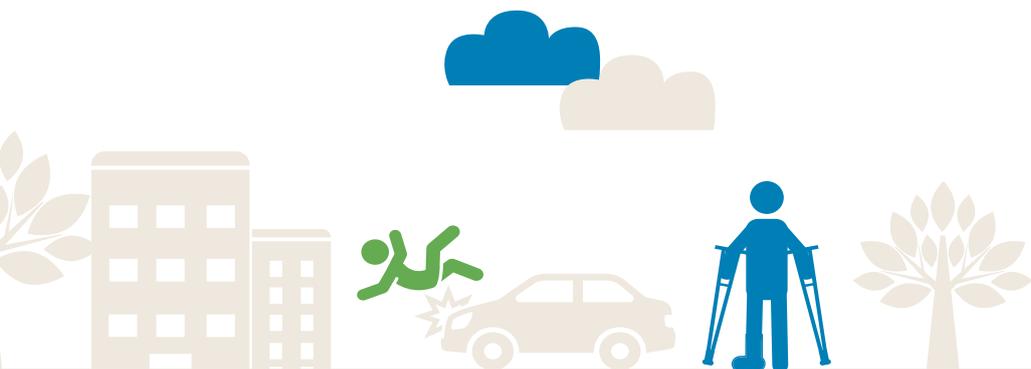
Le saviez-vous ?

3 % des habitants de la métropole sont fortement exposés au bruit routier et 0,1% fortement exposés au bruit ferroviaire.

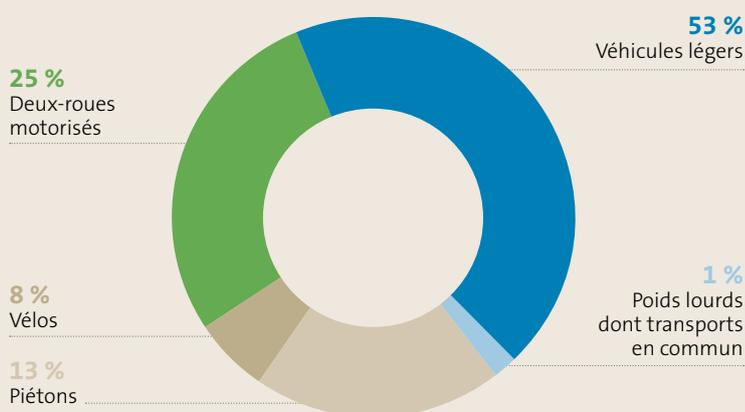
En 2018, les cartes stratégiques du bruit, qui permettent d'évaluer l'exposition aux bruits ambiants des populations et établissements, ont été mises à jour.

Les cartes de bruit stratégiques (CBS) ont pour objectif d'informer et de sensibiliser la population sur les niveaux d'exposition aux bruits routiers, ferroviaires, aériens et industriels. Elles permettent de déterminer les zones de bruit critiques abritant des populations fortement exposées, d'identifier les établissements sensibles d'enseignement, de soins et de santé impactés, et les zones calmes à préserver. Ainsi, selon les valeurs limites établies par la réglementation en vigueur, près de 9 200 habitants sont fortement impactés par le bruit routier, 240 fortement par le bruit ferroviaire, ainsi que 3 % des établissements d'enseignement ou de santé.

Sur la base de ces résultats, des actions préventives et curatives ont été définies : c'est l'objet du Plan de prévention du bruit dans l'environnement (PPBE) établi par Orléans Métropole et qui sera mis en consultation publique en octobre 2019.



Part des modes de déplacement parmi les victimes en 2018¹³



Au regard des parts modales de déplacement, les **deux-roues motorisés** constituent le mode le plus accidentogène. Ils représentent 1 % des déplacements, mais près de **25 % des victimes**, le mode de transport le plus sûr restant les transports en commun (11 % des déplacements, mais moins de 1 % des victimes).

La pollution de l'air

— EN 2018 —

4 jours/5

la qualité de l'air est qualifiée de « bonne » ou « très bonne », selon l'indice ATMO*.

Aucun dépassement

de la valeur limite en NO₂** (dioxyde d'azote, polluant principalement d'origine routière).

1 jour de dépassement de la valeur limite (seuil d'information) en PM10 (particules fines).

* L'indice ATMO caractérise la qualité de l'air quotidienne sur une échelle qui va de 1 (indice très bon) à 10 (indice très mauvais). Son calcul est basé sur les teneurs en 4 polluants, le dioxyde d'azote (NO₂), le dioxyde de soufre (SO₂), les particules ou poussières inférieures à 10 microns (PM10) et l'ozone (O₃). Cet indice donne une indication et est suivi sur la métropole d'Orléans par l'association LigAir (www.ligair.fr).

** Au niveau des 5 points de relevés implantés sur la métropole.

Une baisse de la qualité de l'air en 2018 par rapport à 2017 :



81 jours

où la qualité de l'air a été qualifiée de « moyenne à médiocre »

↗ + 39 jours par rapport à 2017



0 jour

où la qualité de l'air a été qualifiée de « mauvaise à très mauvaise »

↘ - 5 jours par rapport à 2017



Évolution de l'indice de la qualité de l'air (ATMO) en nombre de jours par an¹⁴



SOURCES

1 — <i>Sondage parts modales 2014, TEST SA, Orléans Métropole</i>	6 — <i>Keolis Orléans</i>	11 — <i>Keolis Orléans</i>
2 — <i>Orléans Métropole</i>	7 — <i>Keolis Orléans</i>	12 — <i>DDT du Loiret</i>
3 — <i>Keolis Orléans</i>	8 — <i>SNCF</i>	13 — <i>DDT du Loiret</i>
4 — <i>Keolis Orléans</i>	9 — <i>Département du Loiret, Orléans Métropole, Cofiroute, CEREMA</i>	14 — <i>Lig'Air</i>
5 — <i>UTP 2018, Chiffres clés du transport public 2016</i>	10 — <i>Keolis Orléans, Orléans Gestion, Vinci Park</i>	

Les Chiffres clés de la mobilité, élaborés grâce à la collaboration de nombreux partenaires, proposent une photographie de l'offre et des pratiques de mobilité sur la métropole orléanaise en 2018, par le biais de différents indicateurs autour de la marche à pied, du vélo, des transports en commun, de la voiture, etc.

Ainsi, en 2018, en moyenne chaque jour :

- **108 900 véhicules motorisés** ont franchi la Loire (hors pont de l'autoroute) (– 2,5 % par rapport à 2017), dont 10 000 poids lourds,
- **Entre 8 000 et 15 000 piétons** ont emprunté la rue Royale à Orléans,
- **99 000 voyageurs** ont utilisé le réseau TAO (+ 3,3 %),
- **1 100 automobilistes** se sont stationnés dans les P+R (+ 1,6 %),
- **650 Vélo'+** ont été empruntés (+ 0,2 %),
- **9 200 voyageurs** ont emprunté un train en gare d'Orléans et **4 500** en gare des Aubrais.

CONTACT

Orléans Métropole

Direction de la Mobilité, des Transports urbains et du Stationnement
02 38 78 75 75
pdu@orleans-metropole.fr

Septembre 2019

Orléans Métropole – Direction de l'Information et de la Communication

Conception graphique et illustration : *Atmédia* & PARTNER'S - 02 38 78 04 78



Naturellement Val de Loire