



# Etude interSCoT « Mobilités Déplacements »

**Rapport de diagnostic**  
*FEVRIER 2016*



**Le territoire a souhaité engager une démarche commune à l'échelle de l'InterSCoT pour disposer d'un diagnostic consolidé des enjeux de mobilités et élaborer une vision partagée des réponses à y apporter :**

### ► **Pourquoi une démarche InterSCoT mobilités et déplacements ?**

- prise en compte des enjeux de mobilité aux bonnes échelles
- intégration cohérente dans les SCoT
- prise en charge coordonnée par les collectivités du territoire

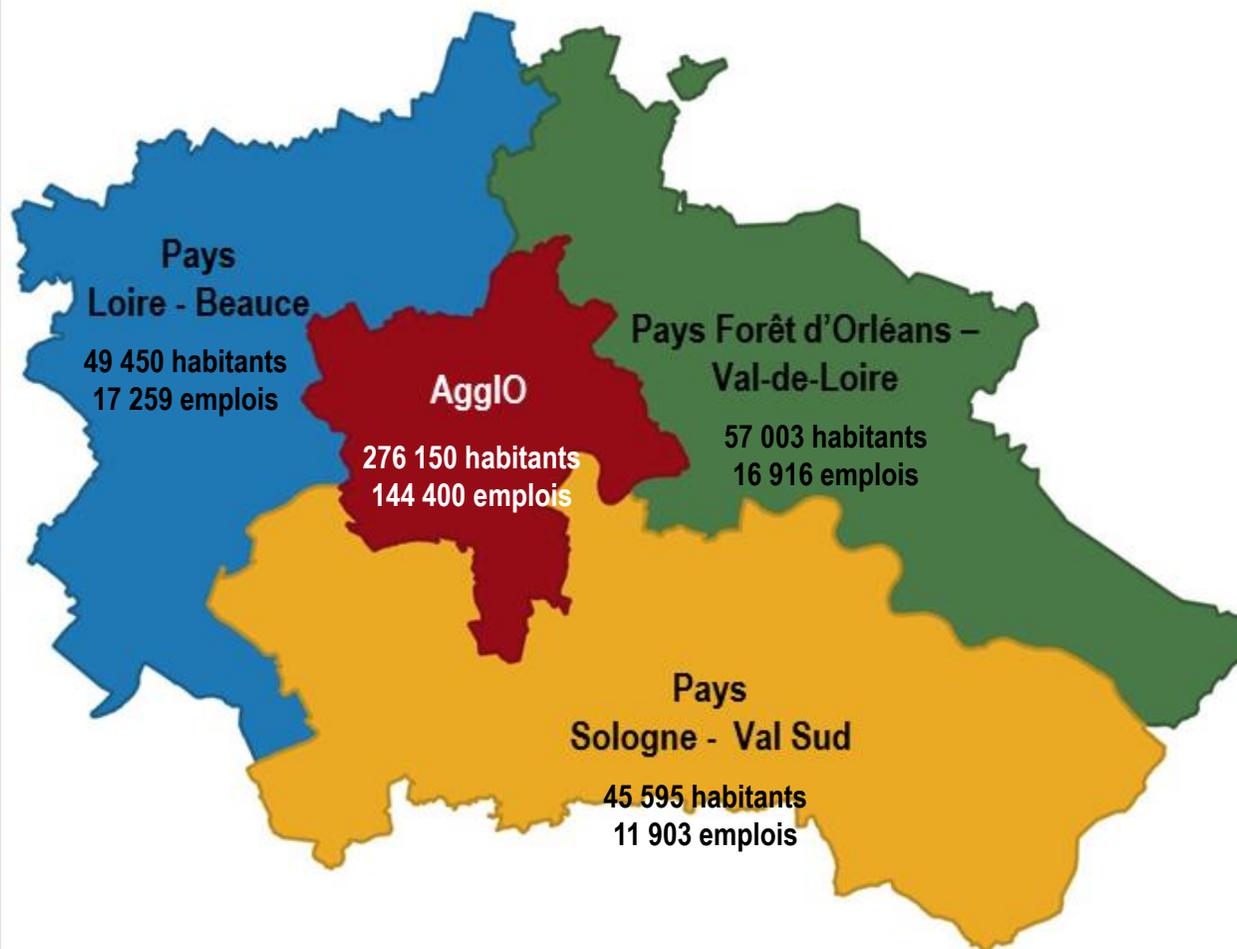
### ► **Production finale attendue**

- vision partagée des enjeux, du projet pour le territoire et des principes d'action
- projet commun qui constitue le volet mobilité des PADD des différents SCoT
- orientations et objectifs, pour certains transverses, pour d'autres déclinés, à intégrer aux DOO

### Le diagnostic a été construit de la manière suivante :

- ▶ **A partir des travaux menés par KISIO dans le lot 1 de la démarche qui visait à mettre en évidence pour chacun des 3 Pays :**
  - Les besoins de déplacements à partir des données domicile-travail et domicile-études
  - L'administration puis l'exploitation d'une enquête menée auprès de 1 286 habitants du territoire de plus de 11 ans permettant de disposer d'une vision complète et précise des pratiques de mobilités des habitants du territoire
  - L'analyse de l'offre de transport existante
  
- ▶ **A partir des travaux menés par Orléans Métropole dans le cadre de l'évaluation puis de l'élaboration de son PDU**
  - Diagnostic des pratiques des habitants et du territoire
  - Diagnostic modal sur le territoire de l'agglO
  
- ▶ **A partir des échanges du comité technique du 21 décembre 2016**
  - Présentation par MENSIA Conseil d'une première partie du diagnostic sur le fonctionnement du territoire et échanges avec les techniciens de l'agglO et des 3 Pays

- 1** Présentation du territoire de l'InterSCoT au travers du prisme des mobilités
- 2** Mise en évidence du fonctionnement du territoire
- 3** Caractérisation de l'adéquation de l'offre existante aux besoins et des enjeux d'évolutions
- 4** Annexes



### Les chiffres clés du territoire :

- 121 communes
- 428 200 habitants
- 190 500 emplois
- 2 856 km<sup>2</sup>

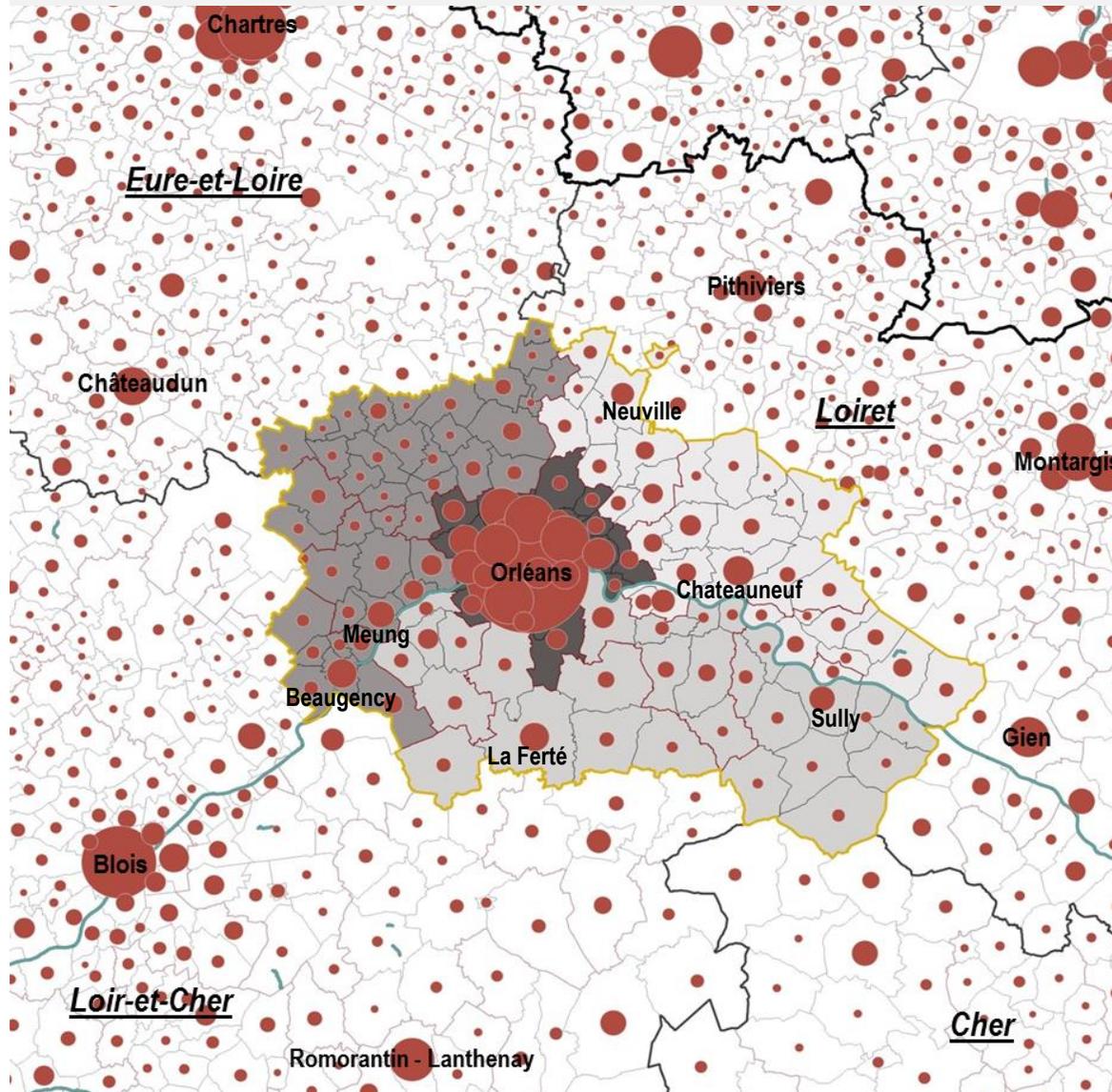
### Un territoire fortement polarisé par l'Agglo dans un phénomène de double polarisation classique du phénomène métropolitain :

- 65% de la population dans l'Agglo et 25% dans la ville d'Orléans
- 75% de l'emploi du territoire est situé dans l'Agglo et 36% dans la ville d'Orléans

### Un territoire cohérent et autonome:

- Le territoire présente un Indice de Concentration d'Emploi équilibré (1,03) ce qui signifie qu'il fournit suffisamment d'emplois pour occuper les actifs occupés du territoire

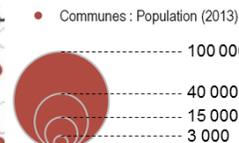
Population du territoire à la commune en 2013



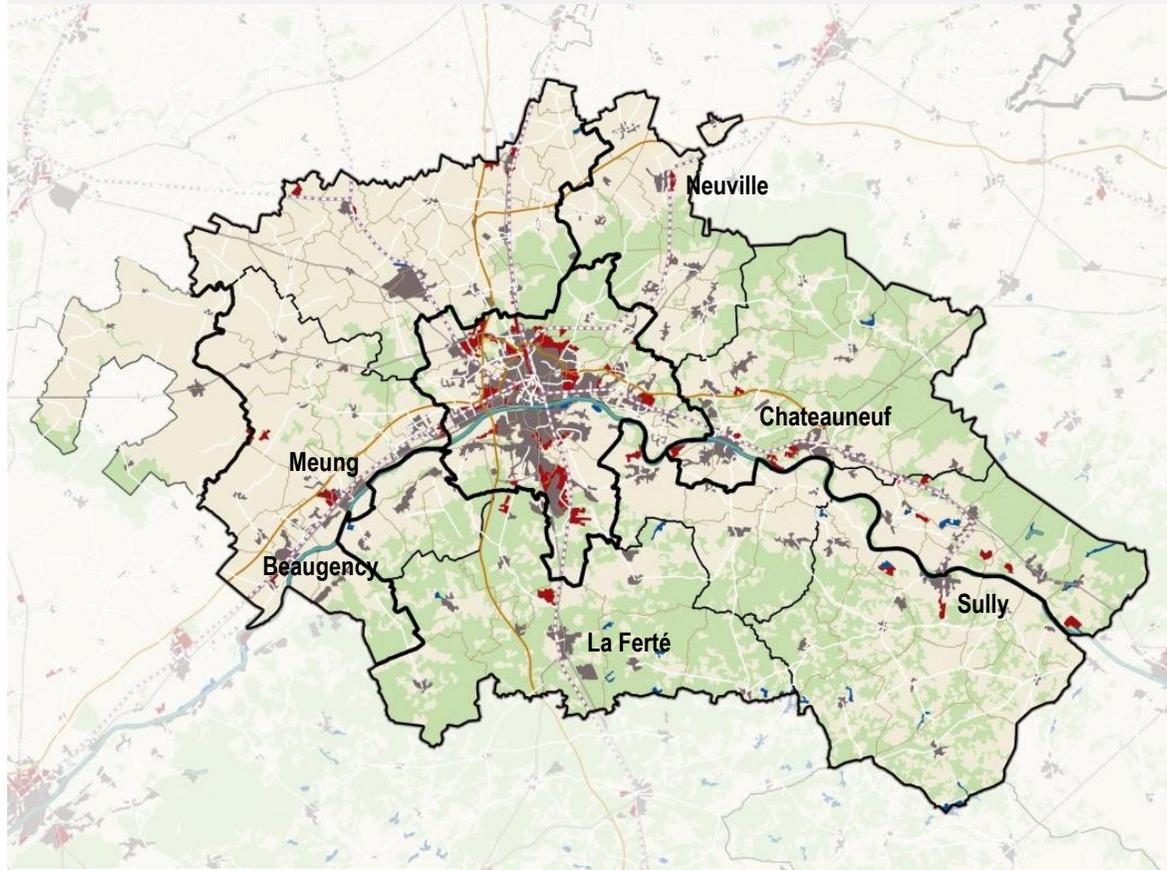
**Le territoire s'inscrit dans une armature urbaine hiérarchisée à l'échelle régionale :**

- Un pôle d'envergure régionale Orléans
- Des pôles secondaires à l'échelle régionale : Chartres et Blois
- Des pôles relais départementaux : Pithiviers, Montargis et Gien
- Malgré une urbanisation plus marquée le long des rives de la Loire, et la présence de quelques polarités (Beaugency-Meung, Chateauneuf, Sully, la Ferté), le territoire ne connaît pas de pôles secondaires d'envergure départementale

Indicateur socio-démographique



## Présentation de l'armature urbaine



Armature urbaine et destination des sols



**Le territoire est marqué par la prédominance du poids de l'Agglo :**

- La ville centre concentre 25% des habitants
- L'agglo concentre 65% de la population

**Cette prédominance de l'agglo se traduit sur l'armature urbaine :**

- L'agglo concentre le tissu urbain continu et constitue ainsi la seule grande zone agglomérée du territoire
- Le reste du territoire est marqué par quelques polarités urbaines et un territoire largement rural
- Le territoire de l'agglo concentre la majeure partie des emprises industrielles et commerciales
- L'ensemble des réseaux routiers et ferrés sont organisés en étoile autour du territoire de l'agglo

## ~1,2 M de déplacements quotidien des habitants du territoire\* à 96% internes

3% Déplacements dans un autre territoire français

15%

Déplacements entre territoires de l'interSCoT

81%

Déplacements

au sein de son Pays / Agglo de résidence

**L'analyse de la mobilité globale consacre totalement la pertinence du périmètre de l'interSCoT :**

- 96% des déplacements tous motifs effectués par les habitants de plus de 11 ans du territoire sont réalisés à l'intérieur du périmètre de l'interSCoT
- 15% de ces déplacements, soit 200 000 déplacements quotidiens, sont des déplacements d'échanges entre les 4 entités qui constituent l'interSCoT. Les déplacements avec l'Agglo sont bien sûr largement majoritaires (155 000 déplacements quotidiens en relation avec l'Agglo)

**Ces déplacements sont très largement des déplacements de proximité :**

- Les déplacements internes au Pays ou à l'agglo de résidence sont représentés 81% des déplacements soit 1M de déplacements quotidiens
- Ces déplacements peuvent même être des déplacements de grande proximité puisque la majeure partie constituent des déplacements intra-communaux

\*

Habitants +  
11 ans

Déplacements des habitants du territoire en lien avec un autre territoire français

Déplacements en lien avec l'Agglo (« vers », « depuis » et « dans » l'agglo)

Déplacements en lien avec un autre Pays

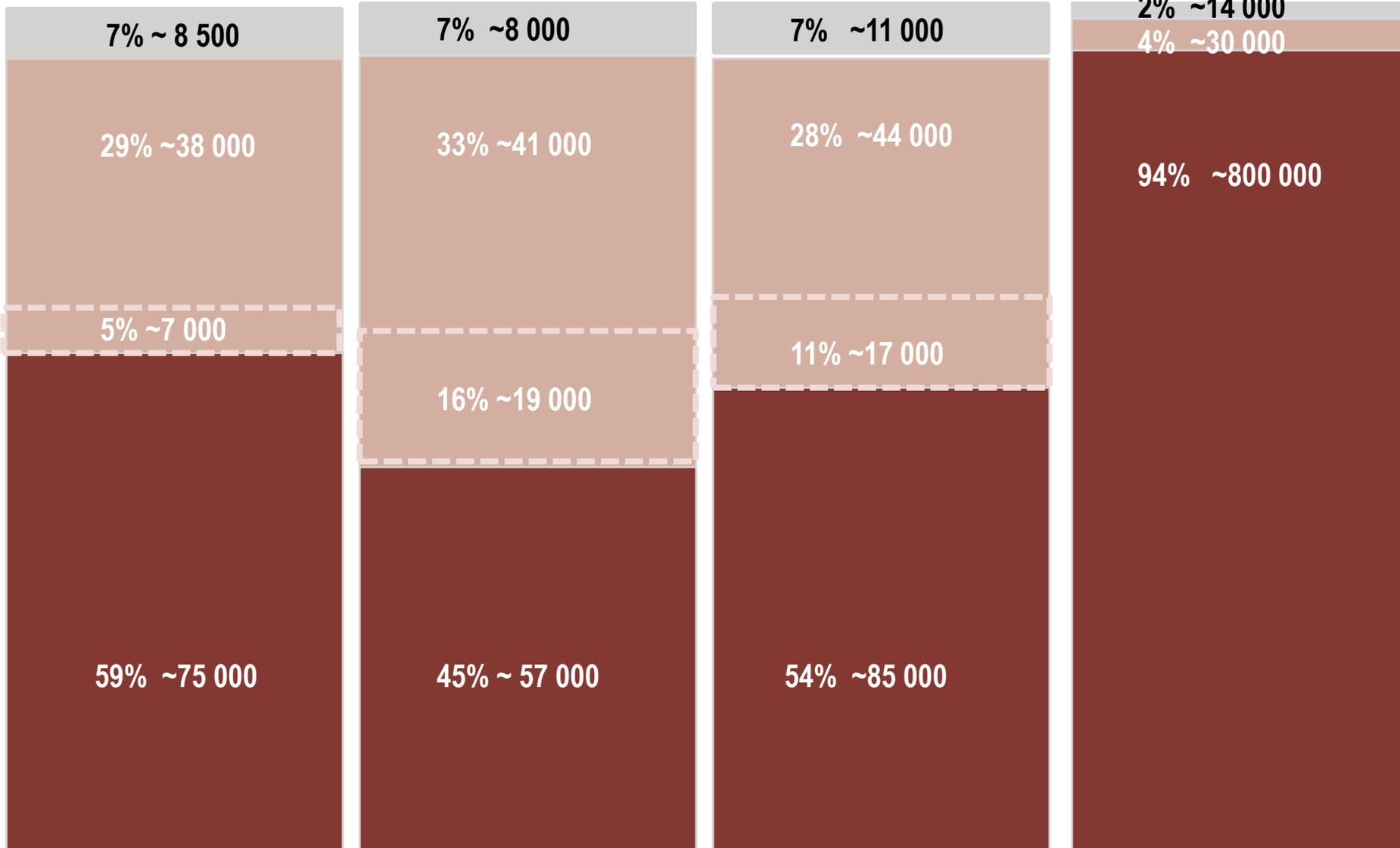
Déplacements au sein du Pays

Loire Beauce : ~ 130 000

Sologne Val Sud : ~125 000

Forêt Orléans : ~ 155 000

Agglo : ~845 000



## Des profils de mobilité totalement divergents entre l'Agglo et les 3 Pays :

### ► L'agglo connaît une très forte prédominance des déplacements de proximité

- 94% des déplacements sont internes au périmètre intercommunal. En effet, le territoire intercommunal offre l'ensemble des ressources nécessaires aux activités des habitants (emplois, études, achats, services ...)
- Les relations avec les autres territoires de l'interSCoT sont marginales d'un point de vue relatif (4%) mais représentent près de 30 000 déplacements\* quotidiens ce qui est significatif

### ► Les Pays présentent un profil très extraverti :

- Environ la moitié des déplacements sont effectués à l'intérieur des Pays ce qui est faible, puisqu'une grande partie des déplacements tous motifs sont généralement des déplacements de proximité (services du quotidiens, visites à des proches, accompagnement).
- Ceci traduit la concentration des services et équipements sur le territoire de l'agglo, puisque l'agglo polarise environ 30% des déplacements des habitants des Pays, ce qui représente au quotidien environ 125 000 déplacements

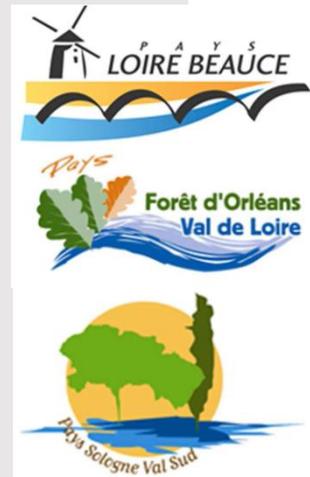
### ► Les Pays présentent quelques divergences de leurs structures de mobilité :

- Le Pays Loire Beauce connaît la part de déplacements internes la plus forte (59%) en raison de plus faibles relations avec le reste de l'interSCoT (34%)
- Le Pays Sologne Val Sud est très extraverti (seulement 45% de déplacements internes et 49% des déplacements en lien avec l'interSCoT)
- Le Pays Forêt d'Orléans présente une situation intermédiaire (54% de déplacements internes et 39% de déplacements en lien avec l'interSCoT)

\* Déplacement = une origine, une destination et un motif ; ce peut être l'aller, le retour ou un mouvement sur place ; 1 aller-retour compte ainsi pour 2 déplacements et peut en générer d'autres sur place.

## Répartition des motifs de déplacements : une structure qui diffère sensiblement entre les Pays et l'agglo

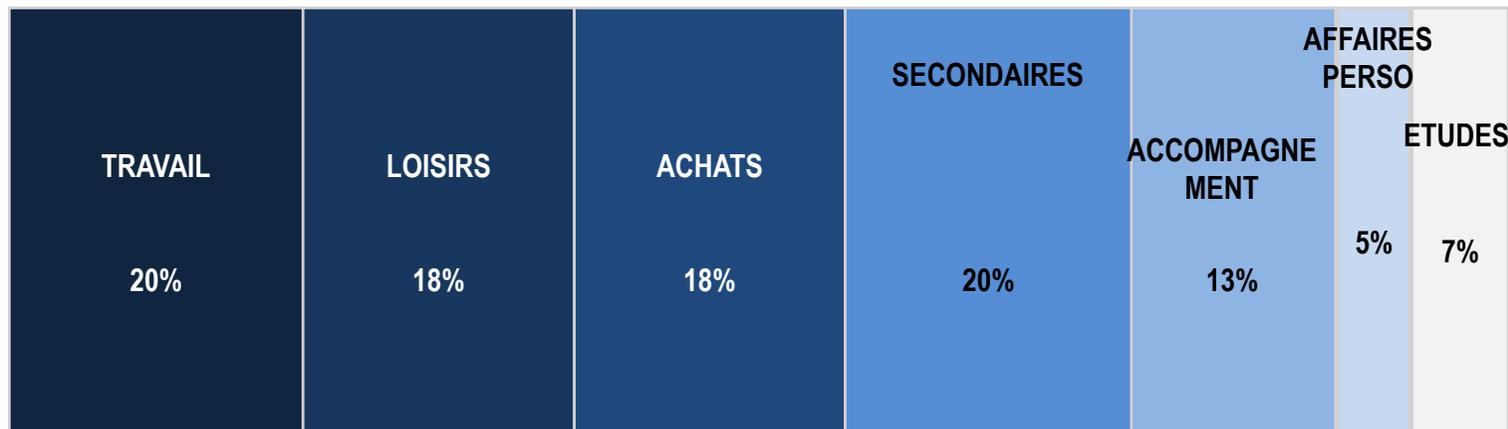
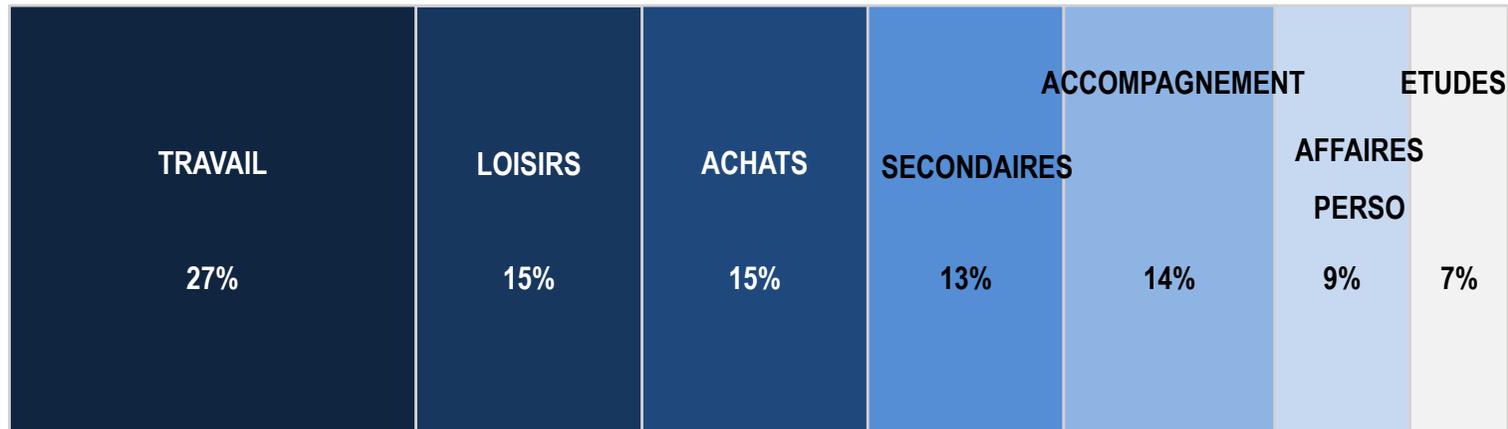
Déplacements quotidiens



3,5

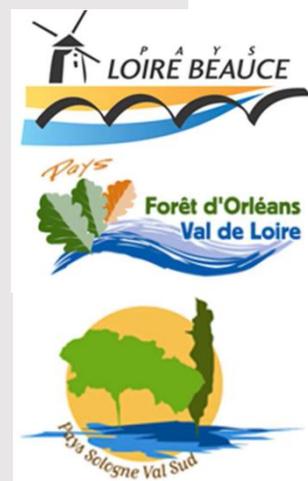
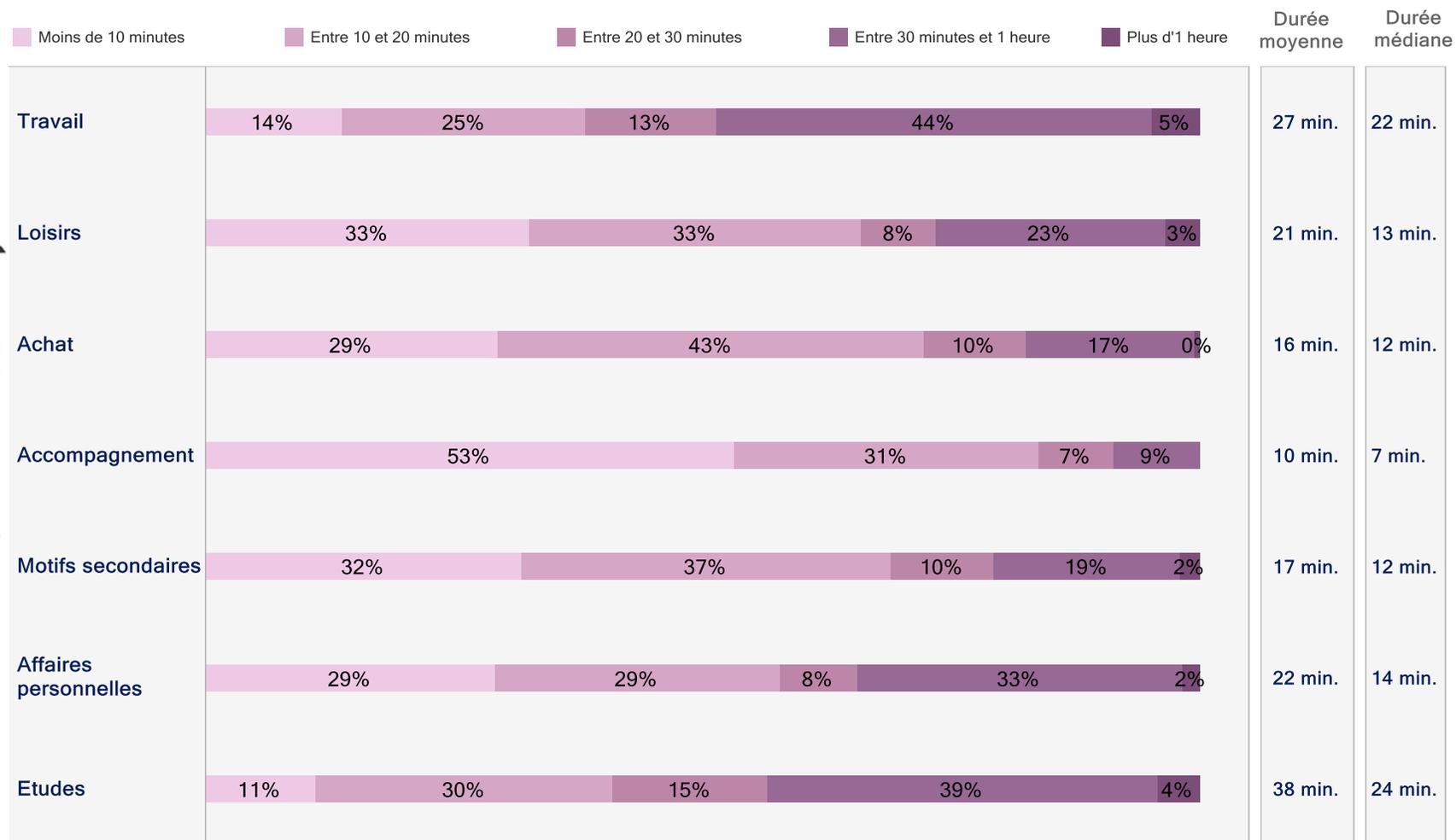
3,55

3,58



3,5

Des déplacements par motifs plus ou moins longs qui traduisent un budget-temps fonction d'effets liés à la distances ou au mode emprunté



# Les mobilités sur le territoire de l'interSCoT

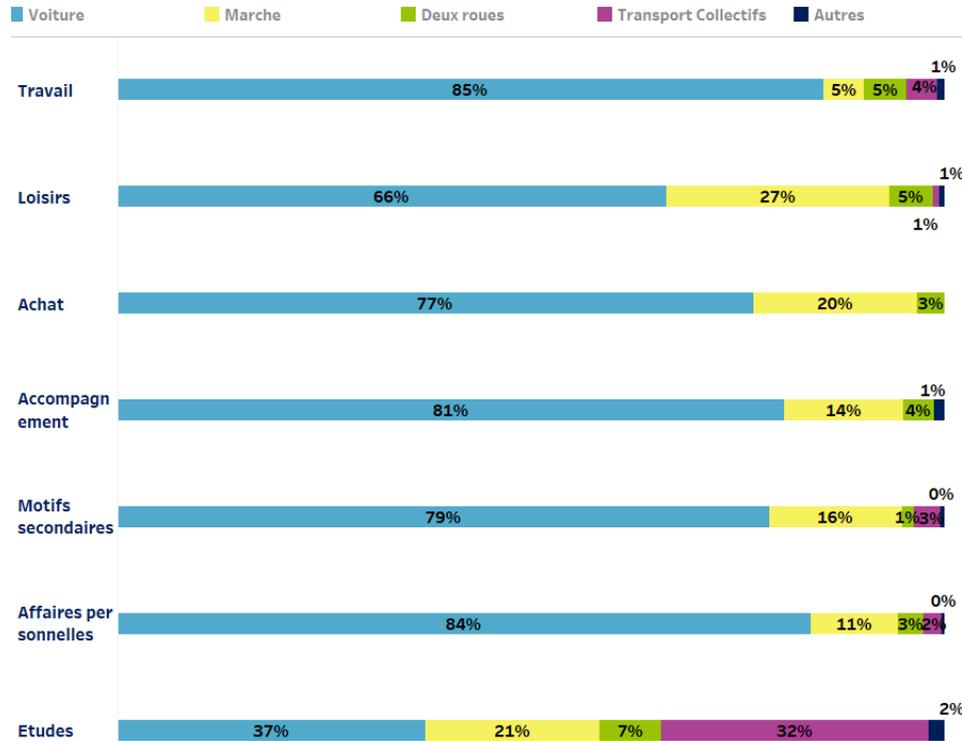
## des déplacements plus ou moins long selon les motifs : explication théorique (2/2)

		Interaction sociale déterminante	Localisation dépendante de ce type de mobilité	Etendue du bassin de mobilité	Degré de contrainte de la mobilité
T Y P E  D E  M O B I L I T E	<b>Proximité</b>	Consommation quotidienne	Commerces et service de « proximité »	<p>10 à 15 mins « Quartier »</p>	Adaptable (choix de la destination, de la fréquence, de la boucle de mobilité, etc.)
	<b>Agglomération</b>	Travail / Etudes	Lieu de résidence	<p>&lt; 30 mins</p>	Peu adaptable (destination unique, fréquences et horaires contraintes)
	<b>Métropolitaine</b>	Echanges interentreprises	Services aux entreprises Industries	<p>AR dans la ¼ journée</p>	Peu adaptable sans perte de valeur ajoutée
	<b>Supra-métropolitaine</b>	Echanges interentreprises / Tourisme	Industrie du tourisme  R&D	<p>Système métropolitain</p>	<i>Tourisme : totalement adaptable</i>

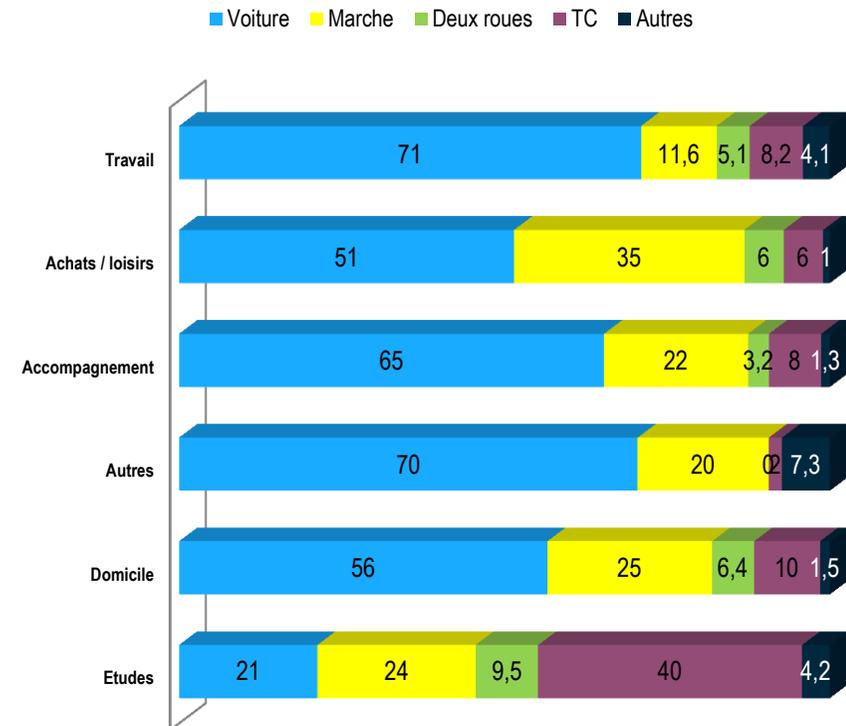
## Répartition modale des déplacements : des pratiques radicalement différentes entre Pays et AggLO

	Voiture	Marche	Deux roues	Transport Collectif	Autres
					
	76%	14%	4%	5%	1%
	77%	16%	4%	2%	1%
	76%	14%	4%	5%	0%
	55%	26,5%	6%	10,5%	1%

Répartition modale par motifs de déplacements sur les 3 Pays



Répartition modale par motifs de déplacements sur l'agglo



- ▶ La part de la voiture est partout et pour tous motifs incontournables. Elle doit par conséquent être au cœur d'une stratégie de mobilité afin d'en optimiser l'usage.
- ▶ Les motifs les plus contraints et les plus longs sont ceux pour lesquels la part des transports collectifs est la plus importante (étude ; travail)
- ▶ La part de la marche et des modes actifs est importante pour les déplacements de proximité des motifs peu contraints (loisirs, achats) est donc être intégrée à l'élaboration d'une stratégie de mobilité

- 1 Présentation du territoire de l'InterSCoT au travers du prisme des mobilités
- 2 Mise en évidence du fonctionnement du territoire**
- 3 Caractérisation de l'adéquation de l'offre existante aux besoins et des enjeux d'évolutions
- 4 Annexes

### Principes méthodologiques : identification des périmètres pertinents pour penser les phénomènes de mobilité et pour orienter l'action publique

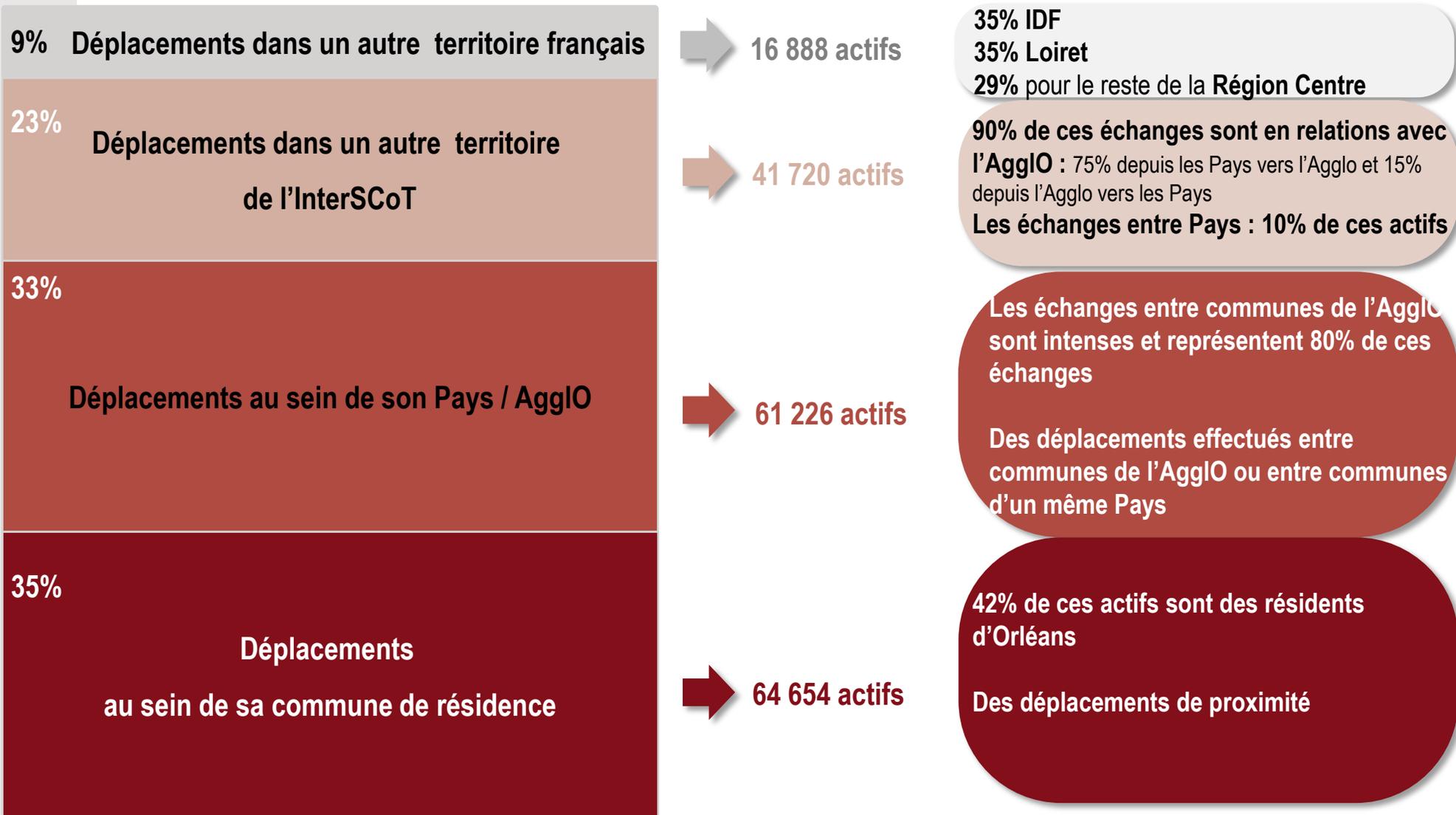
#### ▶ Une focalisation sur les déplacements domicile – travail qui jouent un rôle particulier ... :

- Ils structurent le territoire dans la mesure où elles traduisent des relations d'interdépendances entre les territoires entre les différents bassins de vie et d'emplois
- Ils structurent l'organisation et le dimensionnement des transports puisqu'il s'agit de déplacements quotidiens, répétitifs et effectués pour la majorité à horaires fixes (matin et soir)
- Ils structurent les relations entre territoires puisque les déplacements effectués pour le travail sont plus long et plus lointain que les autres déplacements
- Ces déplacements représentent 25% de l'ensemble des déplacements et génèrent la majeure partie de la mobilité secondaire, ce qui fait que le lieu de travail détermine globalement 1/3 des déplacements

#### ▶ ... complétée par une analyse des déplacements domicile-études qui sont également :

- Des déplacements quotidiens et récurrents
- Des déplacements qui informent sur l'interdépendance entre les territoires dans la mesure où ils sont la résultante de l'armature territoriale

### 184 815 actifs dont 91% travaillent dans l'InterSCoT



### **Le territoire de l'InterSCoT constitue une échelle pertinente pour penser les mobilités :**

#### **▶ La quasi-totalité des actifs du territoire travaille sur le territoire :**

- 91% des actifs du territoire y travaillent, soit 168 000 actifs
- Un niveau élevé semblable à celui observé sur des aires urbaines comparables : Nancy et Clermont-Ferrand

#### **▶ Les échanges entre territoires de l'InterSCoT sont significatifs :**

- 23% des actifs du territoire, soit 41 000 actifs travaillent sur un autre territoire de l'InterSCoT (à 75% des Pays vers l'Agglo)
- Ce chiffre traduit une réalité significative qui justifie une réflexion à une échelle supra-territoriale

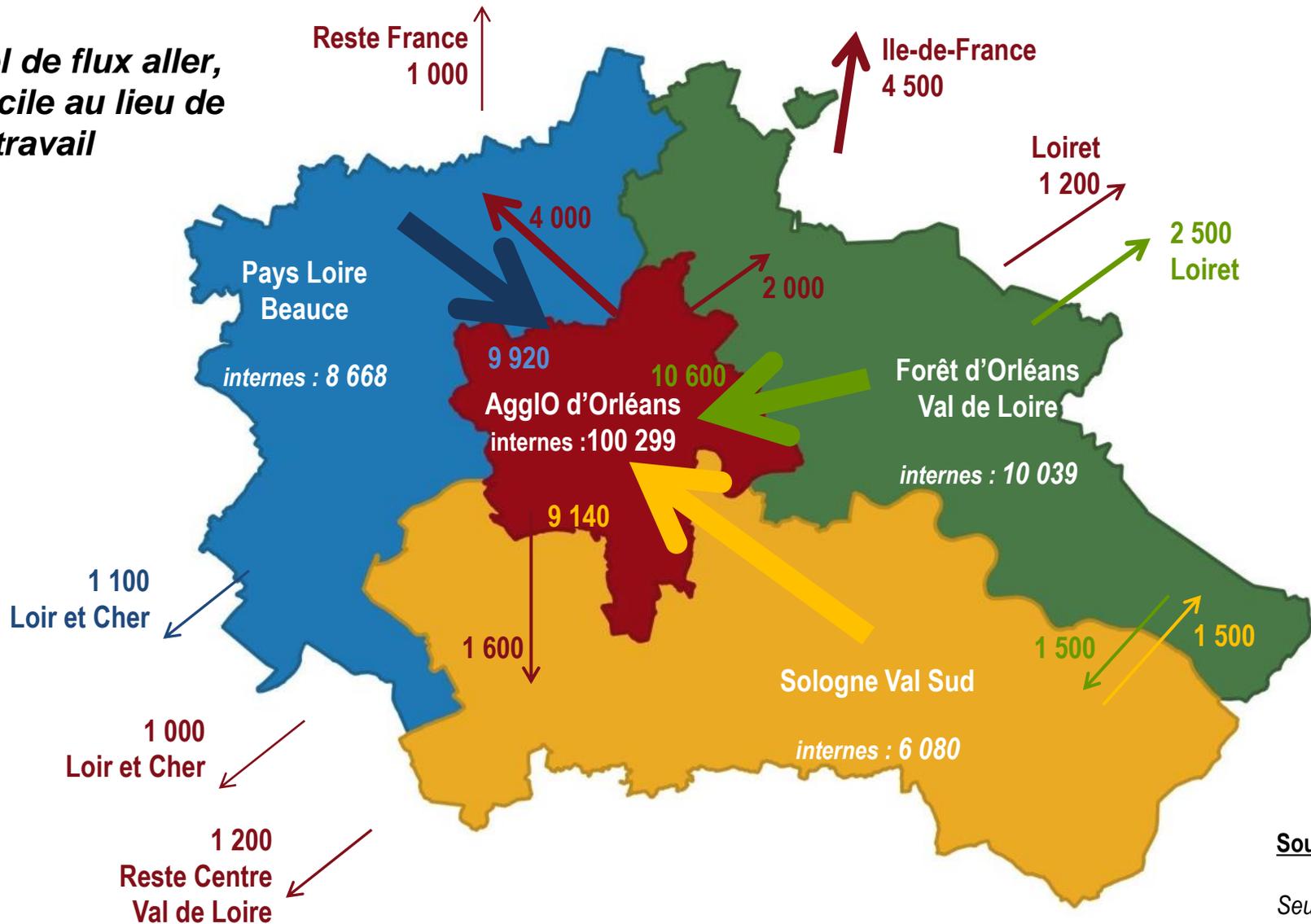
#### **▶ Une prédominance des déplacements D-T restent locaux :**

- 35% des actifs du territoire, soit 65 000 actifs travaillent dans leur commune de résidence et réalisent donc des déplacements de grande proximité
- 33% des actifs du territoire, soit 61 000 actifs travaillent dans une autre commune de leur Pays ou de l'Agglo

# Mise en évidence des fonctionnements du territoire

## Représentation des échanges D-T entre Pays et Agglo

**Potentiel de flux aller, du domicile au lieu de travail**

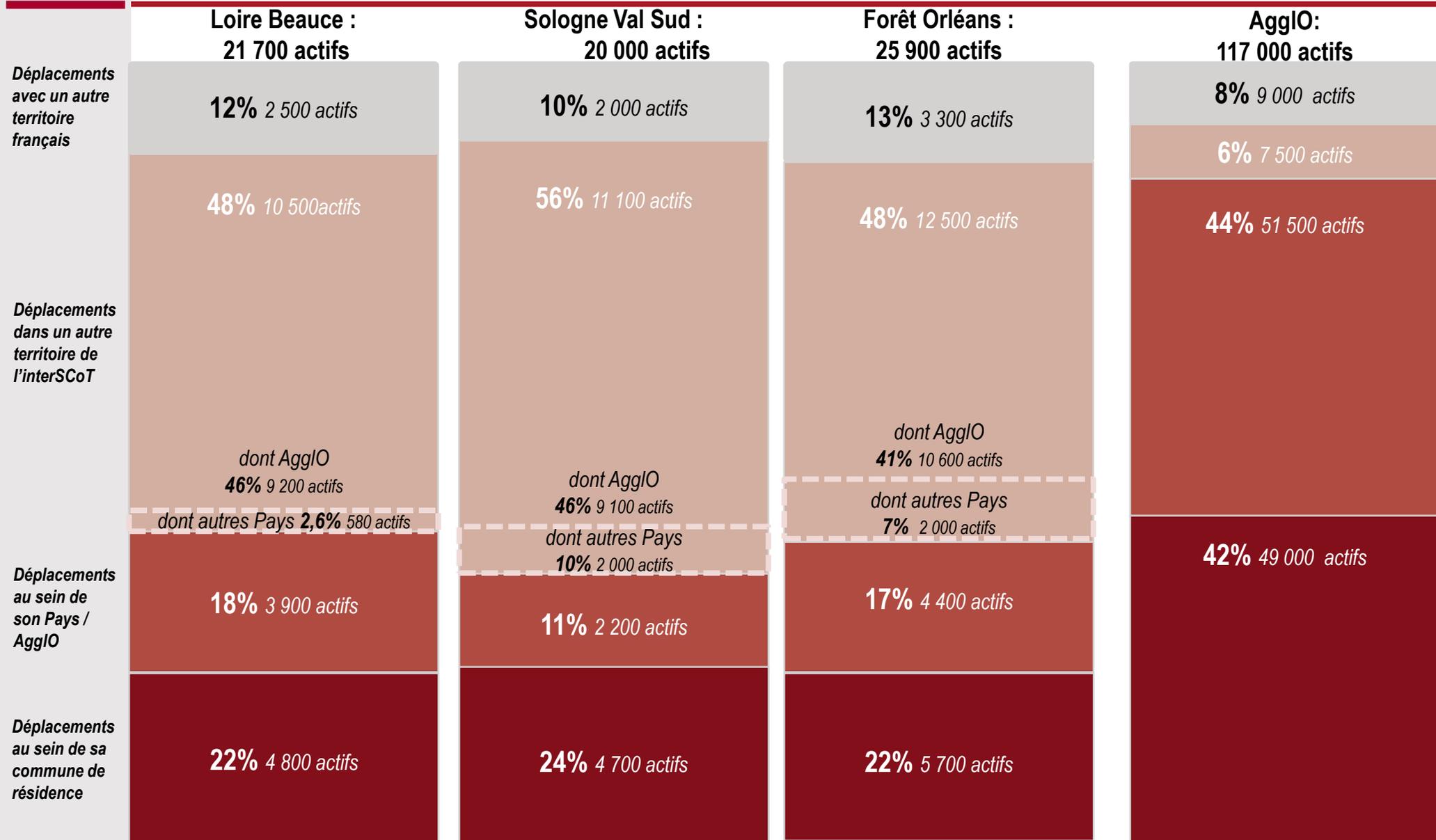


Source INSEE 2013

Seuls les flux supérieurs à 1 000 sont représentés

# Mise en évidence des fonctionnements du territoire

## La structure des mobilités D-T : 3 Pays et une AggLO (1/2)



### Des structures de mobilité foncièrement différentes entre les 4 entités qui justifient une appréhension spécifique des enjeux :

#### ► Trois Pays qui présentent une structure des déplacements similaires :

- Une grande majorité des déplacements D-T effectués avec les autres territoires de l'InterSCoT et particulièrement avec l'AggLO
- Des déplacements de proximité significatifs : entre 35 et 40% des actifs travaillent au sein de leurs Pays de résidence
- Des déplacements externes qui ne sont pas neutres (10%) principalement orientés vers des territoires voisins de la Région Centre ou, dans une moindre mesure, vers l'Ile-de-France

#### ► Une aggLO qui présente une structure urbaine de déplacements :

- Une part écrasante de déplacements internes à l'aggLO (86%) dont près de la moitié interne à la commune de résidence
- Une relation aux autres territoires de l'InterSCoT marginale (6%) ... mais relativement similaire aux liens entretenus avec les autres territoires (flux vers l'InterSCoT supérieurs aux flux vers l'IDF ou vers les autres territoires de la Région Centre)

104 609 actifs élèves / étudiants dont 94% étudient dans l'InterSCoT

6% Déplacements dans un autre territoire français

5 970 élèves / étudiants

8% Déplacements dans un autre territoire de l'InterSCoT

8 903 élèves / étudiants

22% Déplacements au sein de son Pays / Agglo

23 254 élèves / étudiants

64% Déplacements au sein de sa commune de résidence

66 481 élèves / étudiants

L'analyse de la mobilité scolaire implique quelques déformations par rapport à la mobilité domicile-travail :

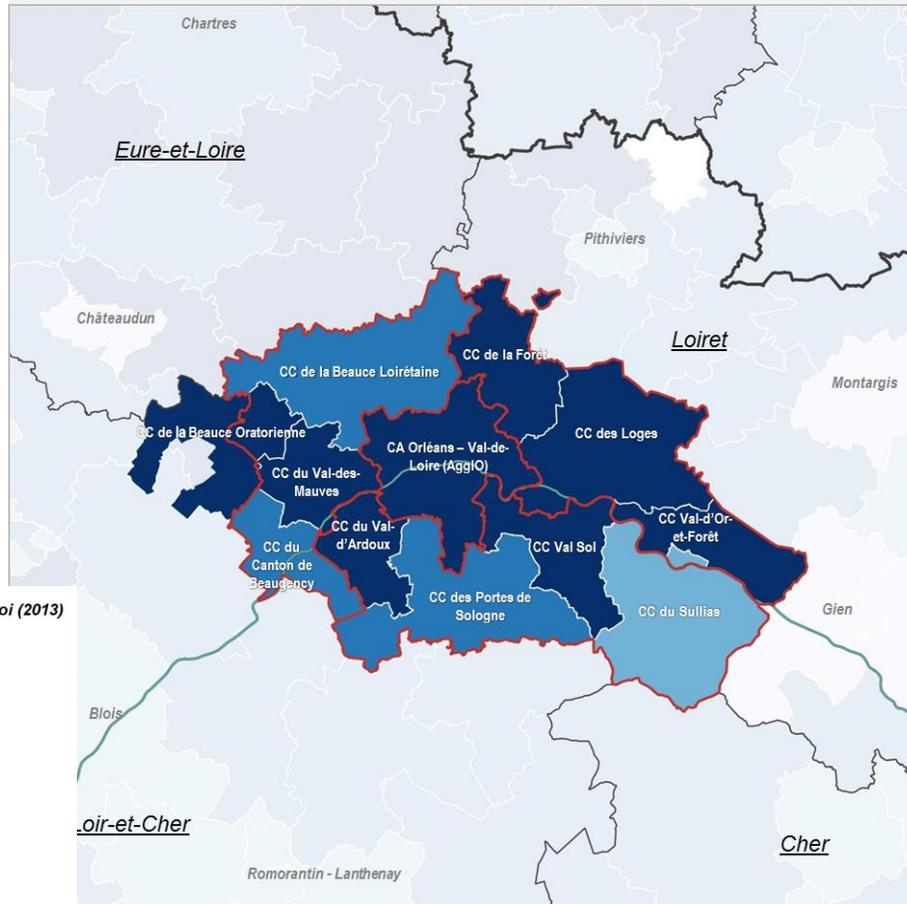
- ▶ Il s'agit d'une mobilité plus locale ...
- ▶ ... cependant le poids d'Orléans masque ici des disparités qui font que les mobilités scolaires suivent l'armature territoriale.
- ▶ Par conséquent les élèves et étudiants des Pays sont largement dépendants d'Orléans pour poursuivre leurs études notamment à partir du lycée

**L'objectif de ces analyses est d'identifier les périmètres pertinents pour penser les phénomènes de mobilité et pour orienter l'action publique.**

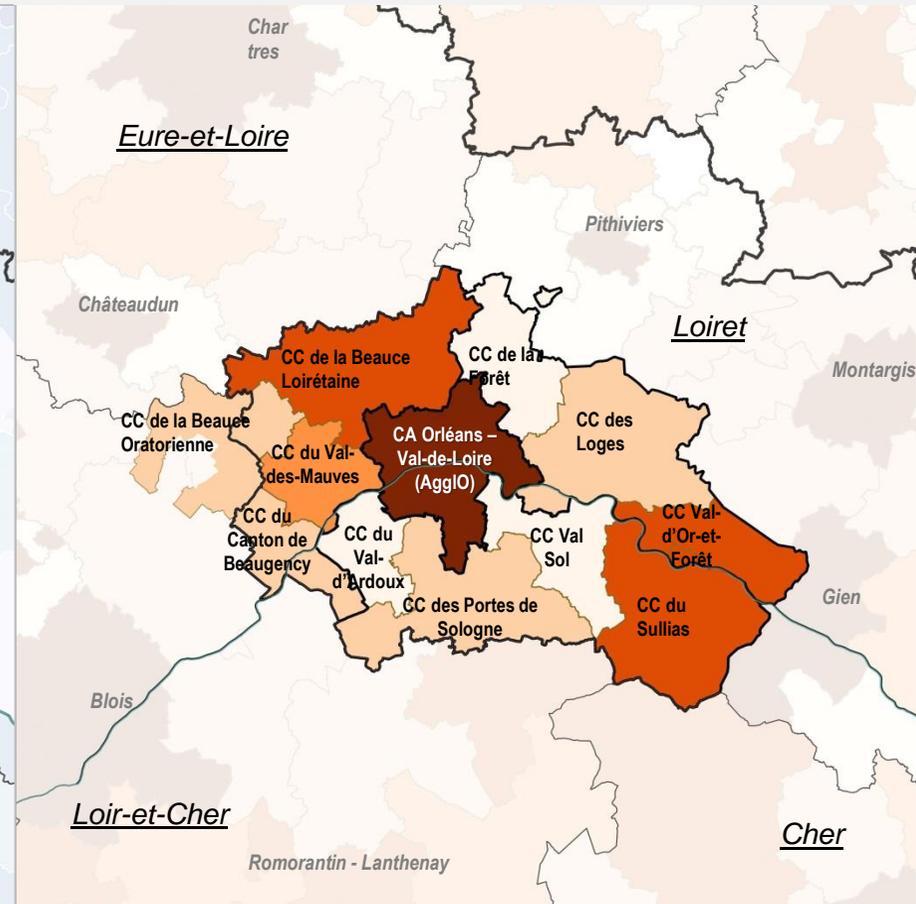
**Trois dimensions à articuler pour identifier des bassins de mobilité qui correspondent aux réalités vécues par les habitants :**

- ▶ **Les pôles d'emplois et la relation entre territoires de résidences et territoires d'emplois**
- ▶ **Les pôles scolaires**
- ▶ **Les différents pôles générateurs identifiés à l'occasion de l'enquête**

Taux d'emploi par EPCI 2016 (Insee 2013)



Indice de Concentration de l'Emploi par EPCI 2016 (Insee 2013)

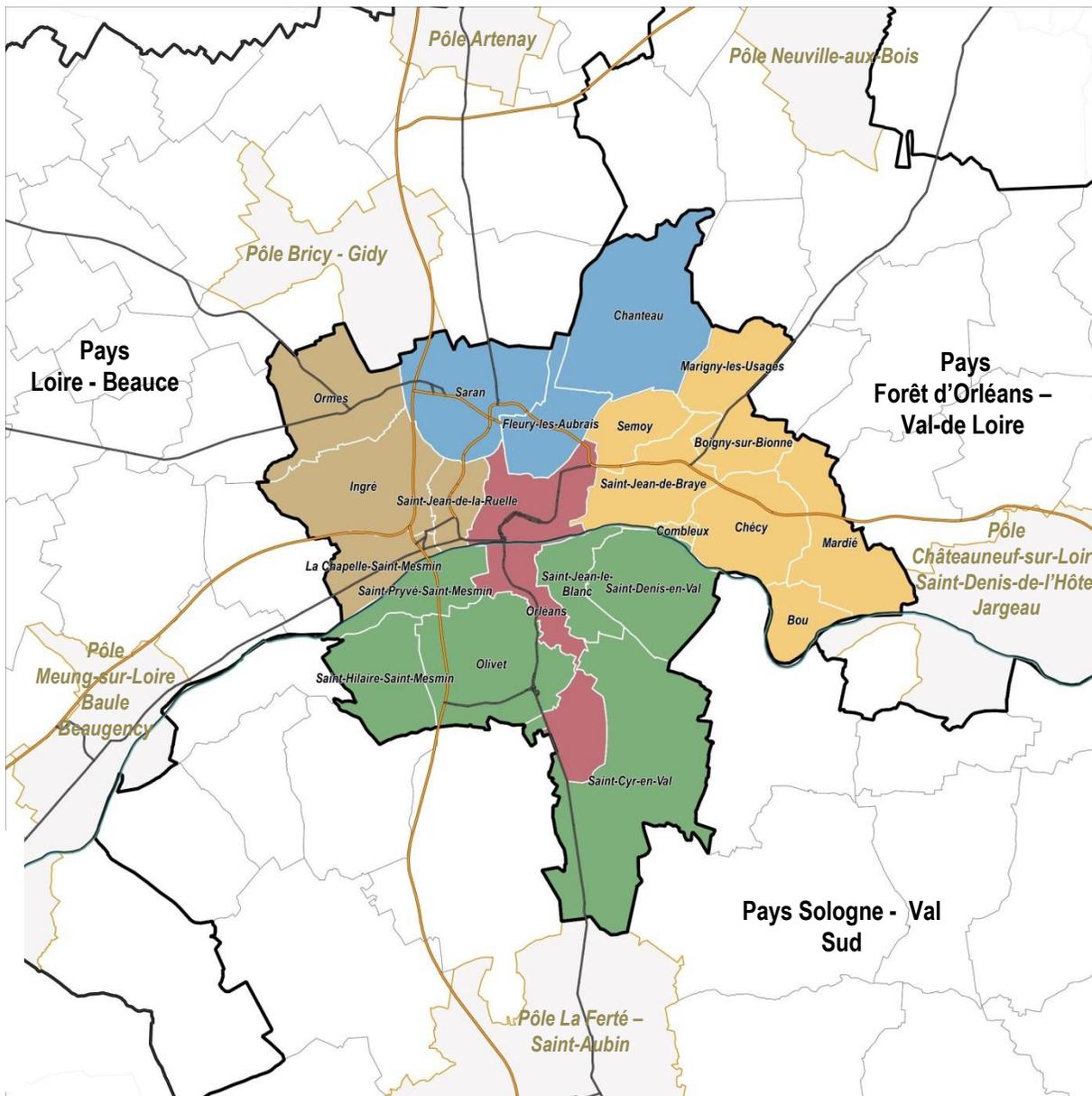


**Taux d'emplois et ICE sont les indicateurs qui déterminent l'interdépendance entre les territoires et les flux D-T. On observe :**

- ▶ Des territoires pleinement résidentiels totalement dépendant des emplois de l'Agglo
- ▶ Des territoires fortement résidentiels malgré la présence d'emplois sur le territoire
- ▶ Des territoires qui présentent des niveaux d'autonomie élevés (équilibre théorique emplois / actifs)

# Le fonctionnement des territoires

## Les emplois de l'Agglo et leurs aires d'influence



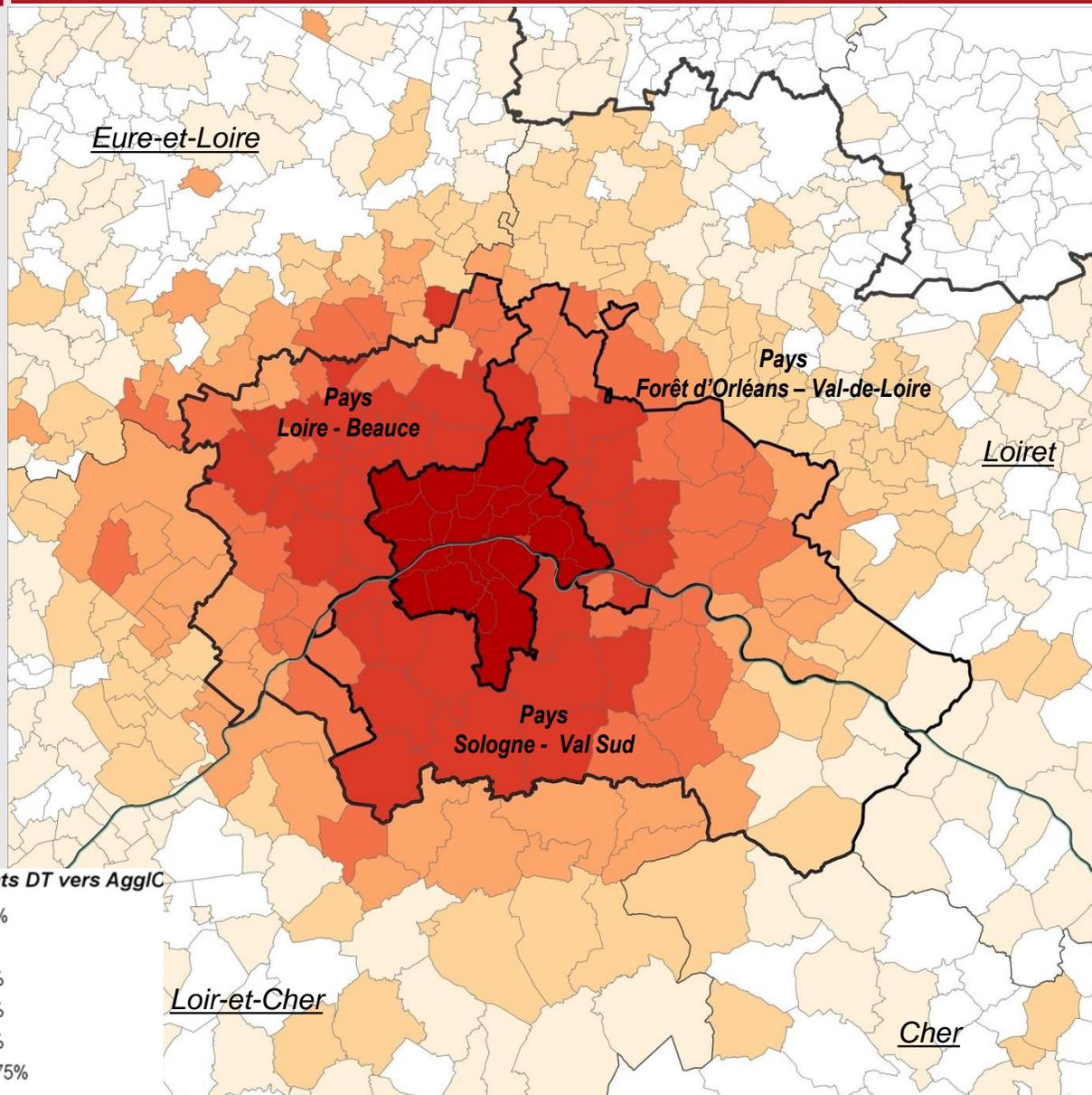
**L'emploi sur l'Agglo est inégalement répartis :**

- La ville d'Orléans concentre la moitié des emplois de l'Agglo
- Les emplois sont ensuite principalement concentrés sur le Nord de l'Agglo :
  - Nord Agglo : 58 000 emplois
  - Sud Agglo : 17 000 emplois ou 37 000 en y ajoutant La Source
- On peut distinguer des « bassins d'emplois » en fonction de leur aire d'influence respective

« Bassins versants »	Nombre d'emplois
Orléans	67 000
<i>dont Orléans – Source</i>	20 000
Sud	16 800
Nord	22 400
Nord Est	15 000
Nord Ouest	20 100
<b>TOTAL</b>	<b>144 400</b>

# Le fonctionnement des territoires

## Un territoire entièrement polarisé par l'Agglo

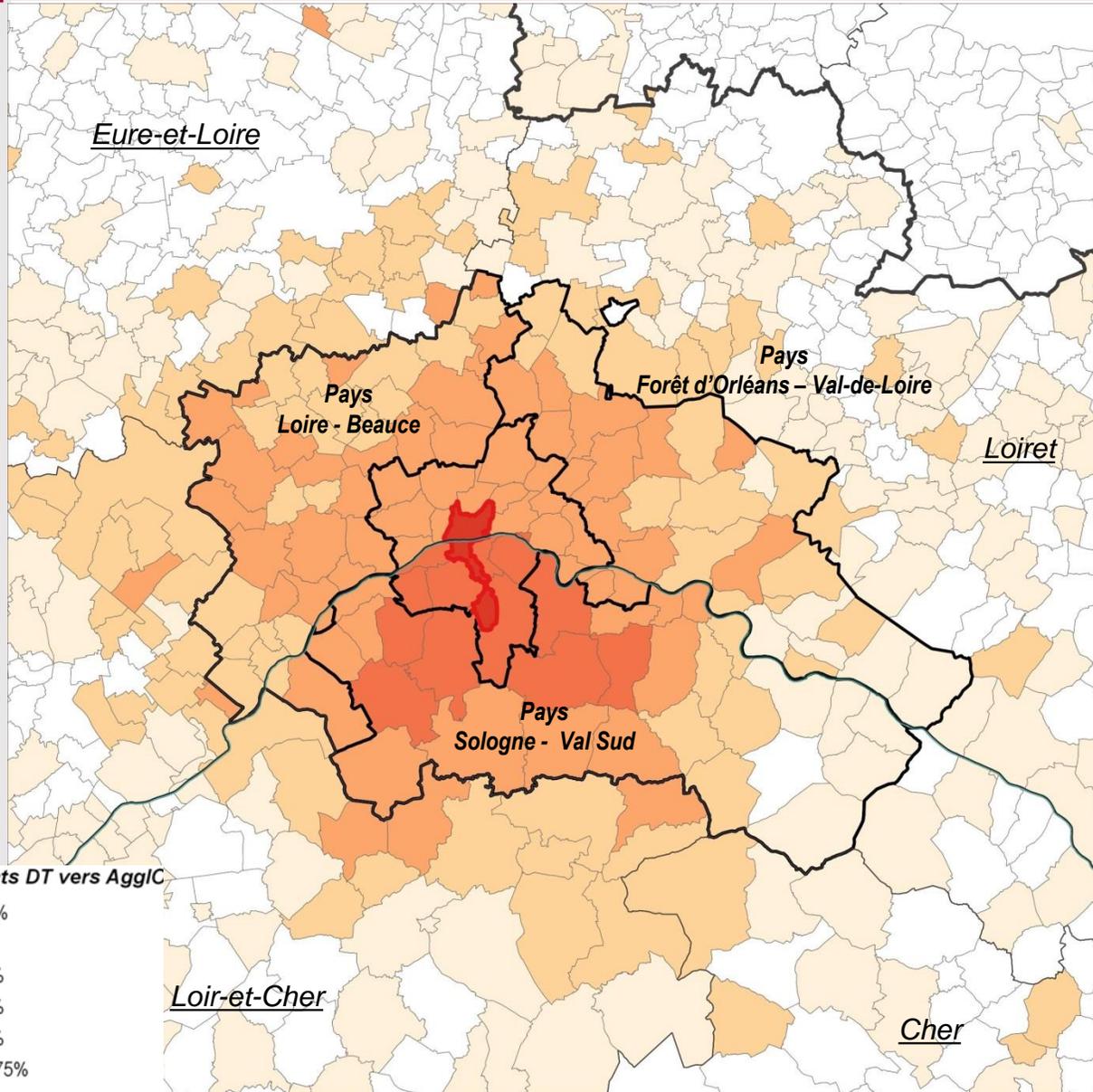


**L'Agglo polarise un vaste territoire qui dépasse largement le territoire de l'InterSCoT :**

- L'influence de l'agglo s'étend largement au-delà des limites de l'InterSCoT et mord sur les départements voisins
- On observe un gradient radial relatif à la distance quasi parfait (exception bords de Loire)

**Les communes de l'InterSCoT se situent toutes dans l'influence de l'Agglo :**

- Toutes les communes comptent des actifs travaillant sur le périmètre de l'Agglo
- Les niveaux de dépendance sont élevés avec les  $\frac{3}{4}$  des communes qui comptent plus de 30% des actifs qui travaillent sur l'Agglo
- L'extrême Est du territoire (Sully-Dampierre) échappe à cette polarisation en raison de la distance et de la présence de polarités locales



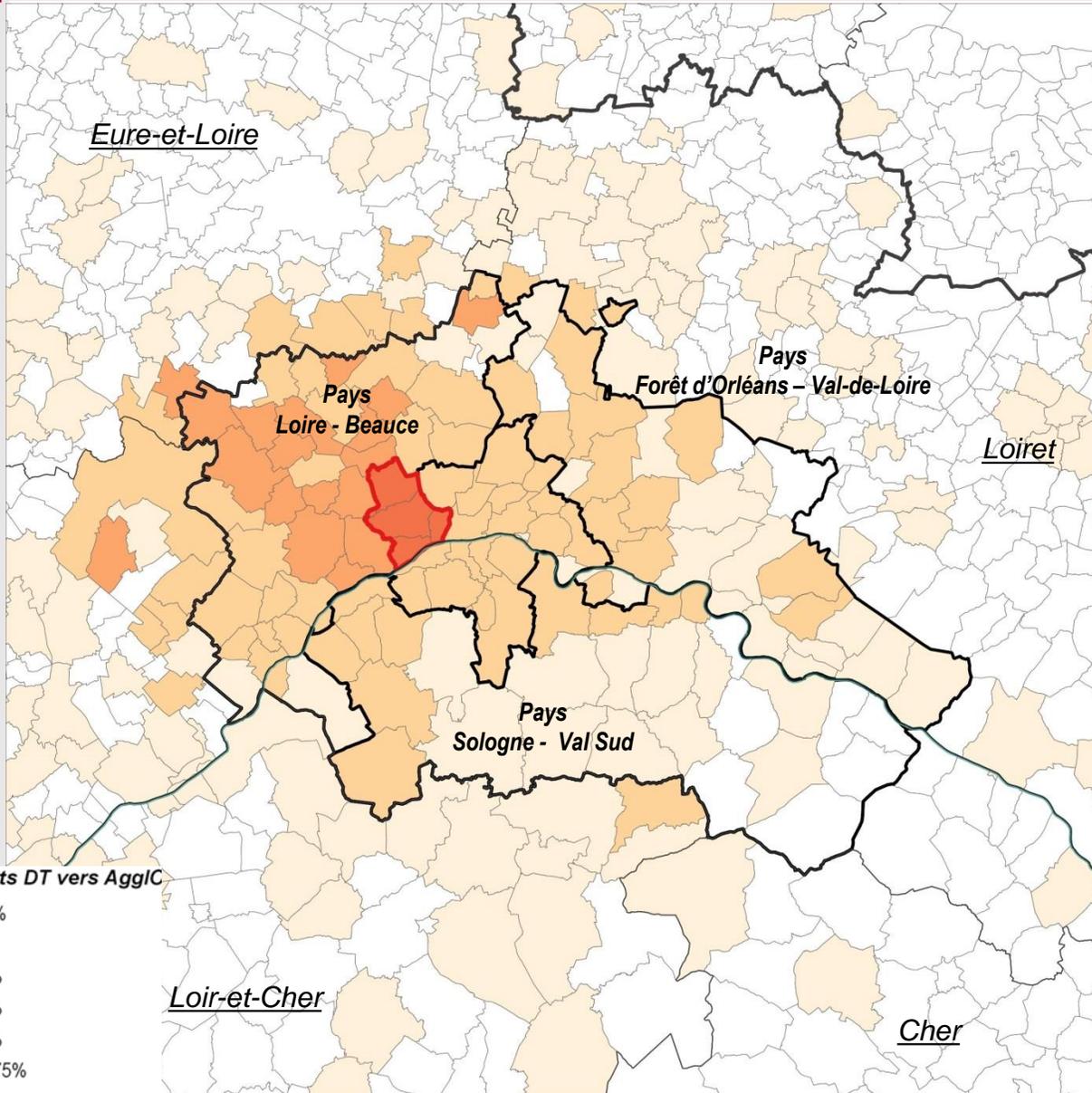
**L'influence de la ville d'Orléans est similaire à celle de l'Agglo :**

- On observe une différence de degré mais pas de nature :
  - Influence sur l'ensemble du territoire
  - Limite à l'extrême Est (Sully / Dampierre)
  - Intensité maximale de l'attraction sur le sud de l'Agglo et le nord du pays Sologne Val Sud (à mettre en relation avec le pôle d'activité de La Source – 20 000 emplois)

**Cette attraction laisse apparaître en creux le décalage Nord / Sud d'emplois de l'Agglo ... :**

- Les communes du Sud de l'Agglo et du Nord du Pays Sologne Val Sud sont relativement plus dépendantes de la ville d'Orléans parce qu'elles comptent moins d'emplois que les villes du Nord de l'Agglo

**Une aire d'influence qui s'organise par « bassins versants » : pôle Nord-Ouest de l'Agglo**



**Le Pôle Nord Ouest de l'agglo, 16 900 emplois :**

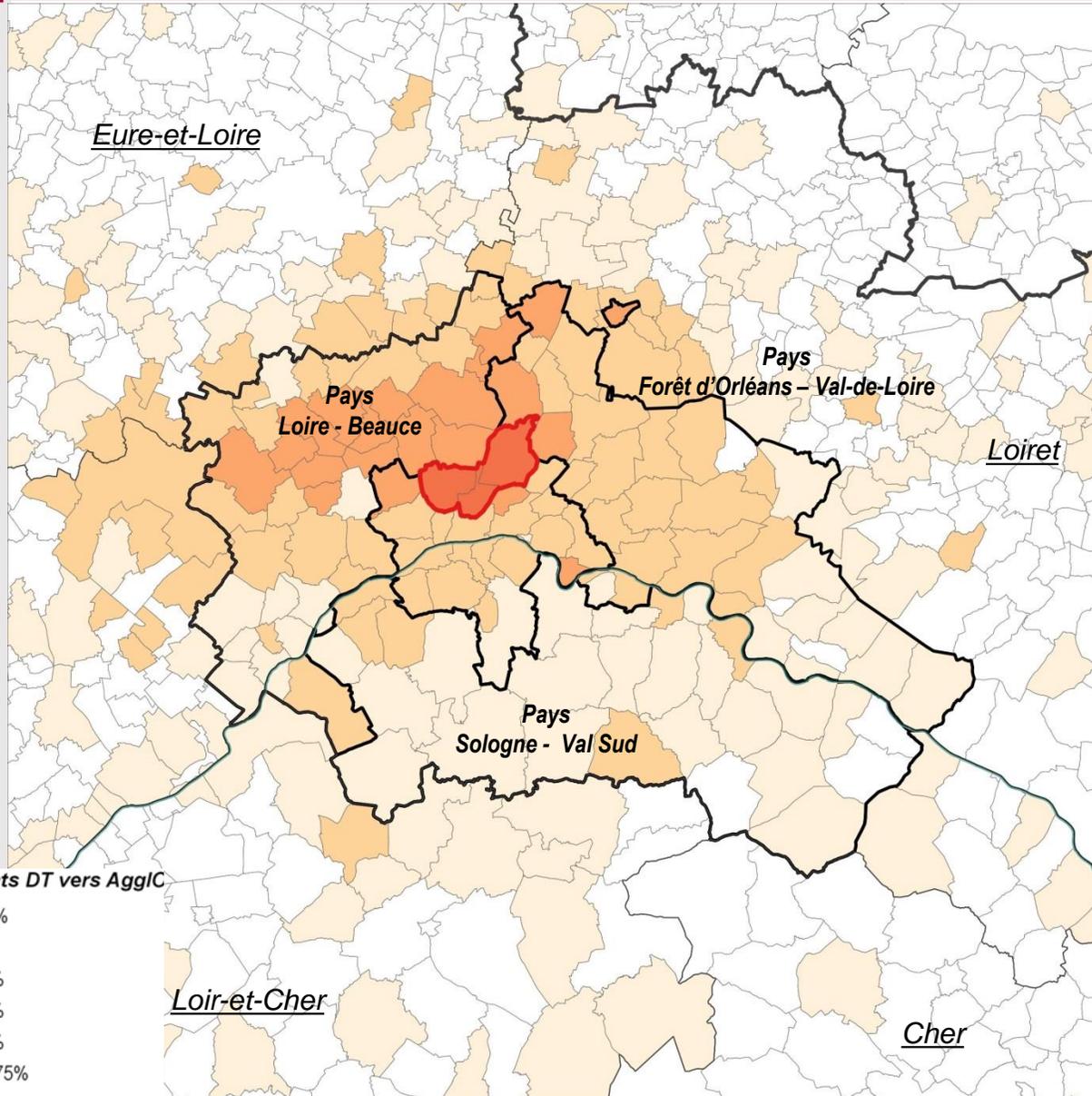
- St Jean de la Ruelle : 7 700 emplois
- Ormes : 4 600 emplois
- Ingré : 4 200 emplois

**Ce pôle constitue un pôle d'emploi pour l'ensemble du Pays Loire Beauce :**

- Les communes du Pays Loire Beauce sont sous l'influence significative de ce pôle d'emploi (~10% des actifs y travaillent)
- Tout le Nord de l'Agglo connaît également un lien important à cette polarité
- A quelques exceptions près l'influence de ce pôle d'emploi est assez faible sur le reste du territoire

Part des migrants DT vers Agglo

- Inférieure à 5%
- de 5% à 15%
- de 15% à 30%
- de 30% à 50%
- de 50% à 75%
- Supérieure à 75%

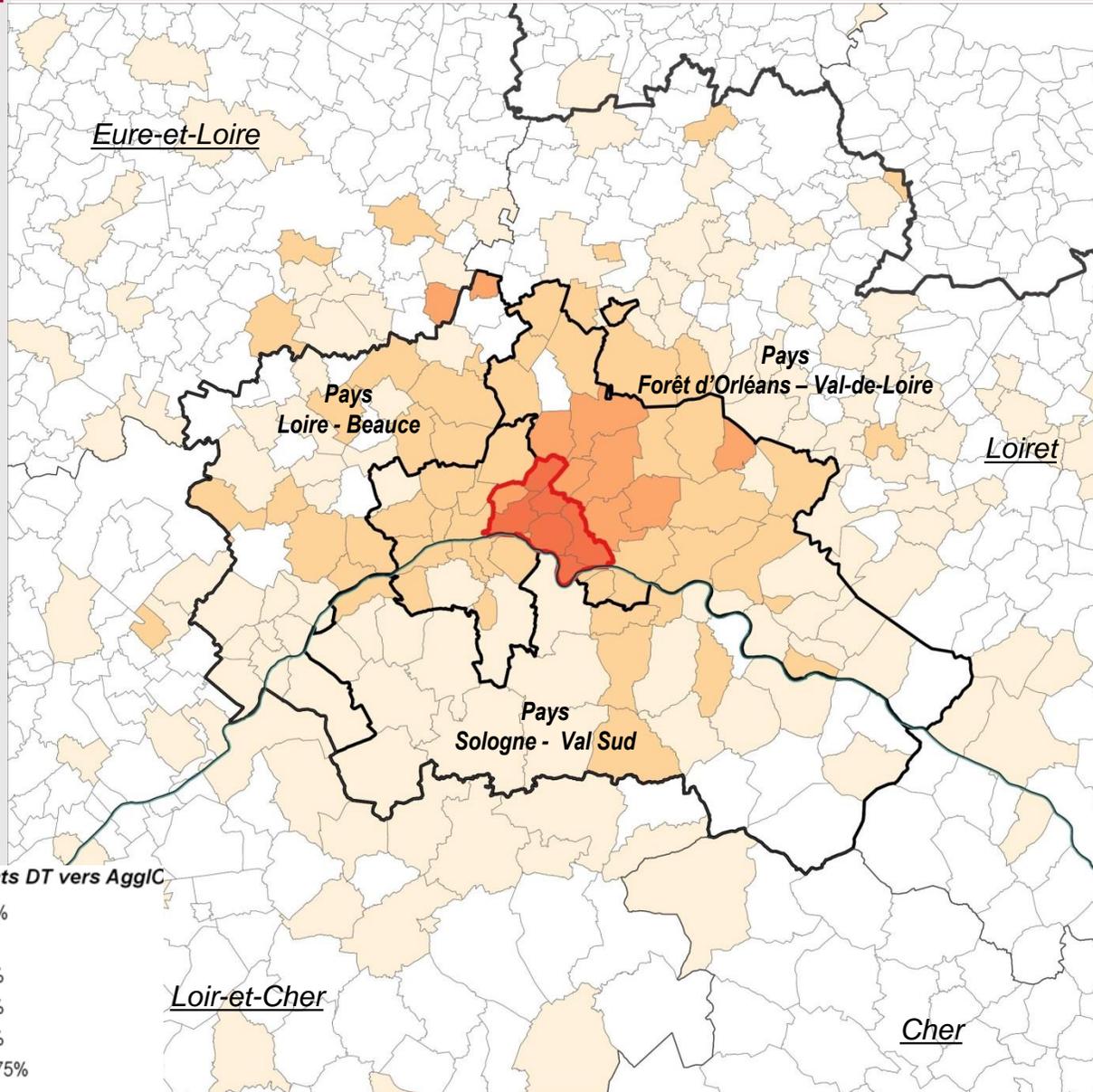


**Le Pôle Nord Ouest de l'aggLO, 22 400 emplois :**

- Saran : 11 500 emplois
- Fleury : 10 600 emplois
- Chanteau : 300 emplois

**Ce pôle constitue un pôle d'emploi pour l'ensemble du Nord de l'InterSCoT, Pays Loire Beauce et Forêt d'Orléans confondus :**

- Ce pôle d'emploi exerce une influence forte sur les communes situées à proximité, principalement sur le Pays Loire Beauce (~20% des actifs y travaillant)
- Tout le Nord de l'InterSCoT est sous l'influence directe et significative (~10% des actifs y travaillant) de ce pôle d'emploi
- L'influence de ce pôle d'emplois se fait sentir assez loin au Sud jusqu'à St Denis l'Hôtel à l'Est et Meung à l'ouest
- L'influence sur le Pays Sologne Val Sud est très faible

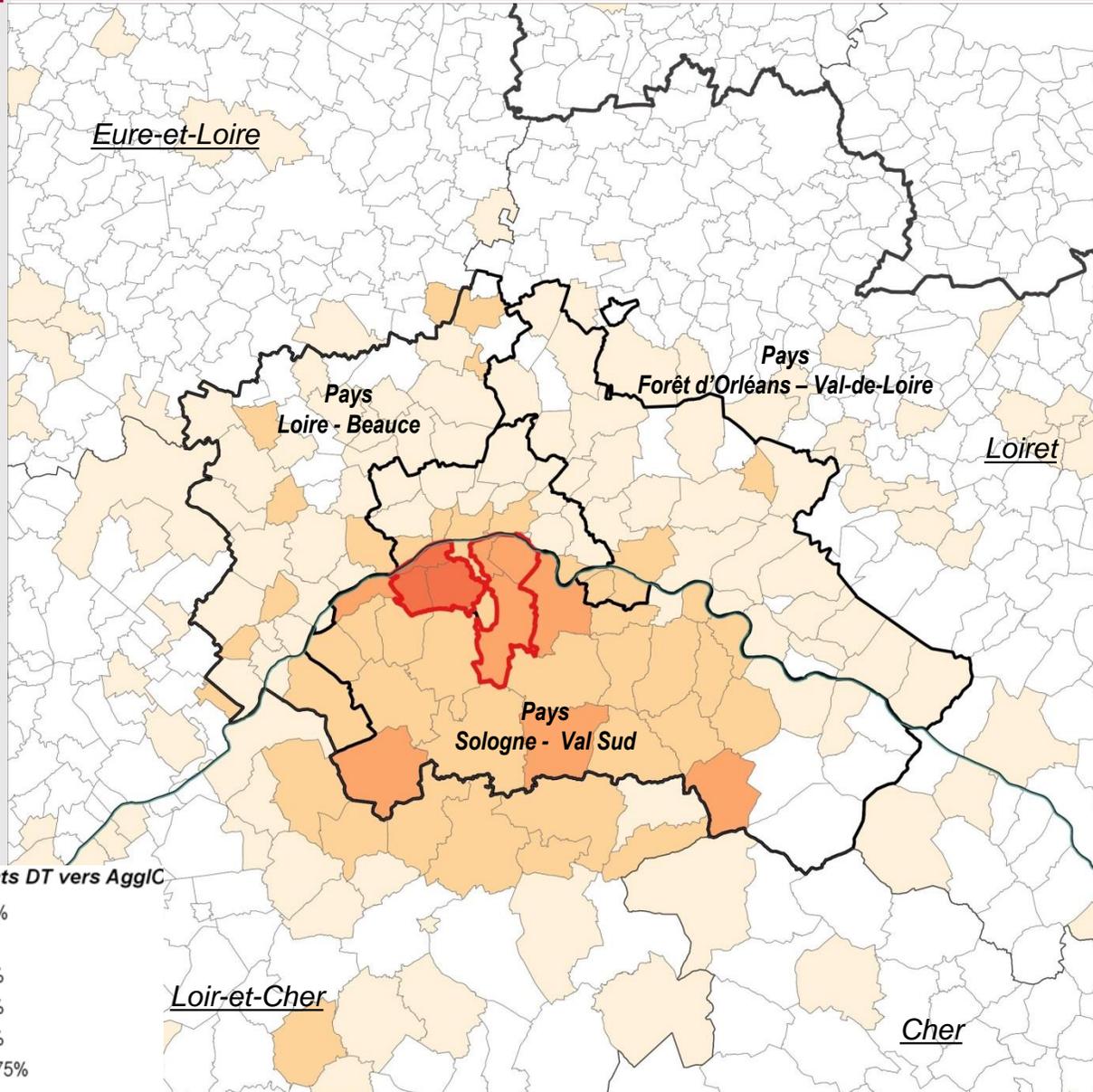


**Le Pôle Nord Est de l'agglo, 16 900 emplois :**

- St Jean de Braye : 10 300 emplois
- Chécy : 2 600 emplois
- Semoy : 1 700 emplois

**Ce pôle constitue un pôle d'emploi pour le Pays Forêt d'Orléans :**

- Ce pôle d'emploi exerce une influence forte sur les communes situées à proximité, principalement sur le Pays Forêt d'Orléans (~20% des actifs y travaillant)
- Tout le Pays Forêt d'Orléans est sous l'influence directe et significative (~10% des actifs y travaillant) de ce pôle d'emploi
- L'influence de ce pôle d'emplois se fait sentir assez loin à l'ouest vers Artenay en passant par le Nord de l'Agglo
- L'influence sur le Sud du territoire de l'InterSCoT est assez faible



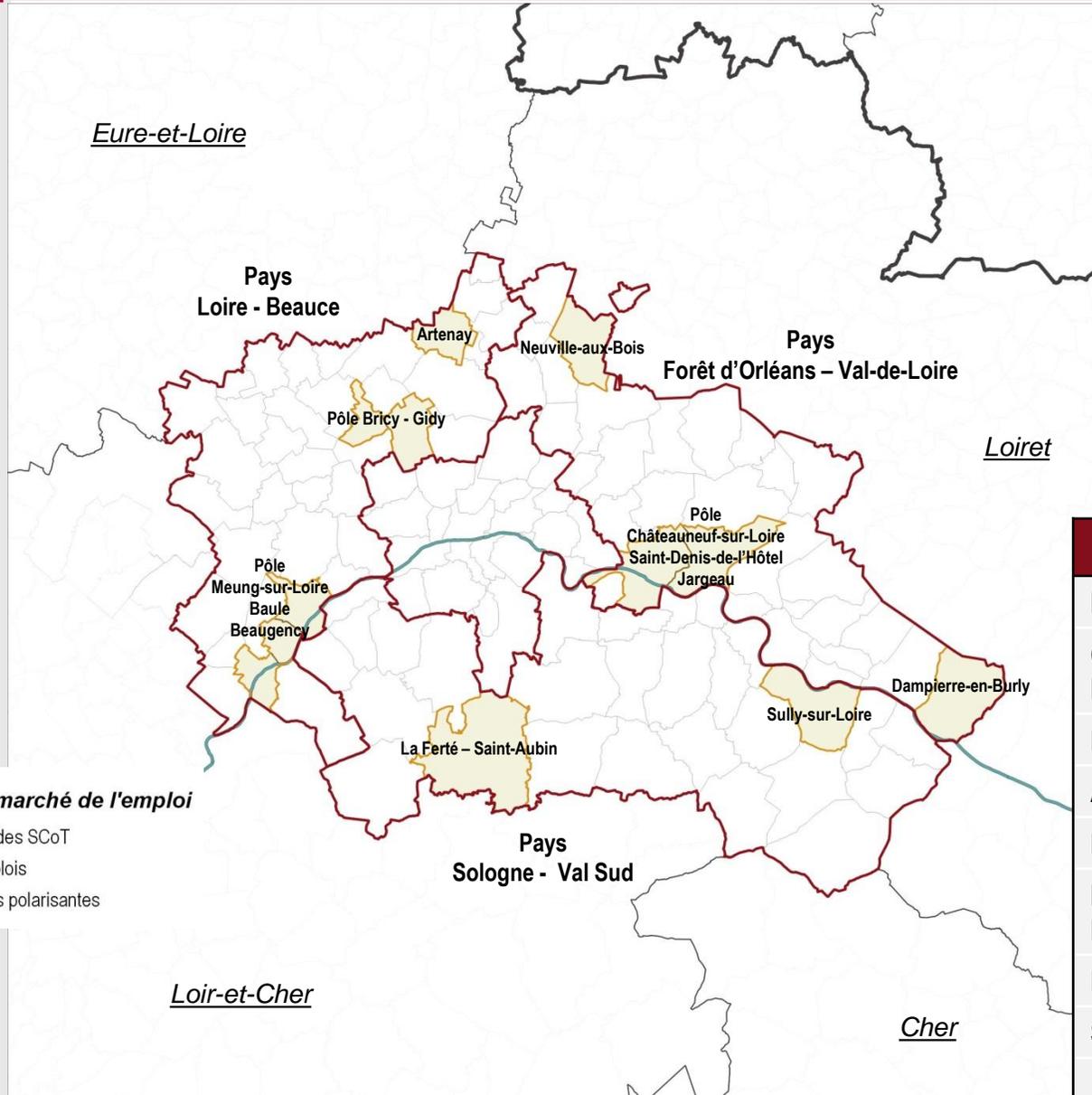
**Le Pôle Sud de l'agglo, 20 300 emplois :**

- Olivet : 9 200 emplois
- La Chapelle St Mesmin : 3 500 emplois
- St Cyr en Val : 2 900 emplois

**Ce pôle rayonne sur tout le Sud du territoire :**

- Ce pôle d'emploi exerce une influence moins forte que les autres polarités (peu de communes à ~20% y travaillant) mais qui s'étend sur un périmètre large qui occupe la quasi-totalité du Pays Sologne Val Sud mais et la partie Sud du Pays Loire Beauce
- L'influence de ce pôle d'emplois est assez faible sur le reste du territoire sans jamais être marginale



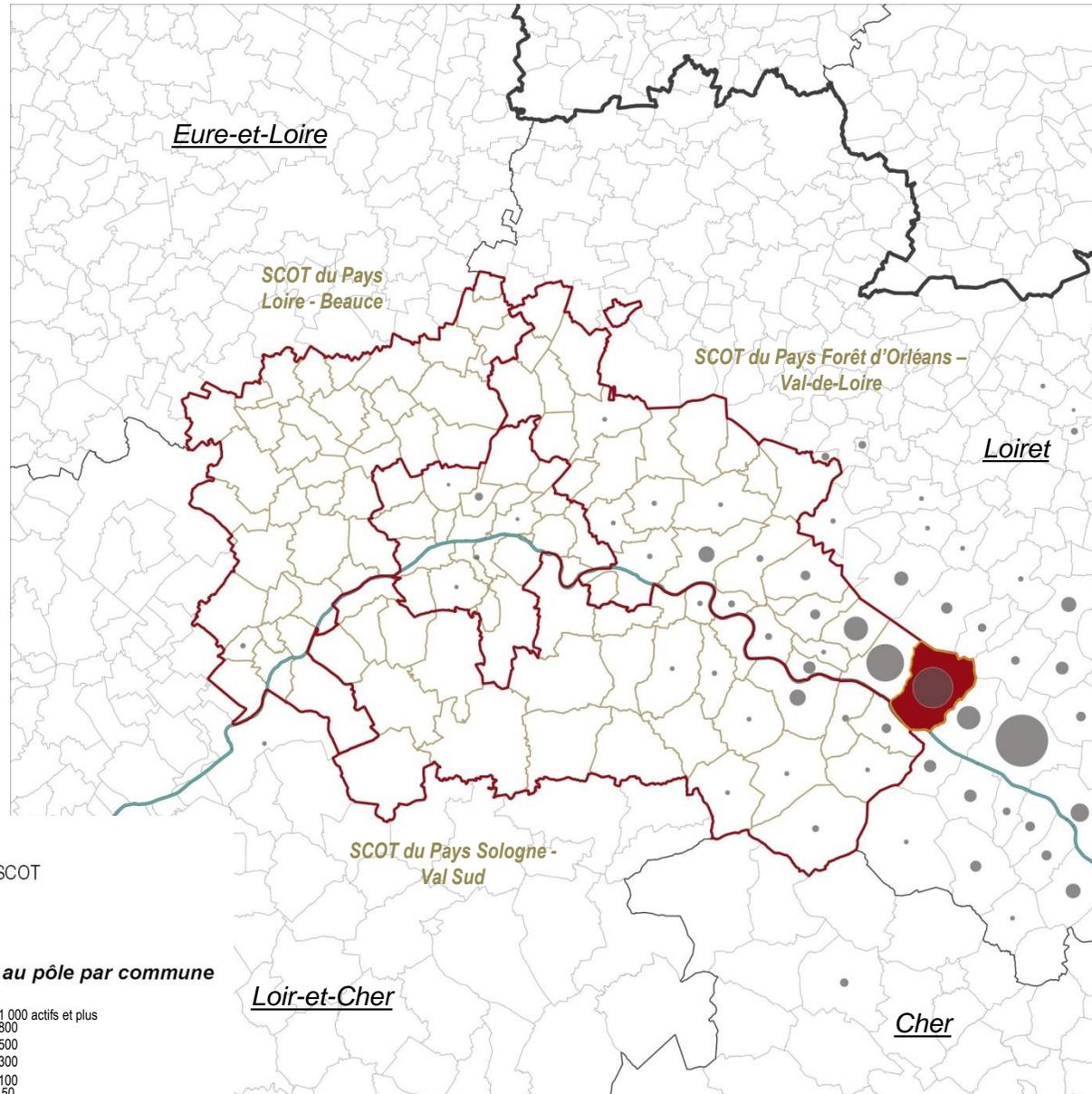


**L'emploi sur le reste du territoire se concentre sur certaines polarités :**

- 8 polarités regroupant 13 communes concentrent 27 000 emplois soit ~60% des emplois des trois Pays
- Ces polarités accueillent des actifs en provenance de l'ensemble du territoire de l'InterSCoT puisque les 2/3 de ces emplois sont occupés par des actifs ne résidant pas sur ces pôles

Polarités locales	Nombre d'emplois
Dampierre	2 019
Châteauneuf / St Denis / Jargeau	6 281
Neuville-Aux-Bois	1 810
Artenay	1 500
Bricy / Gidy	3 029
Meung / Baule / Beaugency	6 444
La Ferté	2 373
Sully S/ Loire	3 510
<b>TOTAL</b>	<b>27 108</b>

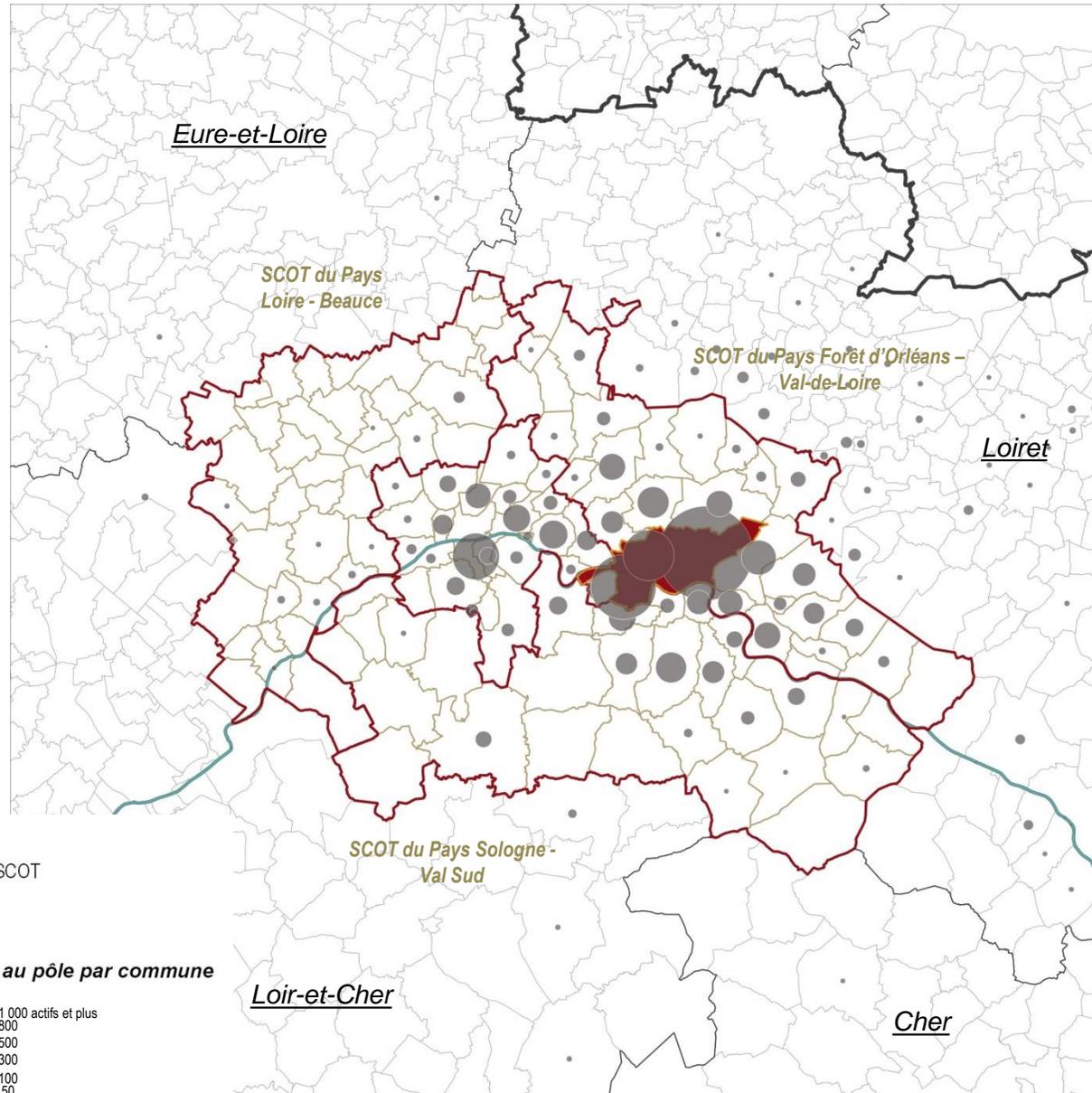
## Des polarités secondaires qui jouent un rôle de structuration locale : Dampierre-en-Burly (2/9)



**Dampierre-en-Burly est un pôle d'emplois qui bénéficie de la centrale nucléaire et d'une interface forte avec Gien (hors InterSCoT) :**

- **2 019 emplois**
- Ce pôle affiche le **2<sup>e</sup> taux de déplacements internes le plus faible (12,55%)** puisque la grande majorité des emplois sont occupés par des actifs non résidents (1 671 sur 1 911)
- La présence de la **centrale nucléaire** (env. 1 500 postes) constitue un **facteur d'attraction des actifs des communes limitrophes** situées sur la rive droite de la Loire desservie par la D952.
- **Par conséquent l'ICE est extrêmement élevé (330%)**
- La commune de Dampierre-en-Burly forme alors autour d'elle un **corridor (pas de franchissement de la Loire)** circonscrit par le pôle Sully et ouvert au-delà du périmètre de l'InterSCoT, en relation avec Gien.

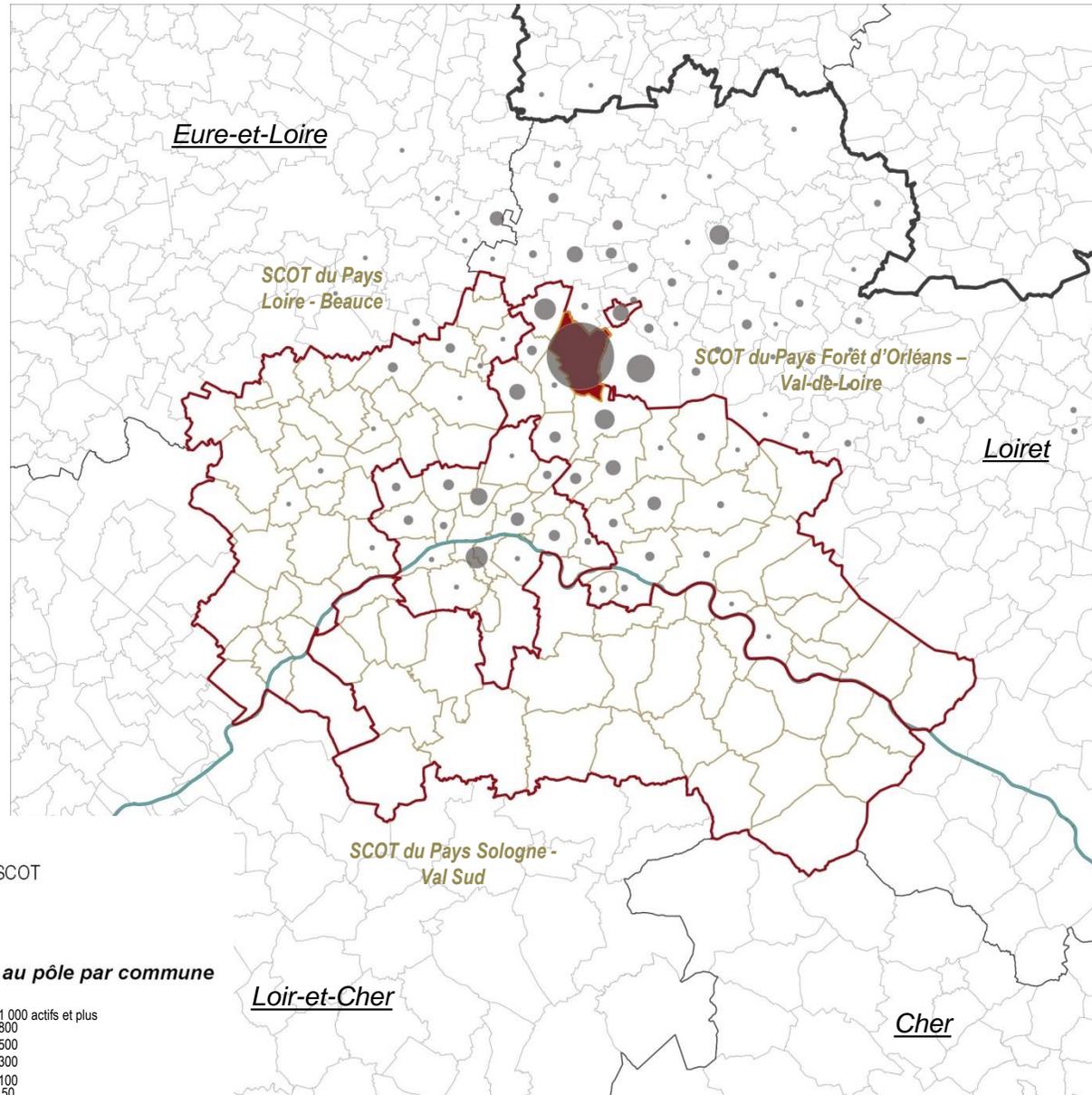
## Des polarités secondaires qui jouent un rôle de structuration locale : Châteauneuf-sur-Loire – Saint-Denis-de-l'Hôtel – Jargeau (3/9)



**Le pôle Jargeau – Saint-Denis – Châteauneuf est un bassin d'emplois pour les actifs du nord-est de l'AggLO et constitue une centralité locale aux portes de l'agglomération :**

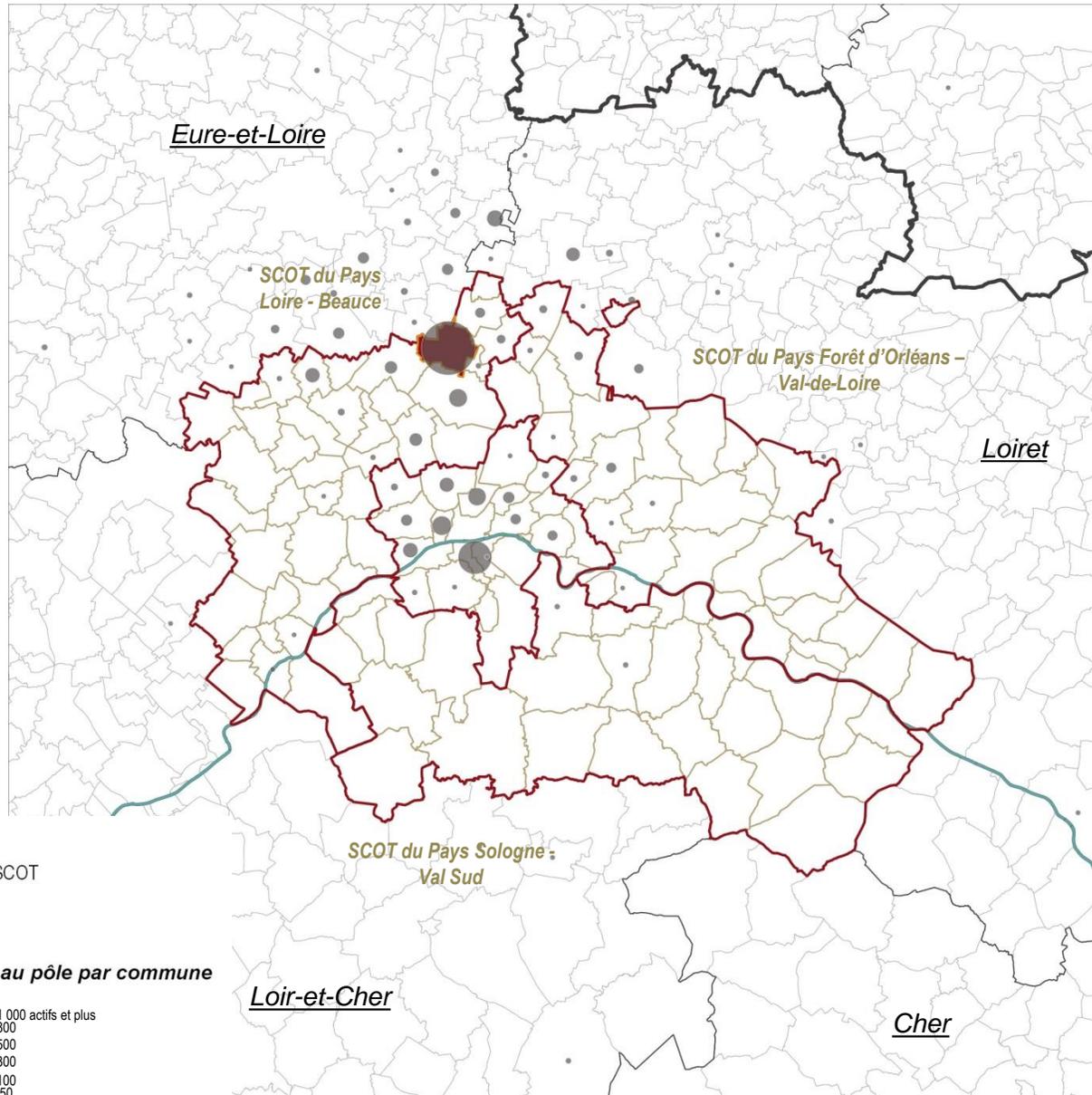
- **6 281 emplois** 2<sup>e</sup> pôle hors AggLO.
- **2 315 actifs résidents (35%) occupent 37% des emplois**, ce qui fait du pôle CSJ un bassin relativement autonome.
- Un ICE élevé (96%), un taux d'emploi de 69% (moyenne pôles secondaires) et la forte présence d'actifs hors résidents occupant les emplois suggèrent que **le pôle est une centralité qui attire et fournit des actifs (not. AggLO)**.
- **Le pôle accueille 23% des actifs de l'AggLO travaillant dans un pôle secondaire** : 1 100 dont 320 résidant à Orléans.
- La présence de l'aéroport du Loiret-Orléans (Saint-Denis-de-l'Hôtel) et de deux franchissements de Loire expliquent le rayonnement concentrique du pôle, qui se limite au nord aux communes limitrophes, à l'est aux pôles de Sully-sur-Loire et Dampierre-en-Butry.

## Des polarités secondaires qui jouent un rôle de structuration locale : Neuville-aux-Bois (4/9)



**Le pôle Neuville-aux-Bois aux limites de l'aire urbaine d'Orléans est une unité urbaine entre le cœur d'agglomération et Pithiviers :**

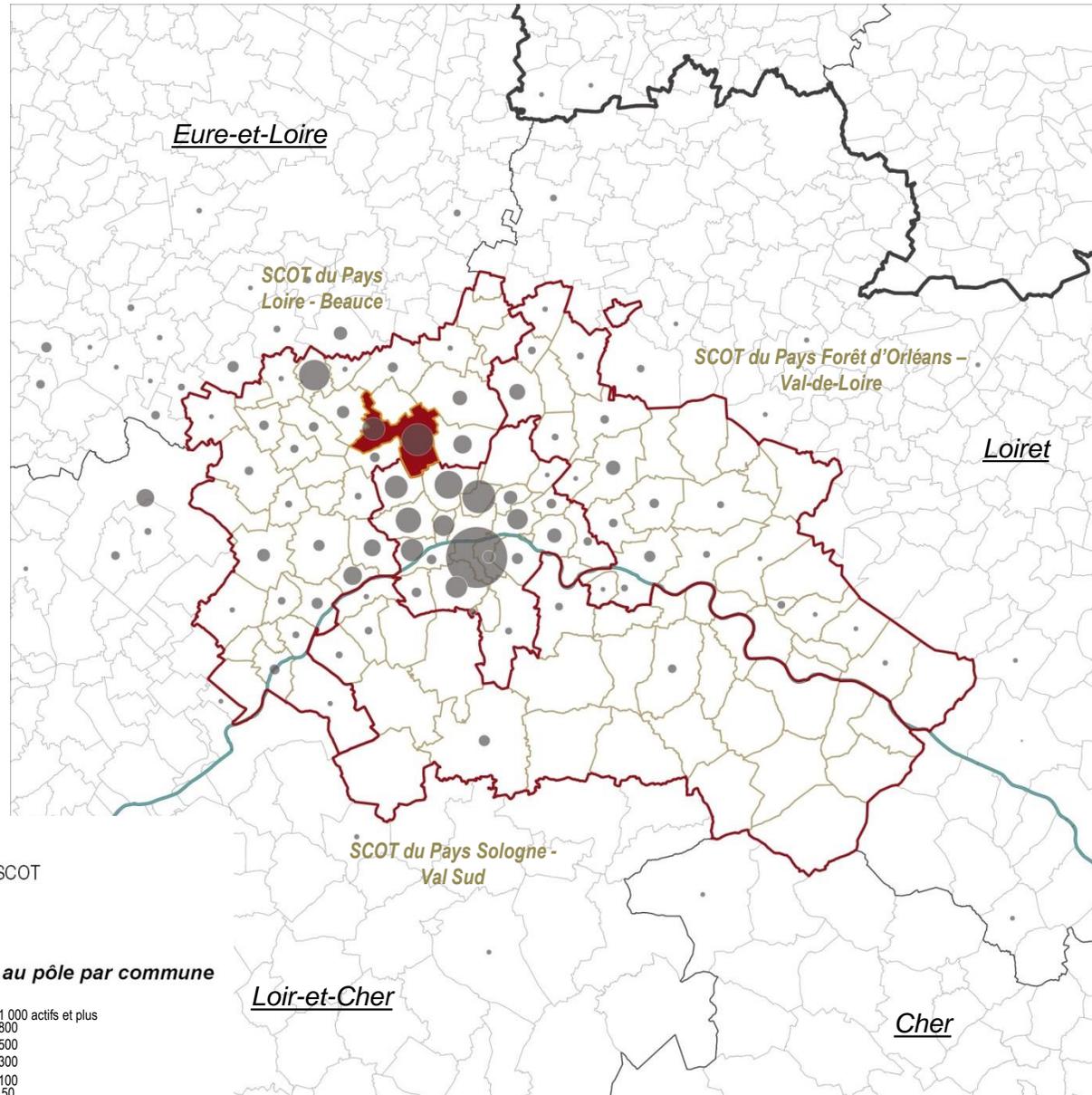
- 1 951 emplois
- 671 actifs résidents (40%) occupent 33% des emplois, ce qui fait de ce pôle un lieu de travail et de résidence.
- Les actifs venus de l'extérieur résident principalement dans les communes limitrophes (Chilleurs-aux-Bois), avec une attraction limitée au nord (Pithiviers) et au sud (Orléans). Néanmoins, **Orléans est la 2<sup>e</sup> commune d'origine des actifs extérieurs (74).**
- L'ICE (127%) étant supérieur à 100, **Neuville-aux-Bois est un pôle d'emploi local** qui bénéficie d'une ZA (600 emplois) et de l'industrie agricole de la Beauce céréalière.
- L'A19 au nord permet une **insertion dans l'axe Pithiverais – Orléans**. Son développement est limité au sud par l'agglomération, à l'est par la présence de communes rurales où l'offre d'emploi est faible.



**Le pôle Artenay est un centre d'emplois qui repose sur une zone d'activité au développement récent :**

- **1 500 emplois**, plus petit des pôle d'emplois retenus
- **429 actifs résidents (52%) occupent 28% des emplois**, ce qui fait de ce pôle le deuxième lieu de travail et de résidence pour ses actifs après Sully-sur-Loire.
- **Les actifs extérieurs résidents** principalement dans les communes limitrophes, côté SCOT Loire – Beauce à majorité.
- **L'ICE (184%) est le 3<sup>e</sup> plus élevé des pôles secondaires.** La ZA Artenay-Poupry fait l'objet d'un projet de développement valorisé par l'A10 et le réseau ferré.
- **Le pôle d'Artenay fonctionne comme un pôle local, inséré dans un maillage de zones d'emplois :** Neuville-aux-Bois à l'est, Bricy-Gidy à l'ouest et l'Agglo au sud.

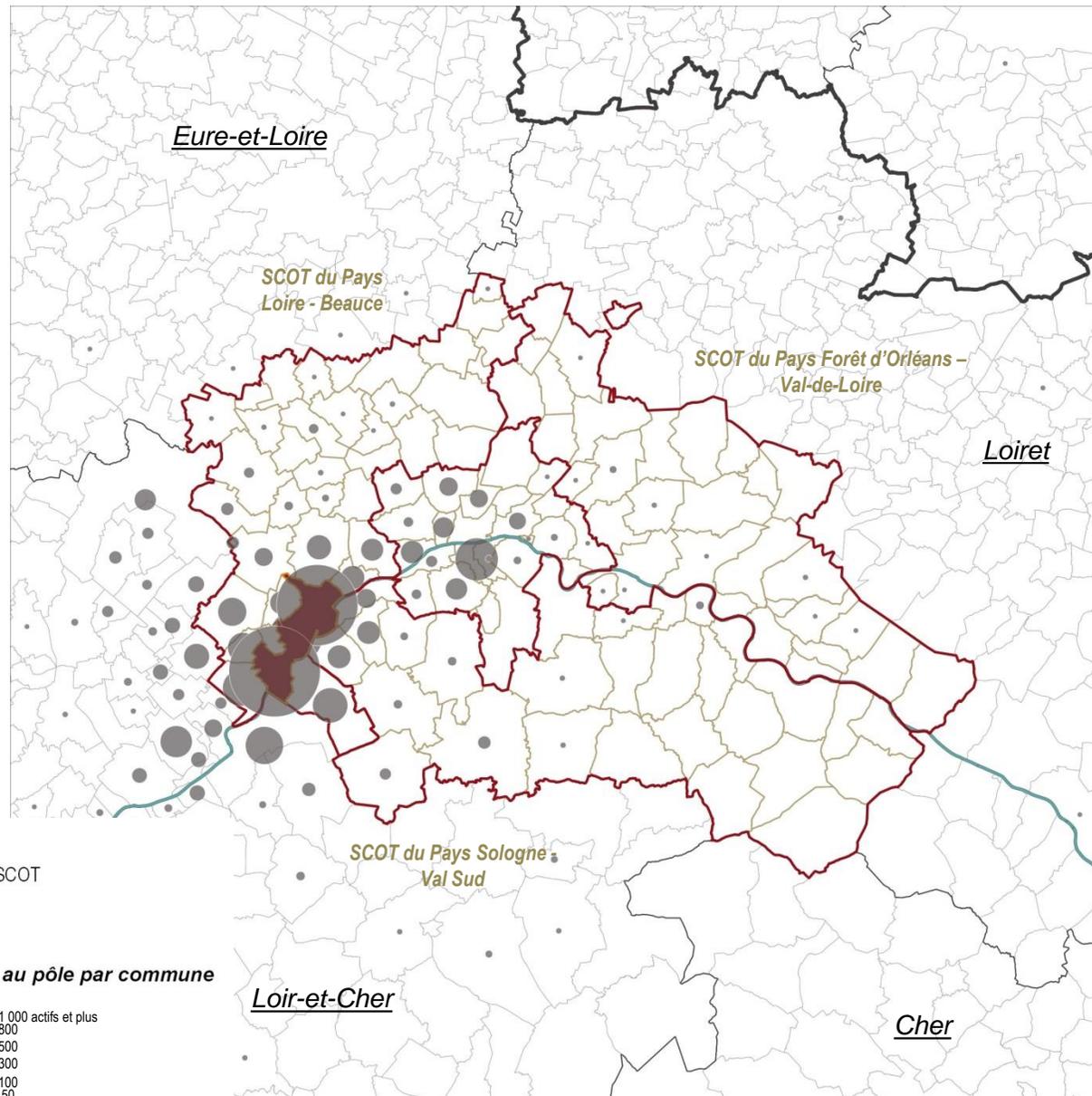
## Des polarités secondaires qui jouent un rôle de structuration locale : Bricy - Gidy (6/9)



**Le pôle Bricy – Gidy est aux portes de l'Agglo et fonctionne en interface actifs/ emplois avec celle-ci :**

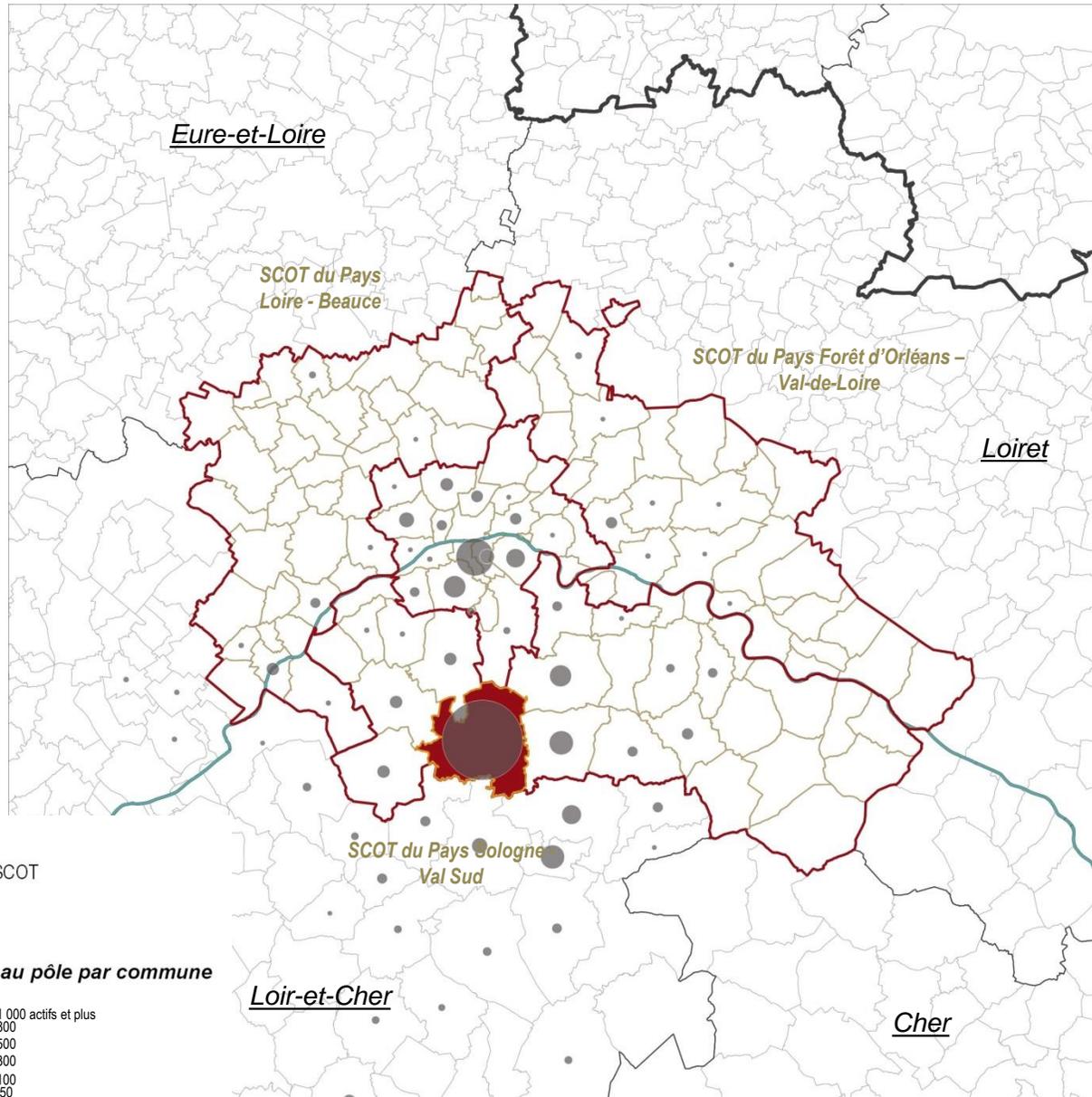
- 3 029 emplois
- 226 actifs résidents (21%) occupent 8% des emplois, ce qui fait de ce pôle un lieu de travail et non de résidence.
- Les actifs extérieurs proviennent à très forte majorité de l'Agglo (52%, soit 1 470 actifs dont 554 résidant à Orléans).
- La présence du pôle d'Artenay au nord-est limite la provenance d'actifs extérieurs qui se répartissent alors dans les communes de l'axe ferroviaire Orléans – Chateaudun.
- L'ICE (219%) est le 2<sup>e</sup> plus élevé des pôles secondaires. La base aérienne (2 800 emplois), la présence d'entrepôts logistiques (Amazon) permettent entre autres de conforter la position de pôle secondaire de Bricy-Gidy. C'est le 1<sup>er</sup> pôle d'accueil des actifs de l'Agglo en pôle secondaire.
- Le pôle de Bricy – Gidy fonctionne donc dans une logique de desserrement métropolitain. Il est dépendant des actifs de l'agglomération.

## Des polarités secondaires qui jouent un rôle de structuration locale : Meung-sur-Loire – Baule – Beaugency (7/9)



**Le pôle Meung-sur-Loire – Baule – Beaugency est une conurbation sur la Loire entre Orléans et Blois qui constitue le premier pôle secondaire :**

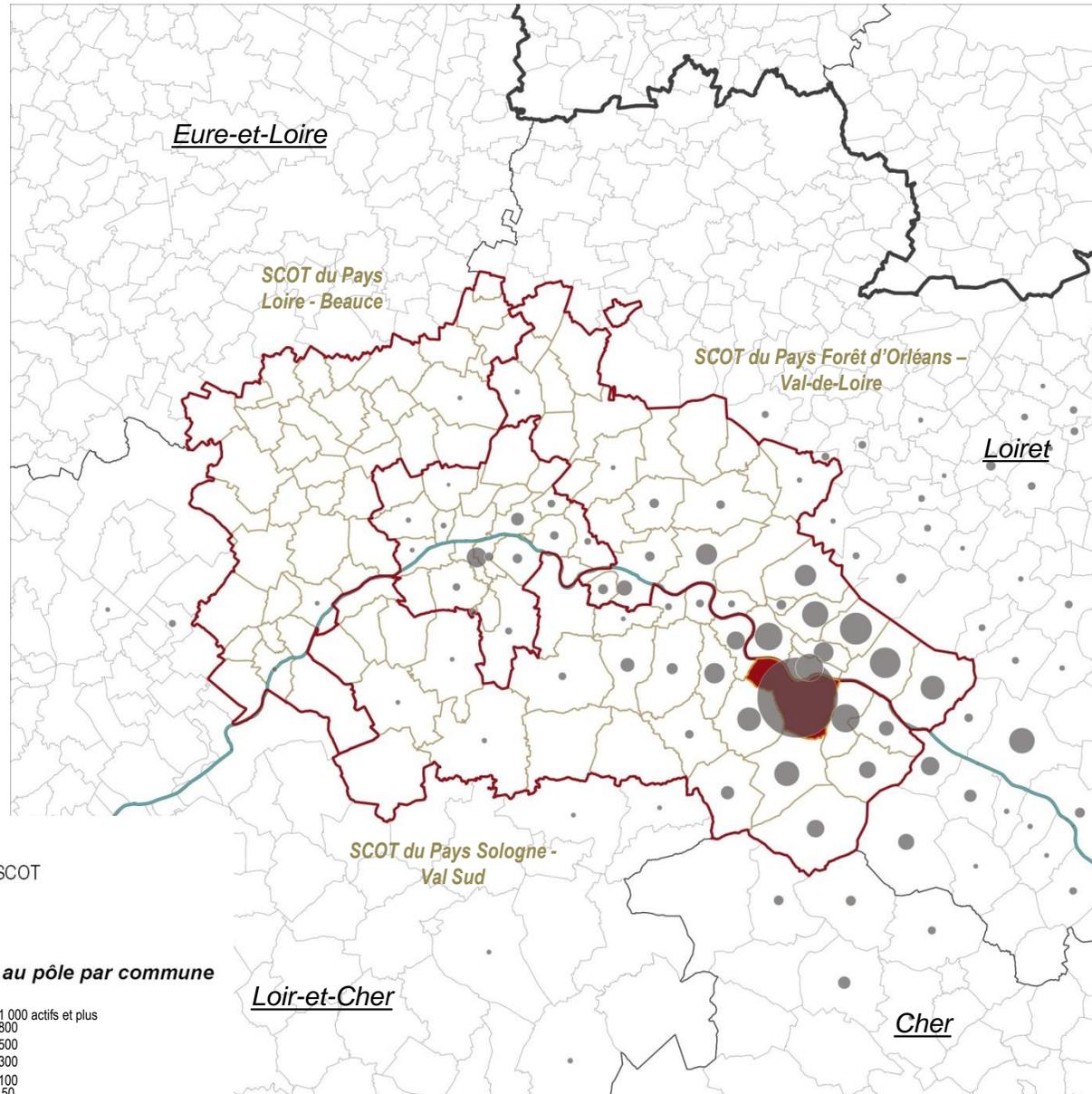
- 6 444 emplois, soit le premier pôle secondaire.
- 2 590 actifs résidents (40%) occupent 41% des emplois, ce qui fait de ce pôle un lieu de travail et de résidence.
- Les actifs extérieurs proviennent des communes de l'axe ligérien et confortent le pôle dans son rôle de bassin de vie. Situé entre Orléans et la frontière sud du Pays Sologne Val-sud, il est le premier pôle secondaire en terme d'accueil des actifs hors InterSCoT.
- Ce pôle est le 3<sup>e</sup> pôle d'accueil des actifs de l'AggLO (733 dont 268 provenant d'Orléans)
- L'ICE (100%) est théoriquement à l'équilibre, le substrat d'actifs résidents travaillant dans l'AggLO, la présence de l'A10 facilitant les échanges.
- Le pôle n'est pas exposé au développement d'autres pôles secondaires de par sa situation géographique.



**Le pôle La Ferté – Saint-Aubin est une centralité relativement autonome à la frontière sud de l'InterSCoT :**

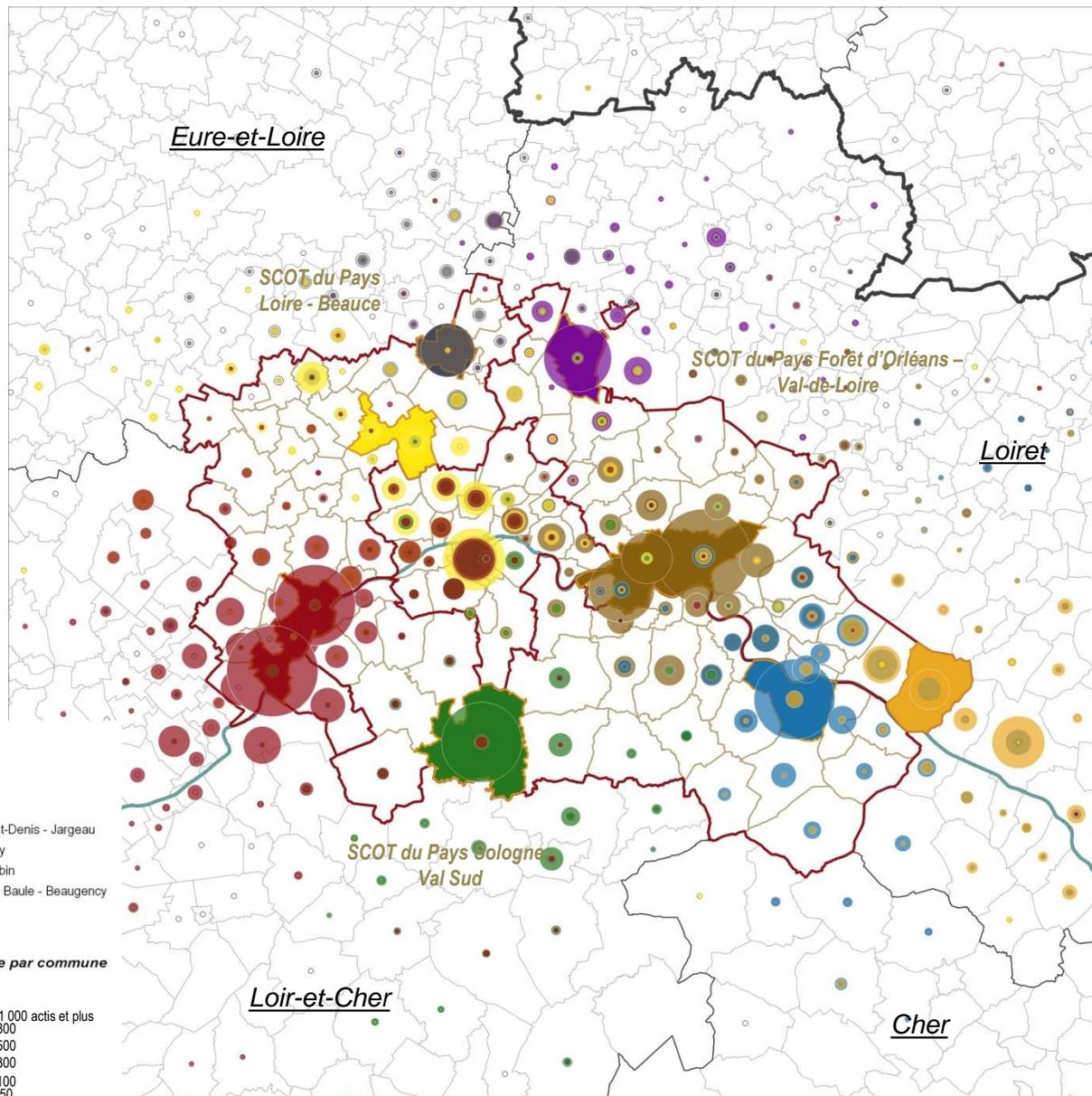
- **2 373 emplois**
- **942 actifs résidents (30%) occupent 40% des emplois**, ce qui fait de ce pôle un lieu de travail et de résidence.
- **Les actifs extérieurs proviennent du bassin de communes limitrophes.** Le pôle emploie également les actifs venus de l'extérieur de l'InterSCoT. 527 actifs résident dans l'agglomération dont 208 provenant d'Orléans.
- **L'ICE (76%) montre néanmoins une dépendance aux emplois de l'agglomération.**
- Le pôle n'est pas exposé au développement d'autres pôles secondaires de par sa situation géographique.

## Des polarités secondaires qui jouent un rôle de structuration locale : Sully-sur-Loire (9/9)



**Le pôle Sully-sur-Loire est un pôle autonome de l'AggLO qui porte le développement d'un bassin de vie sur les deux rives de la Loire :**

- **3 510 emplois** au dernier recensement (2013).
- **955 actifs résidents (54%) occupent 27% des emplois**, ce qui fait de ce pôle un lieu de travail et de résidence.
- Desservi par le nœud D952 – D951 – D948 (franchissement), a commune bénéficie d'une **insertion forte dans l'axe routier Orléans – Gien**.
- **La majorité des actifs extérieurs résident sur la rive opposée de la Loire (Pays Forêt d'Orléans)**. Néanmoins, Sully-sur-Loire fonctionne comme un pôle d'emplois alimentant les actifs venus des communes limitrophes, rives gauche (Pays Sologne Val Sud).
- **Le pôle Sully-sur-Loire est indépendant des actifs de l'AggLO**. Ils sont 179 à venir travailler dans le pôle, dont 62 résidents d'Orléans.
- L'ICE (200%) confirme le rôle de pôle d'emplois locaux, mais la commune-centre de Sully-sur-Loire présente le **taux d'emploi le plus faible des pôles secondaires (57%)**.



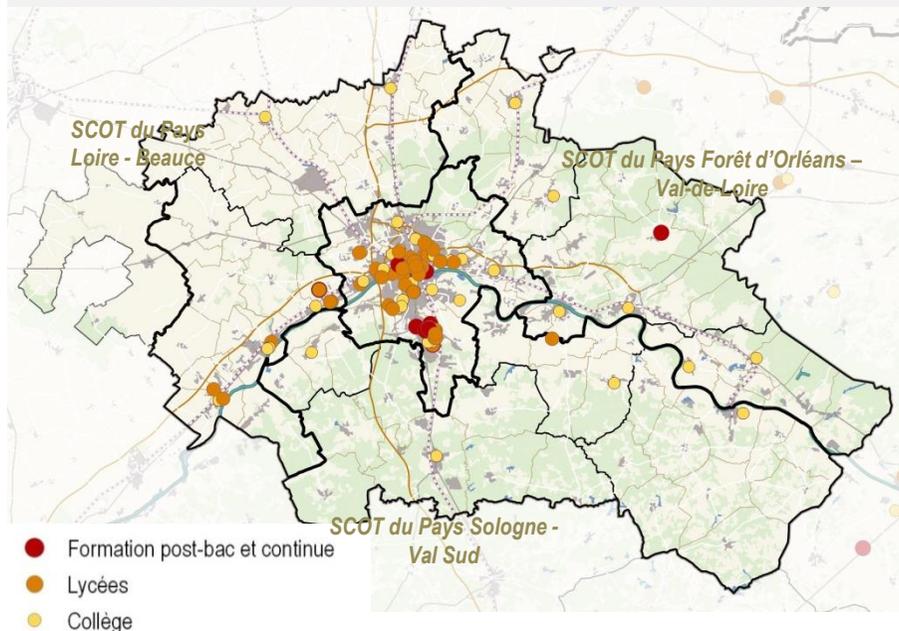
**Les polarités disposent d'aires d'influences assez clairement délimitées :**

- La synthèse de l'attraction des communes aux différentes polarités permet de délimiter des aires d'influences assez nettes qui ignorent largement les frontières des Pays
- On observe un faible nombre de communes « partagées » :
  - entre Dampierre et Sully
  - entre Sully et Chateauneuf
  - entre Bricy et Artenay

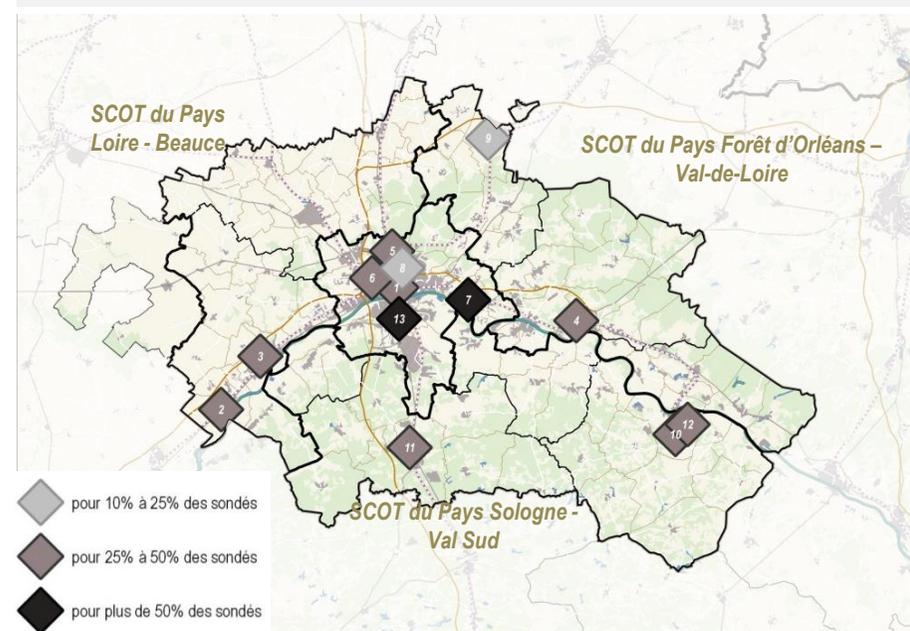
**On distingue ainsi une typologie de polarités :**

- Des « objets économiques localisés » comptant de nombreux emplois locaux mais avec une influence limitée (Artenay; Neuville; EDF à Dampierre; BA à Bricy)
- Des zones « de desserrement » d'Orléans (Gidy ; Chateauneuf)
- Des polarités locales (Sully ; Beaugency-Meung; La Ferté St Aubin; Chateauneuf-St-Denis-Jargeau)

Localisation des équipements scolaires et de formation



Localisation des principaux pôles générateurs de déplacements



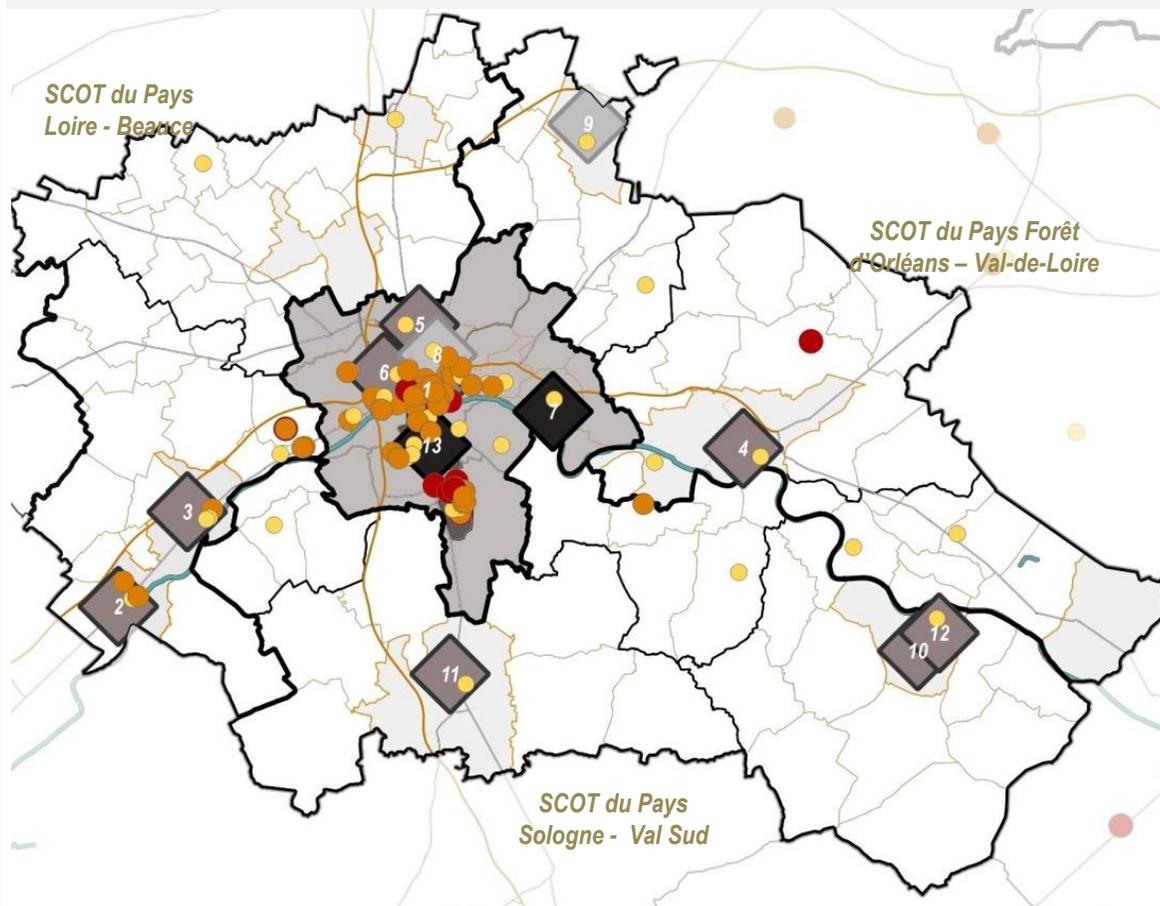
## La localisation des équipements scolaires et des principaux pôles générateurs de déplacements fait apparaître des centralités hiérarchisées

- L'agglo concentre les équipements et services : notamment la quasi-totalité des équipements scolaires supérieurs (lycée, formations post bac) et les principaux équipements commerciaux
- Des centralités secondaires se distinguent nettement comme Beaugency-Meung

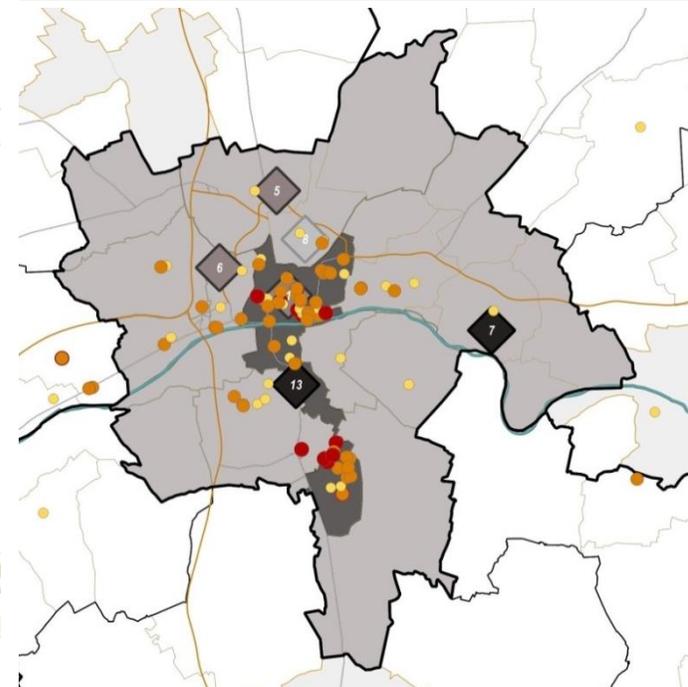
id.	Générateurs de déplacements	Périmètre de l'enquête (nombre de Pays)	Récurrance
1	Centre-ville d'Orléans	3 Pays	48%
2	Beaugency-Tavers	Loire Beauce / Sologne Val sud	33%
3	Meung-sur-Loire	Loire Beauce / Sologne Val sud	37%
4	Châteauneuf-sur-Loire	Sologne Val sud / Forêt d'Orléans Val-de-Loire	40%
5	Zone Commerciale CAP Saran	Loire Beauce	45%
6	ZC 3 Fontaines à St-Jean de la Ruelle	Loire Beauce	39%
7	Chécy	Forêt d'Orléans Val-de-Loire	58%
8	La gare de Fleury-les-Aubrais	Forêt d'Orléans Val-de-Loire	11%
9	Neuville-aux-Bois	Forêt d'Orléans Val-de-Loire	25%
10	Sully-sur-Loire	Forêt d'Orléans Val-de-Loire	26%
11	Les commerces de la Ferté Saint-Aubin	Sologne Val sud	29%
12	Les commerces de Sully-sur-Loire	Sologne Val sud	27%
13	Orléans la Source	Sologne Val sud	54%

Source : enquête motifs de déplacements des ménages, Kisio, 2016

Représentation de synthèse des centralités du territoire



Zoom sur le territoire de l'Agglo



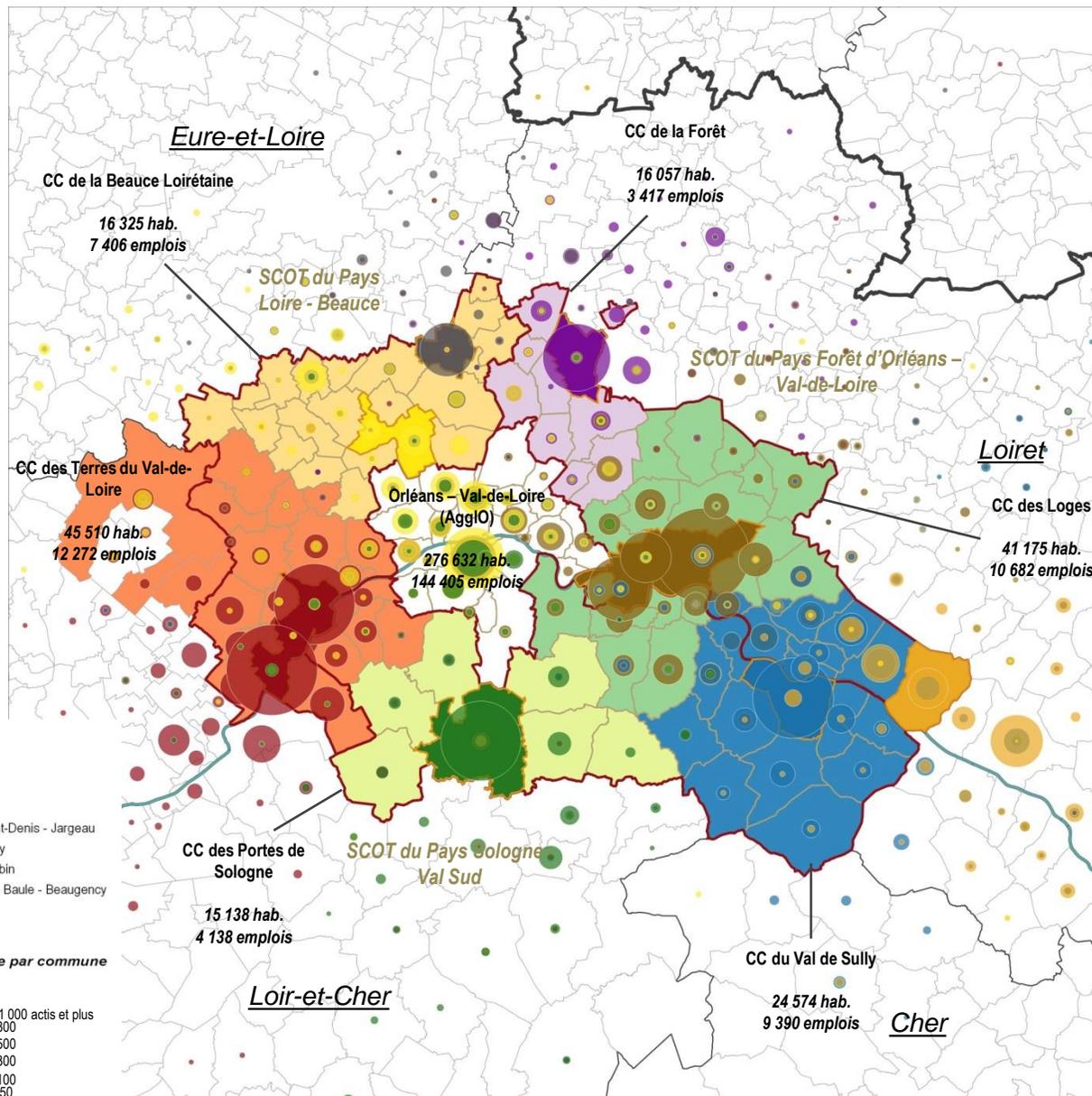
## Représentation synthétique des centralités du territoire à partir :

- ▶ Des pôles d'emplois
- ▶ De la localisation des établissements scolaires
- ▶ De la localisation des principales polarités génératrices de déplacements

## La carte de synthèse fait apparaître une hiérarchie urbaine claire sur le territoire et permet d'affiner les premières analyses basées sur l'emploi :

- ▶ **La centralité incontestable d'Orléans, pôle d'emplois et pôle de services qui concentre les activités et draine les flux pour l'ensemble des motifs :**
  - Pôle d'emploi, pôle administratif, scolaire et universitaire et lieu de concentration des principaux équipements commerciaux Orléans est au centre des réseaux et de l'armature urbaine de l'InterSCoT.
  - Les « fonctions » assumées par Orléans diffèrent selon la rive de la Loire :
    - *Orléans-centre* génère des déplacements tous motifs et tous résidents hors AggLO.
    - *Orléans – La Source* fonctionne comme un pôle de l'agglomération plus spécialisé à la fois géographiquement, tourné vers la rive gauche et le Pays Sologne Val sud, et fonctionnellement dans la mesure où y est concentré le campus et des pôles d'emplois
  - La partie nord de l'AggLO complètent le caractère central de cet espace, par la présence d'infrastructures (gare) ou de zones commerciales structurantes (CAP Saran, Zone des 3 Fontaines, Chécy ...).
  
- ▶ **Des centralités secondaires qui concentrent un nombre important et une grande variété de services !**
  - Le **pôle « Meung-sur-Loire – Baule – Beaugency »** (sud-ouest) est le premier pôle structurant hors AggLO : il concentre des emplois, compte un certain nombre de commerces et dispose d'une offre scolaire complète et différenciante avec la présence d'un lycée. Il s'agit donc d'une réelle polarité et d'un « bassin de vie » qui attire des habitants pour différents motifs
  - Les **pôles « La Ferté – Saint-Aubin », « Sully-sur-Loire » et « Châteauneuf-sur-Loire – Saint-Denis-de-l'Hôtel – Jargeau »** ont un niveau d'équipements scolaires et de générateurs de déplacements suffisants pour se constituer en bassins de vie locaux.
  
- ▶ **Des pôles d'emplois sans réel rôle de centralité :**
  - Les **pôles « Artenay », « Bricy-Gidy », « Neuville-aux-Bois » et « Dampierre-en-Burly »** se distinguent par une offre relativement faible en équipements (se limitant par exemple aux seuls collèges) mais par la présence d'une emprise industrielle forte génératrice d'emplois. A ce titre, ce sont moins des « bassins de vie » que des « bassins d'emplois ».

## Des bassins de vie qui justifient les nouveaux périmètres institutionnels

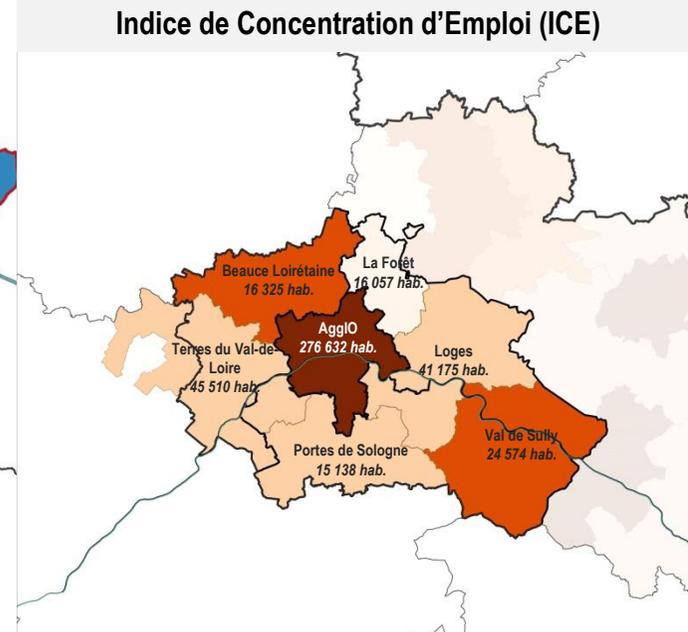
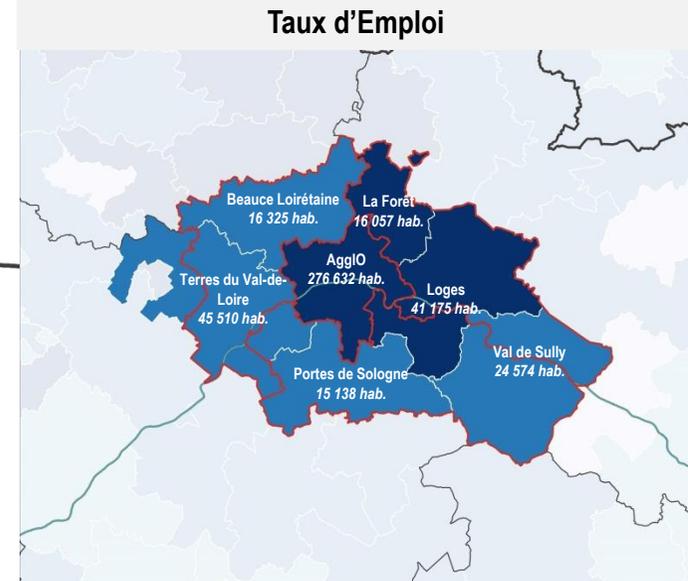


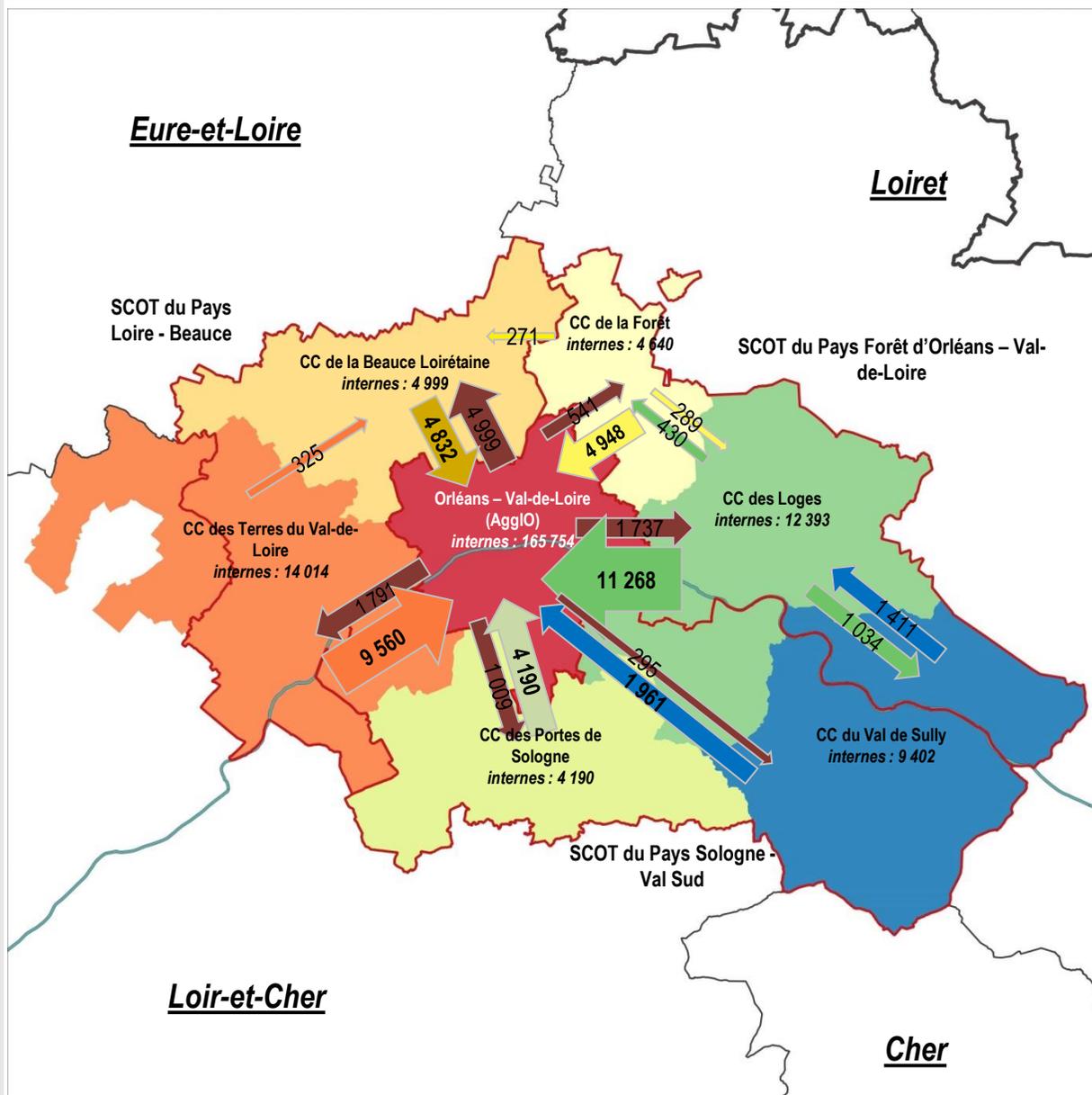
Les nouveaux périmètres des EPCI 2017 correspondent bien aux aires d'influences précédemment définies :

- L'élaboration des EPCI semble avoir été faite en s'appuyant sur les bassins de vie et les polarités locales
- A ce titre les futurs EPCI semblent assez pertinents pour mener des politiques locales de mobilité

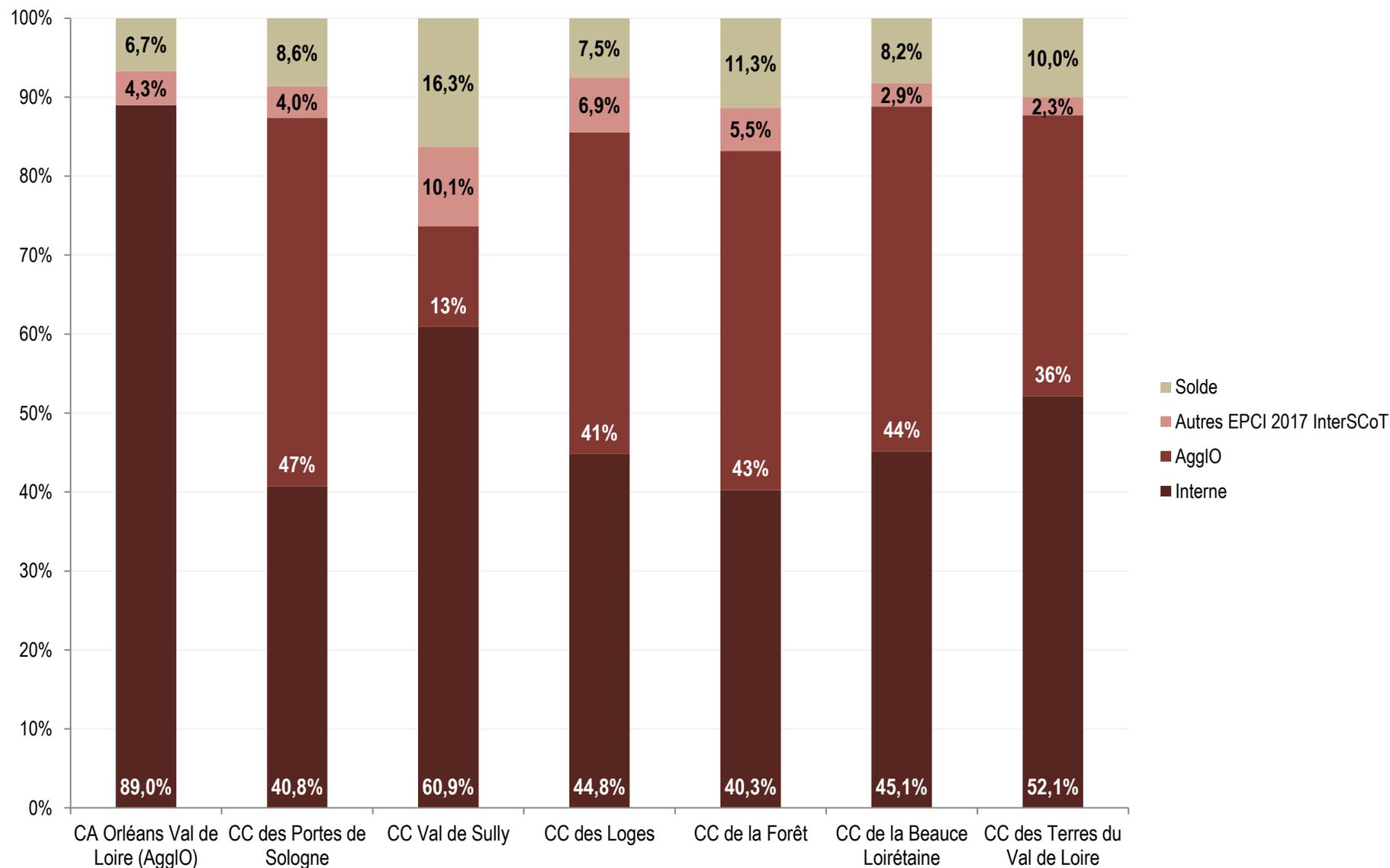
Ces entités ignorent largement les périmètres des Pays :

- En franchissant la Loire les EPCI Loges Val Sol, Sullias Val d'Or et Beaugency-Meung donnent une réalité institutionnelle aux flux qui relient leurs communes





Présentation des nouveaux ensembles au regard de la mobilité DT et DE (2/2)



## Un territoire autonome et cohérent pour réfléchir à l'organisation des mobilités à condition de porter une attention précise au phénomène de multipolarisation qui marque le territoire :

### ► Une agglO qui polarise et structure l'ensemble du territoire :

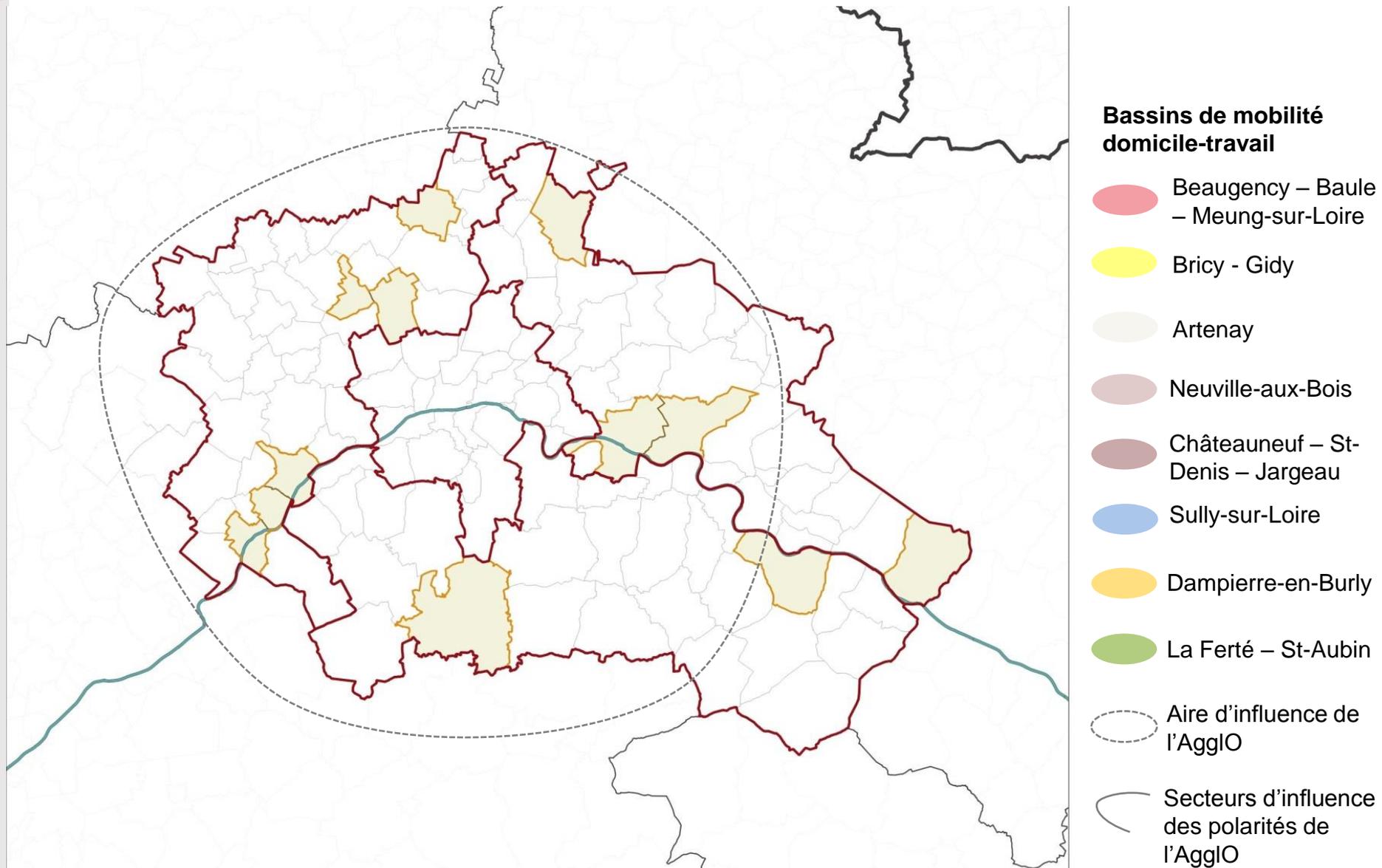
- Tous les territoires sont concernés par la relation à l'AgglO, pour motif emploi ou études
- Des flux significatifs relient l'ensemble du territoire à l'AgglO
- Cependant cette relation s'opère par grands « cadrants » préférentiels d'accès à l'AgglO

### ► Une réalité interne à l'agglO exceptionnelle sur le territoire par son intensité et par la nature des enjeux posés :

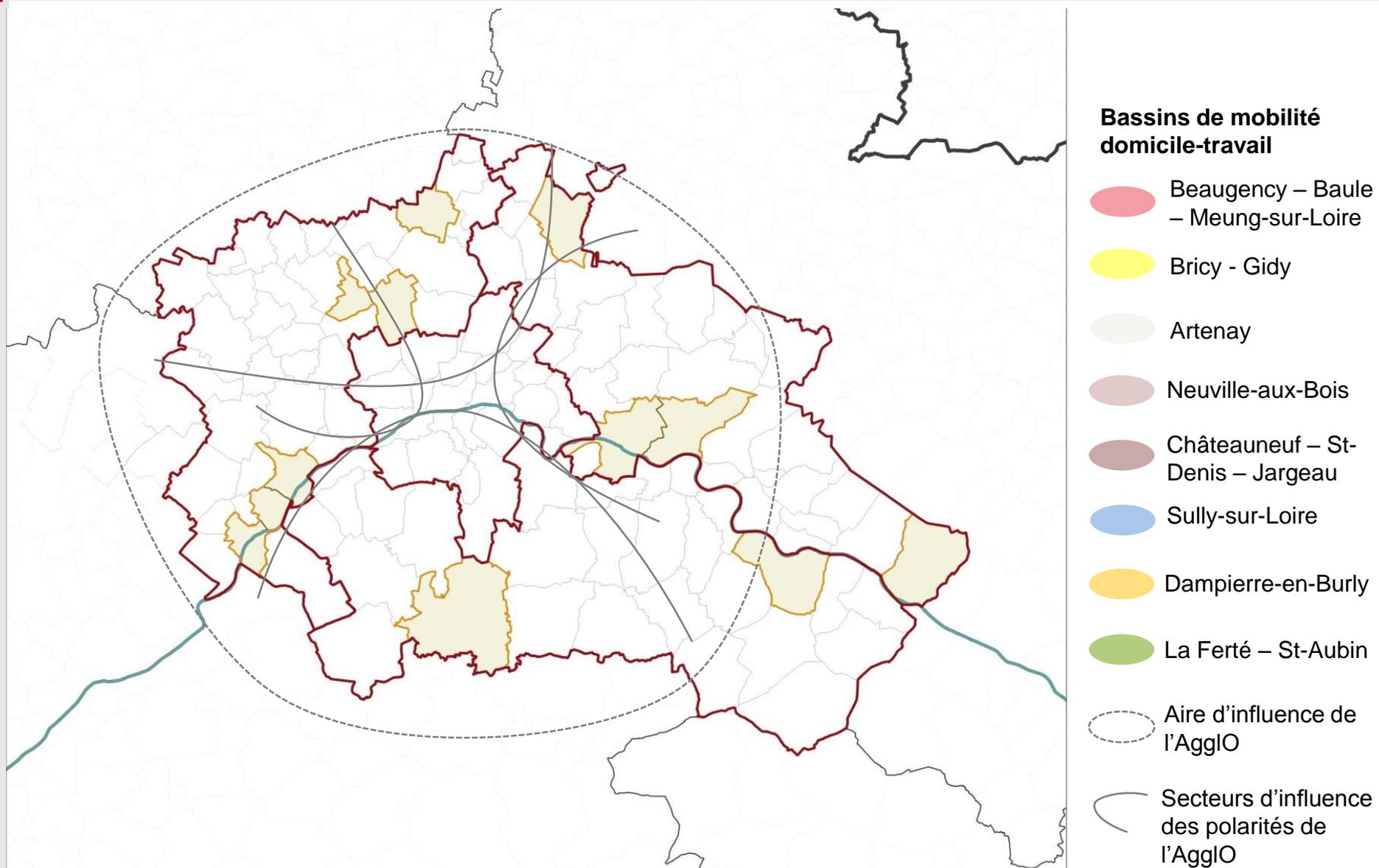
- La réalité des déplacements DT ayant pour origine et destination l'AgglO est d'une autre nature par son intensité (~100 000 actifs) que l'ensemble des autres relations décrites
- A cela s'ajoute les flux DT à destination de l'AgglO (~30 000 actifs)
- De même, l'intensité des déplacements au sein de l'AgglO pour motif études est massive (~65 500) en comparaison déplacements domicile-études internes à chaque EPCI (somme = 23 700)
- Cette intensité est confortée par la position de 1<sup>ère</sup> destination des flux DE vers l'AgglO (7 700 sur 9 400 hors EPCI de résidence).

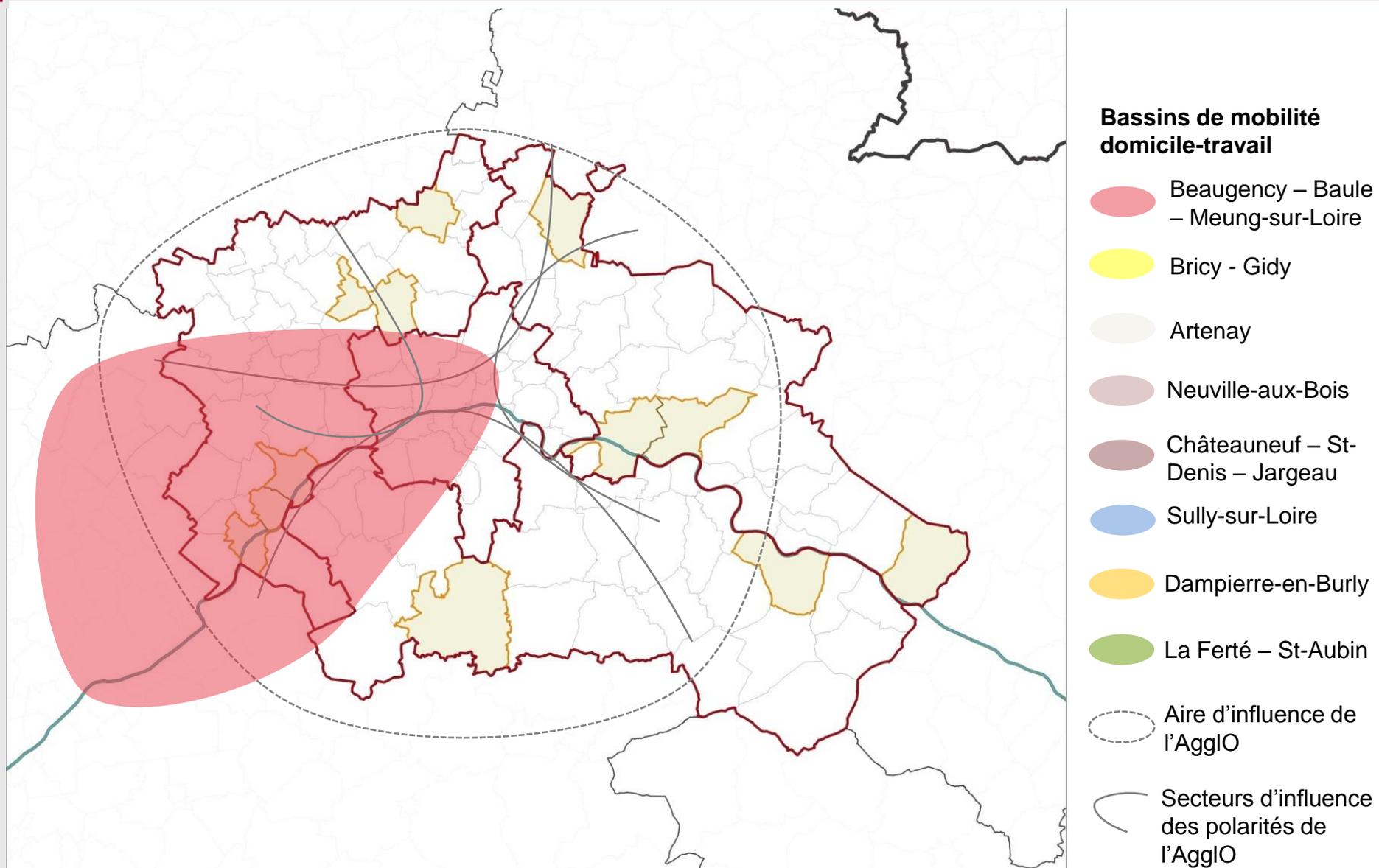
### ► Des réalités locales qui restent prédominantes et qui appellent des réponses locales :

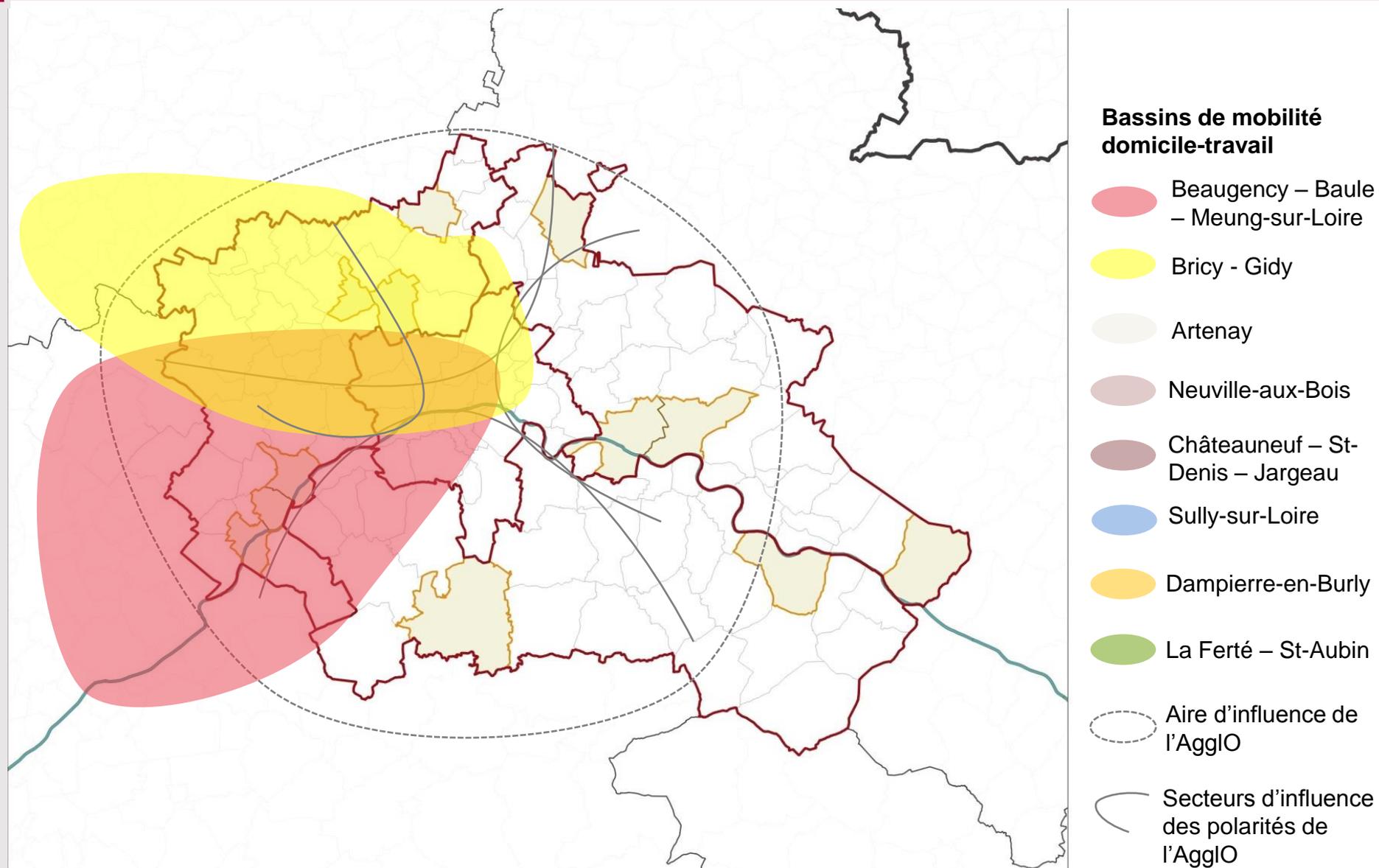
- De 26% (CC Portes de Sologne) à 86% (AgglO) des déplacements DT sont locaux (EPCI 2017) et appellent des réponses élaborées à ces échelles.
- De 61% (CC Portes de Sologne) à 94% (AgglO) des déplacements DE sont locaux (EPCI 2017), qui se complètent à majorité avec l'AgglO le cas échéant.

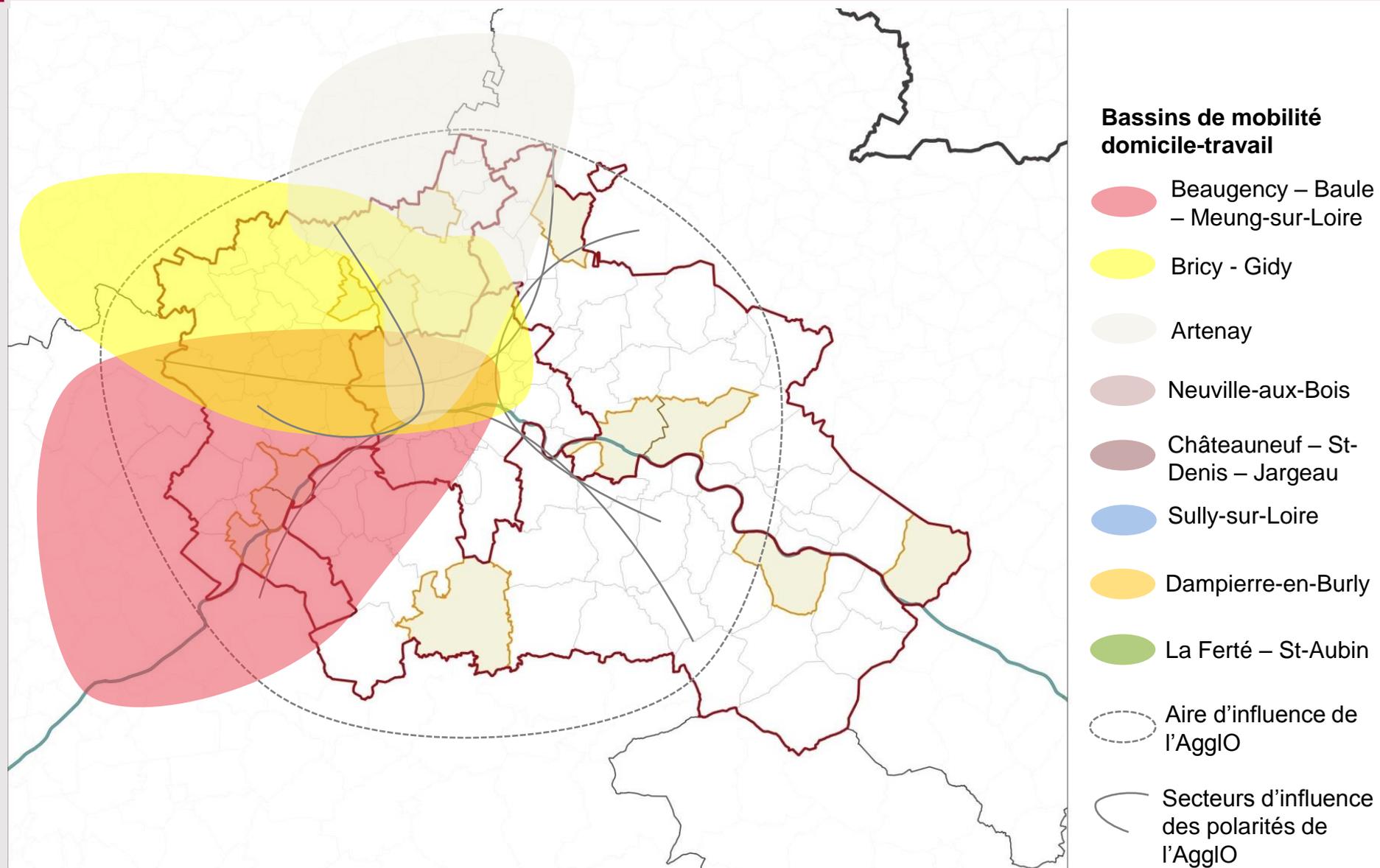


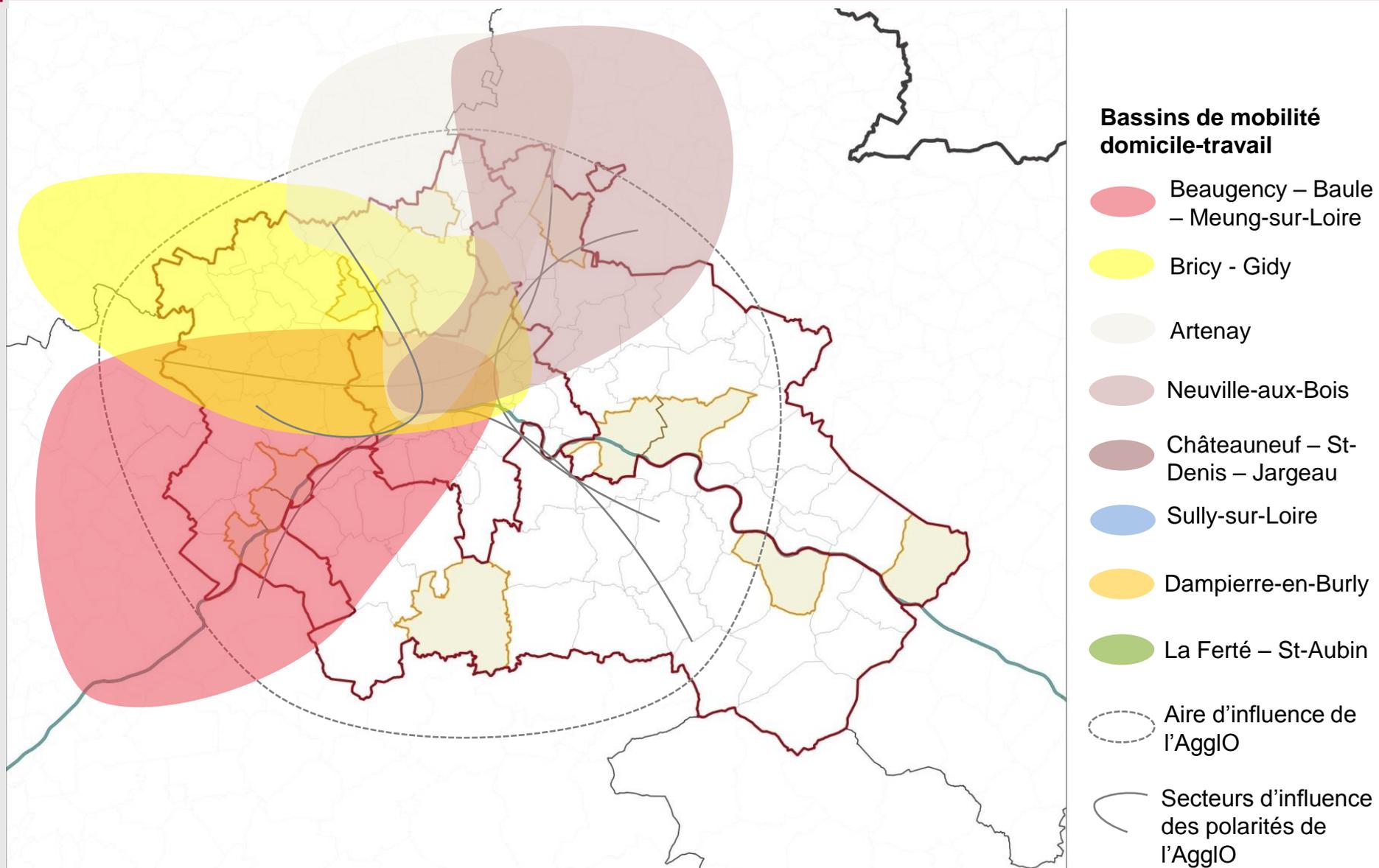
**Synthèse du fonctionnement du territoire et des enjeux : les secteurs d'influence de l'agglo**

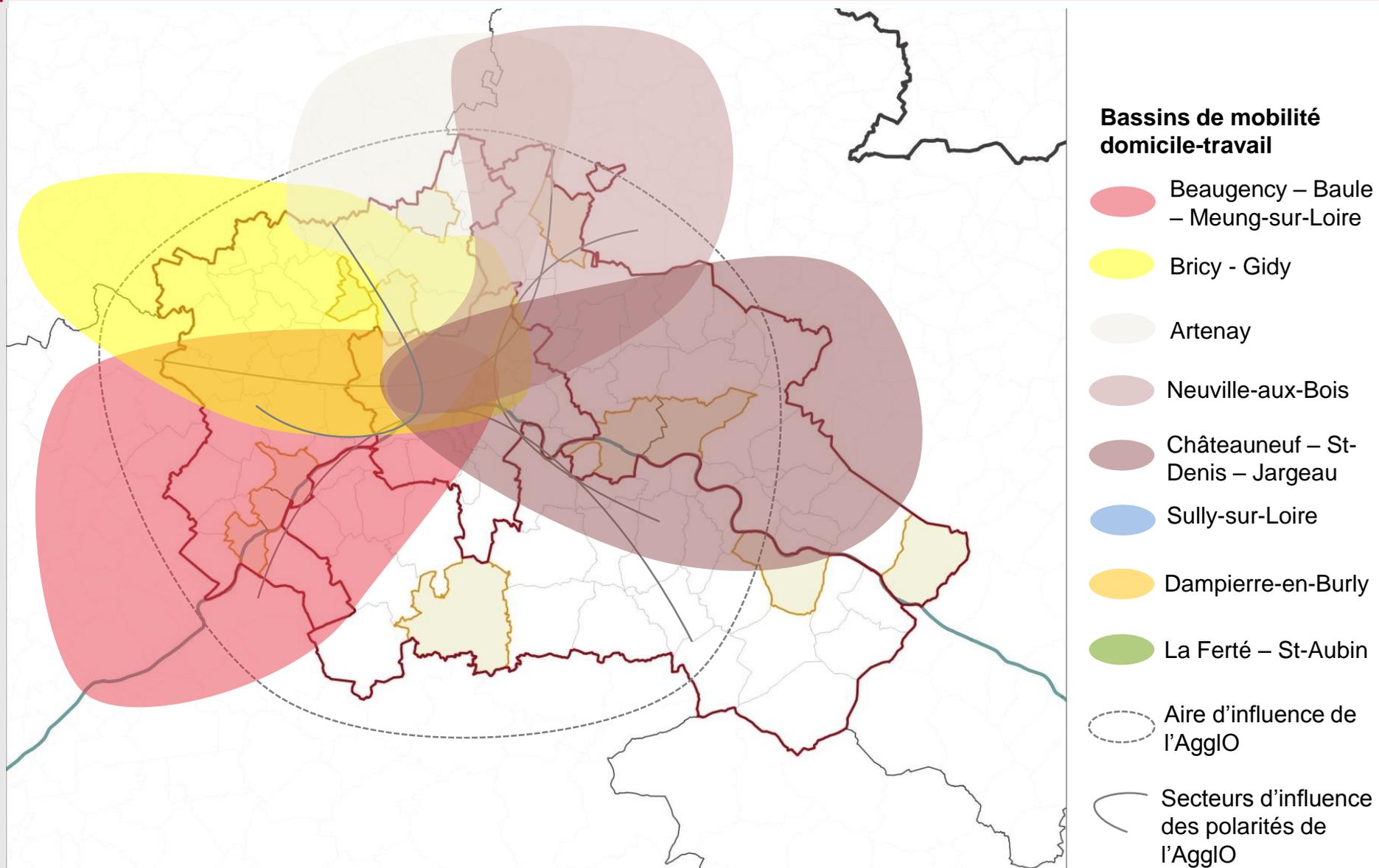


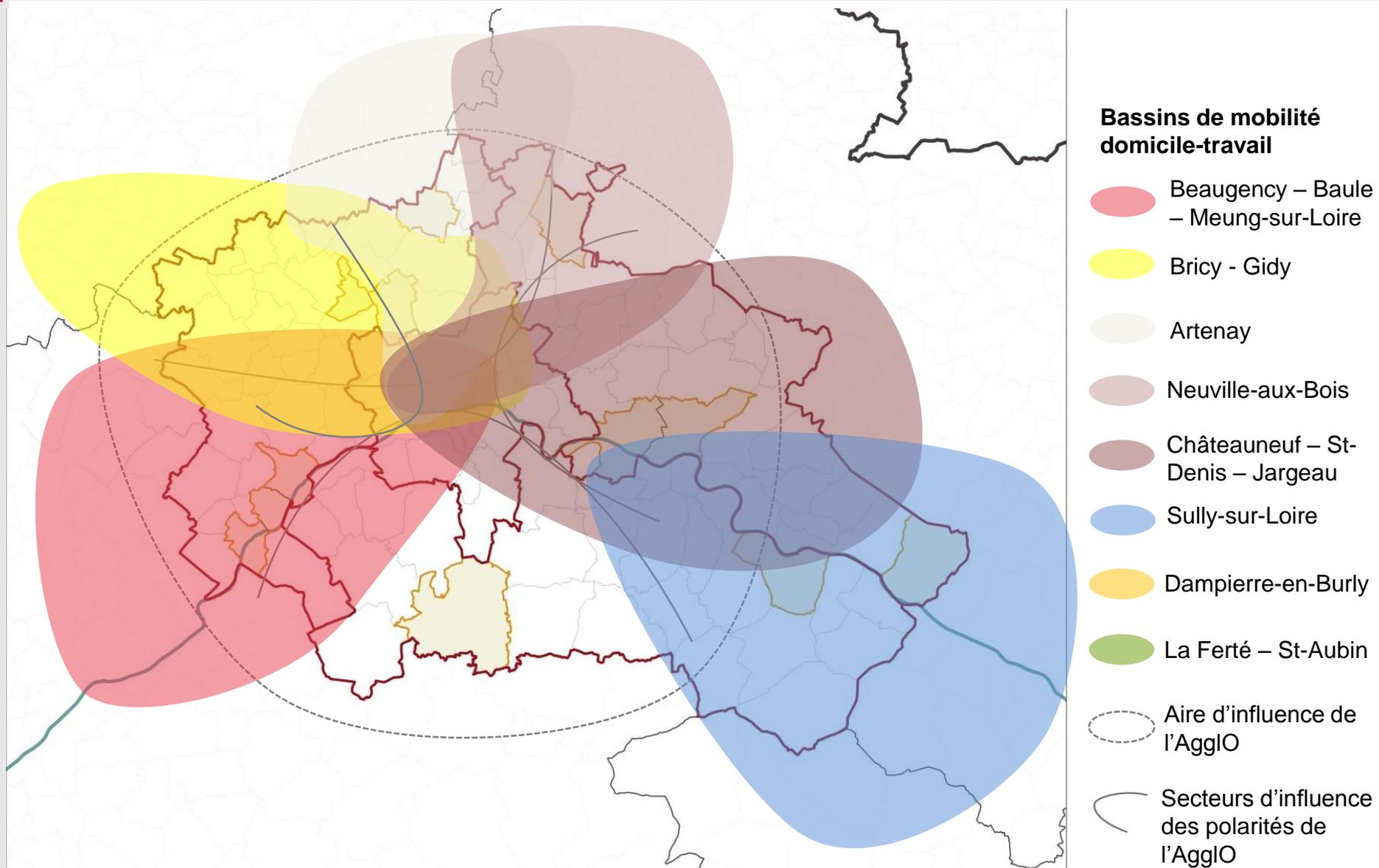


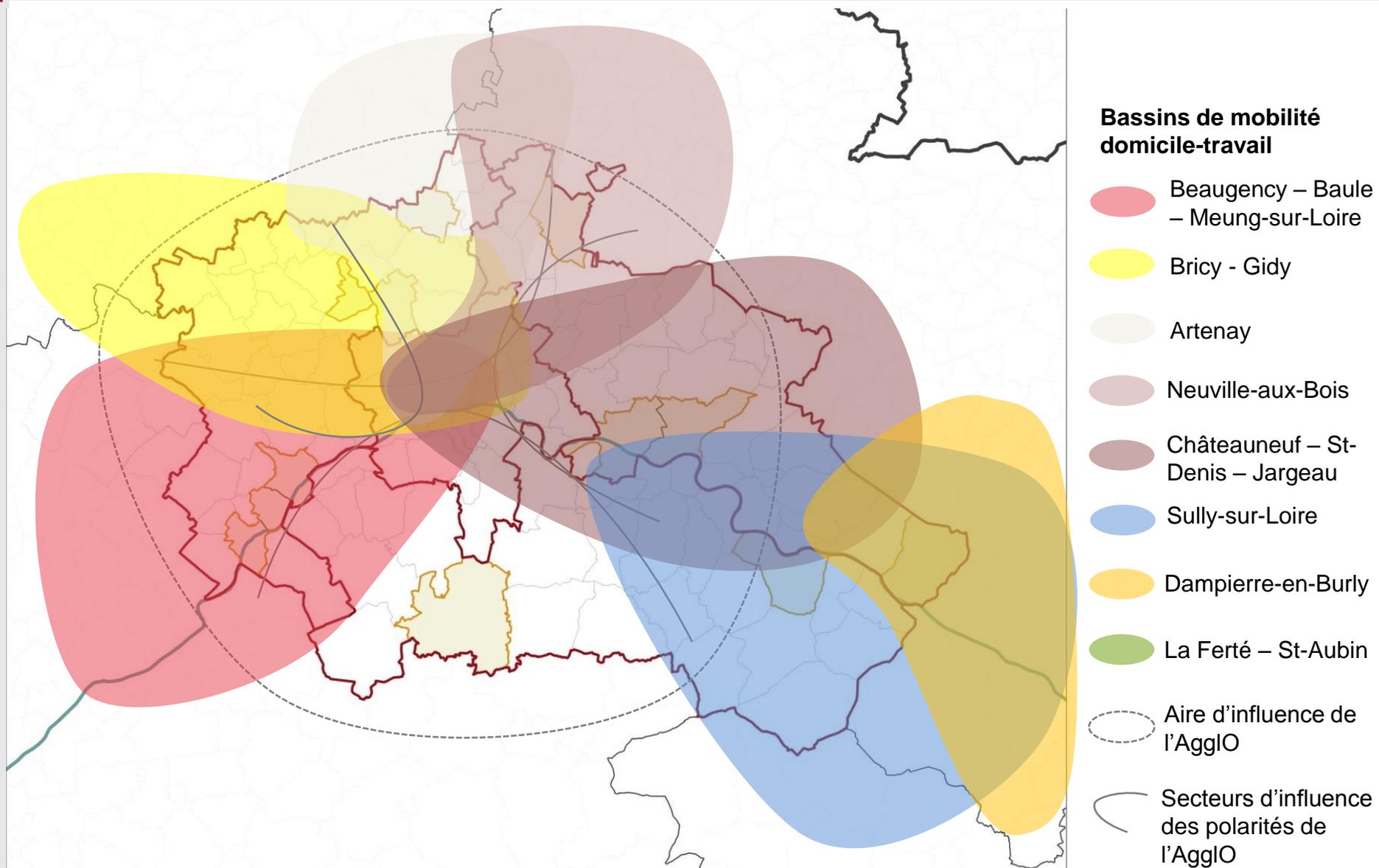


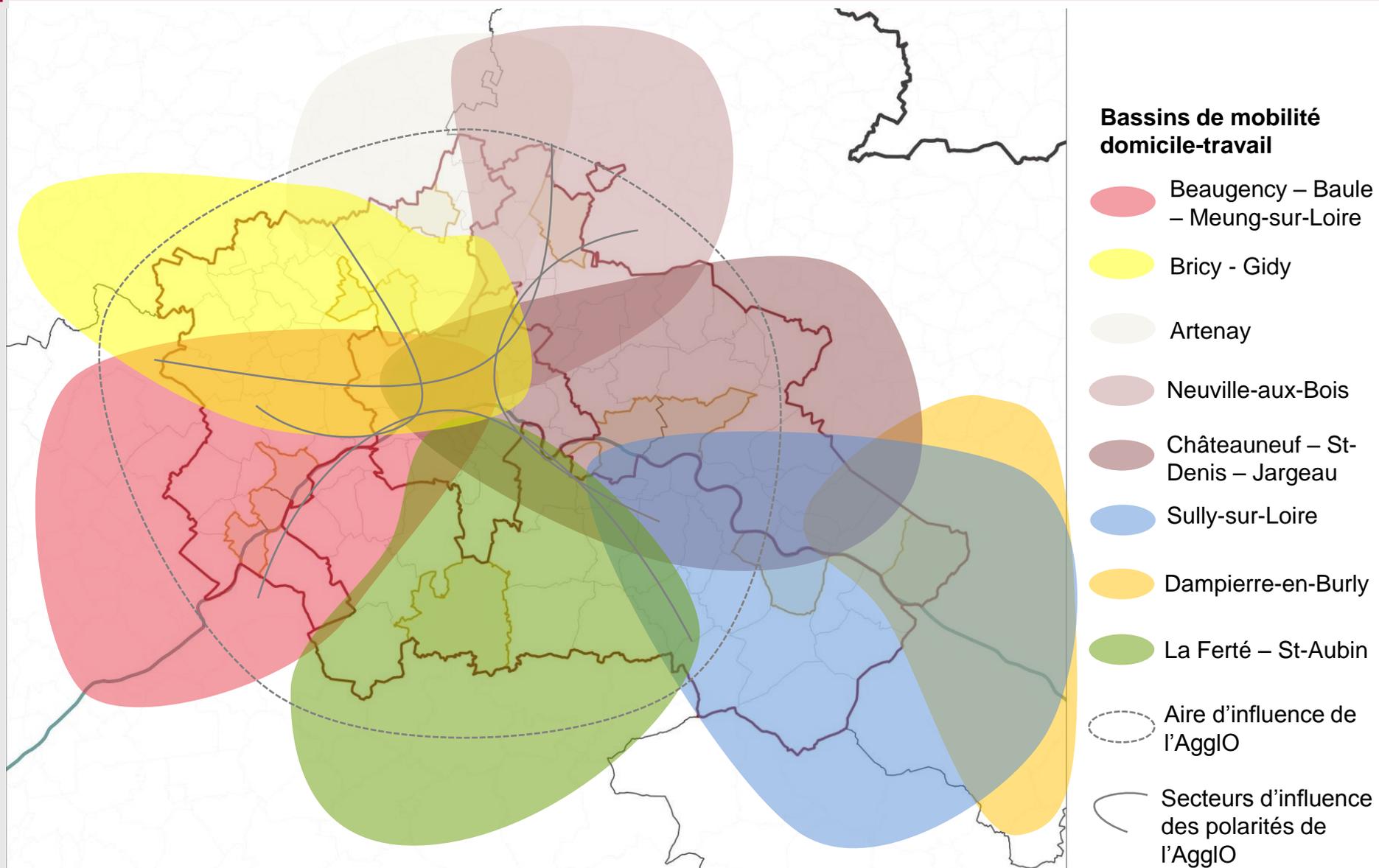


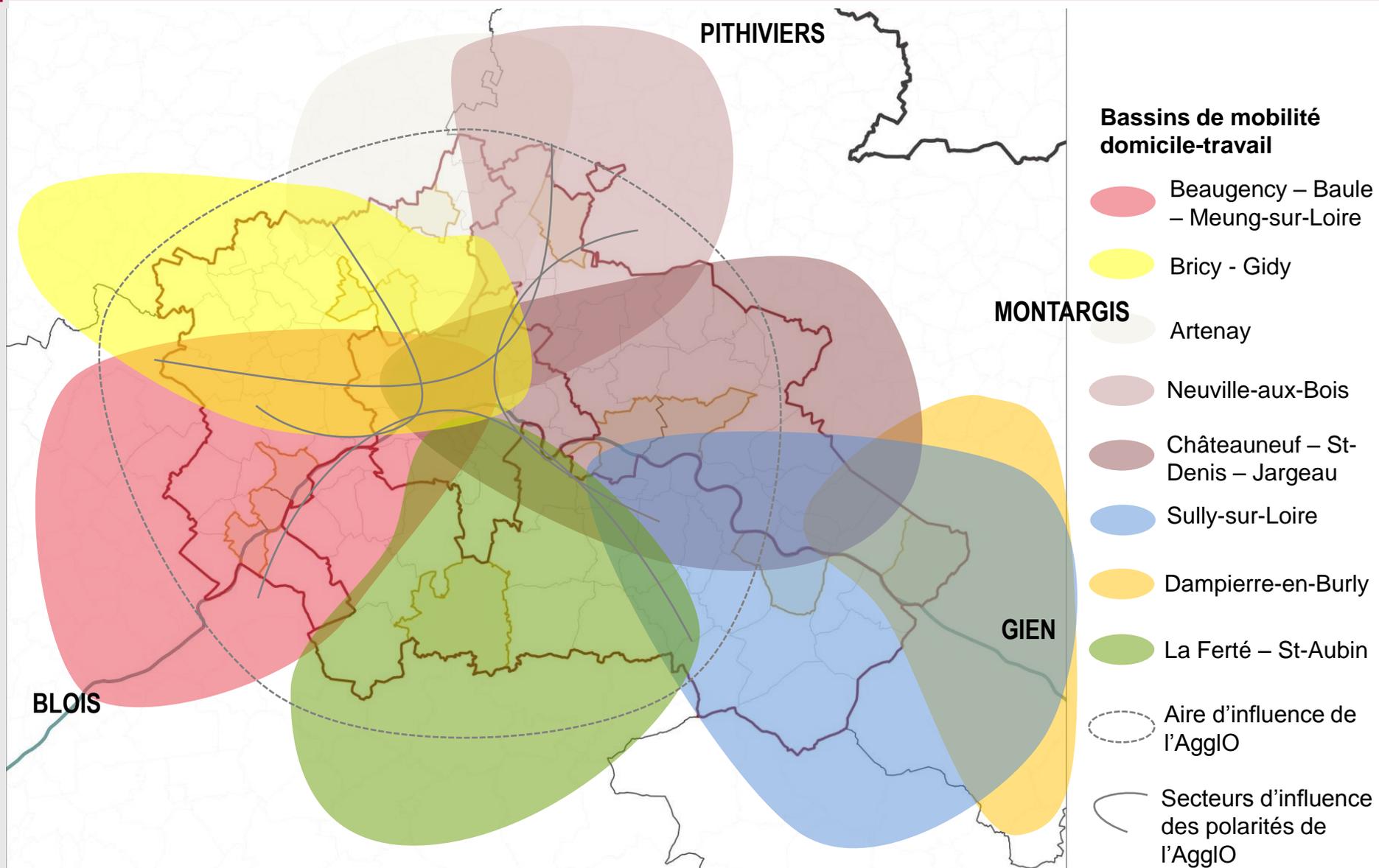












- 1 Présentation du territoire de l'InterSCoT au travers du prisme des mobilités
- 2 Mise en évidence du fonctionnement du territoire
- 3 Caractérisation de l'adéquation de l'offre existante aux besoins et des enjeux d'évolutions**
- 4 Annexes

	Description des fonctionnalités
<b>Liaisons externes</b> <i>(Centre Val de Loire – Ile-de-France – Reste du Pays)</i>	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ Relations avec l'Ile-de-France et les polarités régionales</li> <li>✓ Relations avec les territoires voisins</li> </ul>
<b>Liaisons InterSCoT hors AggLO</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ Liaisons entre Pays</li> </ul>
<b>Liaisons InterSCoT vers l'Agglo</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ Accéder à l'AggLO (cœur d'agglomération et/ou pôles périphériques)</li> </ul>
<b>Liaisons internes aux bassins de vie</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ A l'échelle des bassins de vie : permettre l'accès aux polarités</li> <li>✓ Déplacements locaux</li> </ul>
<b>Liaisons internes à l'AggLO</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ Mobilité entre les polarités (cœur d'agglomération et polarités périphériques)</li> <li>✓ Liaisons vers les polarités de l'agglomération</li> <li>✓ Mobilité au sein du cœur d'agglomération</li> <li>✓ Mobilité de proximité au sein des quartiers</li> </ul>

	Caractérisation de l'offre et enjeux
<b>Liaisons externes</b> <i>(Centre Val de Loire – Ile-de-France – Reste du Pays)</i>	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ L'accès à l'Ile-de-France et aux polarités régionales est assurée par le réseau ferré qui présente une offre performante mais difficile d'accès pour une partie du territoire (absence d'offre ou difficulté d'accès aux gares)</li> <li>✓ L'offre ULYS permet l'accès aux principales polarités du territoire départemental</li> <li>✓ L'accès aux autres départements est complexe en transport collectif</li> </ul>
<b>Liaisons InterSCoT hors AggLO</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ Il n'existe pas de solutions de transports collectifs convaincantes pour relier les Pays : <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Les Pays souffrent de la grande centralisation des réseaux de transport collectif sur l'aggLO</li> <li>▪ Il s'agit d'un axe de progrès majeur à l'échelle des bassins de vie interPays, constitutifs des EPCI 2017</li> </ul> </li> </ul>
<b>Liaisons InterSCoT vers l'Agglo</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ L'ensemble des réseaux (routiers; Ulys; TER) sont orientés vers la desserte de l'aggLO. Cependant : <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Les offres sont pas toujours adaptées (fréquences; horaires; temps de parcours) à un public d'actifs</li> <li>▪ Certaines parties du territoires sont relativement mal desservies</li> <li>▪ Un usage plus vertueux de la VP peut être encouragés</li> <li>▪ La desserte de certaines polarités périphériques de l'AggLO est complexe</li> </ul> </li> </ul>
<b>Liaisons internes aux bassins de vie</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ Les « bassins de vie » ne bénéficient pas d'offre de transport public dédiée : <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Absence totale d'offre en la matière (seul un TAD sur le Pays Sologne Val Sud) et pas d'AO compétente.</li> <li>▪ Les quelques liaisons existantes sont assurées par des services interurbains qui n'ont pas vocation à le faire.</li> </ul> </li> <li>✓ Des actions peuvent être entreprises sur les déplacements locaux (espace public, développement des modes actifs ...)</li> </ul>
<b>Liaisons internes à l'AggLO</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ L'aggLO bénéficie d'une offre de transport public complète et hiérarchisée. Après les évolutions d'offres, il s'agit désormais d'améliorer la performance du réseau urbain via un certain nombre d'enjeux déjà identifiés.</li> <li>✓ Il s'agit également d'intégrer l'ensemble des problématiques des mobilités via : <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ un traitement sur l'organisation et l'aménagement du réseau viaire en cohérence avec les projets de développement</li> <li>▪ le développement de pratiques alternatives à l'autosolisme</li> </ul> </li> </ul>

	Caractérisation de l'enjeu	Caractérisation de l'offre	Evolution de la réponse transport
<p><b>Liaisons externes</b> (Centre Val de Loire – Ile-de-France – Reste du Pays)</p>	<p><b>Plus de 8% de l'ensemble des déplacements D-T/ D-E (soit 22 865 déplacements) donc un enjeu non primordial ... sans être anodin :</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>2,4% vers l'Ile-de-France</li> <li>2% vers le Loiret</li> <li>4,5% vers le reste de la Région</li> </ul> <p>Des dépendances structurelles existent, qui concernent particulièrement:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>l'axe ligérien en amont de l'AggLO (flux d'actifs Gien – Dampierre-en-Burly – Orléans)</li> <li>L'axe Orléans – pôle Beaugency – Blois, le pôle secondaire concerné étant le 1<sup>er</sup> pôle de l'InterSCoT après l'AggLO et tourné vers l'extérieur comme peuvent en témoigner l'armature urbaine, la provenance des actifs et la desserte de Beaugency par le réseau interurbain du Loiret-Cher.</li> </ul>	<p><b><u>L'ACCES AUX PRINCIPALES POLARITES DU LOIRET ASSUREES PAR LE RESEAU DE TRANSPORT INTERURBAINS ULYS DE MANIERE INEGALES SUR LE TERRITOIRE :</u></b></p> <p><i>L'offre du réseau interurbain ULYS se structure en étoile, centrée sur l'AggLO. Les liaisons avec l'extérieur de l'InterSCoT concernent :</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>✓ une interface nord tournée vers le Loiret (5 lignes via le Pays Forêt d'Orléans – Val-de-Loire) assurant la liaison entre Orléans et Pithiviers, Beaune-la-Rolande ou Montargis,</li> <li>✓ la liaison Orléans - Dampierre-en-Burly (pôles d'emplois) – Gien (actifs résidents) et Orléans – Sully-sur-Loire-Gien, via l'axe ligérien amont (Lignes 3 et 7B),</li> <li>✓ une interface ouest (Pays Loire – Beauce) comprenant 4 ouvertures, au nord-ouest, au centre et au sud-ouest selon la logique de bassins versants qui caractérise la partition de l'accès à l'AggLO.</li> </ul> <ul style="list-style-type: none"> <li>En revanche, l'interface AggLO – sud (Cher) est inexistante, le réseau ULYS se limitant aux frontières départementales.</li> </ul> <p><b>Le Nord et l'Est du territoire bénéficie d'une bonne connexion au reste du Loiret via les liaisons entre Orléans et les principales polarités départementales. Le Sud et l'Ouest sont contraints par les limites départementales.</b></p> <p><b><u>L'ACCES A LA REGION ILE-DE-FRANCE ET AUX POLARITES DE LA REGION CENTRE : DES LIAISONS PERFORMANTES MAIS INEGALES</u></b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>La liaison à Paris est performante depuis les gares d'Orléans et des Aubrais. L'enjeu depuis l'ensemble du territoire est d'assurer l'accès à ces points de connexion essentiels pour accéder à la région Ile-de-France. La gare d'Artenay (pôle secondaire) sur la ligne Paris – Etampes (91) – Orléans se distingue par une fréquentation élevée par rapport à l'offre (1 030 montants/ descendants par jour ouvrable).</li> <li>L'axe Tours-Blois-Orléans est un des axes majeurs de la Région et bénéficie en conséquence d'une offre significative (21 AR / jours). Les « gares de proximité » de Beaugency et Meung-sur-Loire bénéficient de leur rôle de dessertes intermédiaires qui leur permet d'accéder aisément à Blois et Tours. La gare de Baule (160 M/D par JOB), desservies au seules heures pleines subit un effet de report sur les gares de Beaugency et Meung limitrophes, desservies à un rythme plus soutenu.</li> <li>Le réseau ferré ne permet pas de desserte du reste du Loiret et de l'Eure et Loire. Le projet de liaison Orléans-Chartres devra permettre de répondre à cet enjeu à l'horizon 2020.</li> <li>2 gares de proximité (Beaugency, Meung-sur-Loire) sur 3 connaissent une fréquentation forte rapportée à l'offre, dans un rôle de dessertes intermédiaires situées sur la ligne reliant Orléans et Blois. La gare de la Ferté-Saint-Aubin (Vierzon – Orléans) ne bénéficie pas d'un même niveau de fréquentation.</li> <li>La liaison Sud est assurée par la ligne Orléans – Vierzon sur laquelle est située la gare de La Ferté St Aubin, qui pour autant témoigne d'une fréquentation relativement faible au regard de l'offre existante.</li> <li>L'accès à ces gares pose la question de l'intermodalité : places de parking insuffisantes dans les gares les plus importantes générant des déplacements interdépartementaux (not. Beaugency/ Meung-sur-Loire). Les gares de Beaugency et de la Ferté sont identifiées par la Région comme des gares prioritaires pour le développement de l'intermodalité.</li> </ul> <p><b>Le territoire bénéficie d'un bon accès ferré aux principales polarités de destination (IDF, Tours, Blois). Certains axes ne bénéficient pas de desserte ferrée (Chartres, Loiret) et l'accès aux différentes gares depuis l'ensemble du territoire reste un enjeu majeur.</b></p> <p><b><u>L'ACCES A L'EXTERIEUR DU TERRITOIRE S'APPUIE DONC PRINCIPALEMENT SUR LE RESEAU ROUTIER</u></b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Les liaisons autoroutières entre l'InterSCoT et l'extérieur permettent une bonne accessibilité à quasi 360 degrés. Cependant ces liaisons desservent l'aggLO mais traversent seulement les 3 pays (un seul échangeur présent sur le territoire des 3 Pays). En ce sens elles constituent plus des coupures que des vecteurs de desserte du territoire.</li> <li>Le réseau routier interdépartemental converge vers Orléans et dessert les principales localités voisines. Les deux axes les plus importants sont la D2060 (ancienne N60) qui relie Orléans à Montargis via Châteauneuf-sur-Loire et la D2020 (ancienne N20) qui traverse le territoire du nord au sud en parallèle du réseau autoroutier</li> <li>Les aires de covoiturage sont ainsi plus significatives dans la partie Est de l'InterSCoT sans pour autant inclure de liaisons avec l'extérieur, au contraire de l'ouest et du nord qui comprennent une offre de covoiturage tournée vers l'extérieur.</li> </ul>	<p><b>Une offre à la mesure de l'enjeu mais dont l'accès est à améliorer :</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Liaisons ferroviaires qui permettent l'accès à l'IDF et aux principales polarités de la Région sauf pour le Pays Forêt d'Orléans.</li> <li>L'accès aux gares du territoire et l'intermodalité restent néanmoins à assurer (rabattement, stationnement...)</li> <li>Le réseau ULYS permet l'accès aux autres polarités du Loiret mais l'articulation, notamment horaire des points de passage TER/ ULYS est à parfaire.</li> </ul>

	Caractérisation de l'enjeu	Caractérisation de l'offre	Evolution de la réponse transport attendue
<p>Liaisons InterSCoT : accès à l'AggLO</p>	<p><b>13% des déplacements D-T/ D-E, soit 37 300 déplacements :</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>74,5% des échanges inter-Pays (yc. AggLO),</li> <li>31% en provenance de Pays Sologne Val sud,</li> <li>32,5% en provenance de Pays Loire Beauce</li> <li>36,5% en provenance de Pays Forêt d'Orléans Val-de-Loire</li> </ul> <p>Malgré l'inégalité d'offre de transports et de réseau routier à destination d'Orléans, les Pays sont pourvoyeurs de flux vers l'AggLO à même hauteur.</p>	<p><u>LE RÉSEAU DE TRANSPORTS INTERURBAIN ULYS PERMET UNE ASSEZ BONNE DESSERTE DEPUIS L'ENSEMBLE DU TERRITOIRE SELON UNE LOGIQUE DE BASSINS VERSANTS</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Le réseau de transports collectifs routiers dessert les grands axes qui relient la ville-centre aux pôles secondaires, et se prolongent au delà.</li> <li>La logique de corridor induit l'existence de « zones blanches » au sein de chaque Pays, qui correspondent pour partie aux communes rurales/ isolées, et plus particulièrement :             <ul style="list-style-type: none"> <li>Dans le Pays Loire Beauce marqué par les inégalités entre les communes desservies par 3 axes principaux entre la ville-centre et ses pôles (Orléans – Artenay ; Orléans – Bricy-Gidy ; Orléans – Beaugency).</li> <li>Dans le Pays Sologne Val sud (plus faible pourvoyeur de déplacements vers l'AggLO) malgré la présence de l'offre Orléans – la Ferté-Saint-Aubin et Orléans – Sully-sur-Loire via la rive droite de la Loire.</li> </ul> </li> <li>Enfin, l'articulation des réseaux ULYS/ TAO (AggLO) est limitée par la billettique, le cabotage au sein de l'AggLO pour un détenteur du seul pass ULYS (résident d'un des 3 Pays) n'étant alors pas permis.</li> </ul> <p><b>L'offre TC du territoire favorise le maillage du territoire en réseau et l'accès à l'AggLO pour les seuls pôles secondaires.</b></p> <p><u>LE RÉSEAU TER SE STRUCTURE PERMET UN BON ACCES A L'AGGLO POUR L'OUEST DE L'INTERSCOT</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Compte tenu de sa structuration en étoile, polarisée vers l'ouest, le réseau TER permet l'accès via le réseau ferré à l'AggLO pour les seuls résidents de la partie ouest de l'InterSCoT.</li> <li>Pour la partie est de l'InterSCoT, la route et l'intermodalité sont des alternatives qui se complètent mal :             <ul style="list-style-type: none"> <li>L'intermodalité avec ULYS est complexe,</li> <li>L'offre de parking est insuffisante au regard de la demande et n'est pas absorbée par le covoiturage.</li> </ul> </li> <li>Cependant, le projet de réouverture de la ligne Orléans – Châteauneuf-sur-Loire permettra la desserte d'un pôle secondaire supplémentaire et une ouverture vers l'est.</li> </ul> <p><u>LE RESEAU VIAIRE EST EGALEMENT CENTRE SUR L'AGGLO</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>A l'instar du réseau ULYS, le réseau viaire est en étoile et se double d'une circulation locale facile entre les différents Pays.</li> <li>L'axe le plus chargé est la D2060, qui relie Orléans au pôle constitué autour de Châteauneuf-sur-Loire (50 000 véhicules/ jour), la charge élevée résultant pour partie des congestions aux portes de l'AggLO à hauteur de Saint-Denis-de-l'Hôtel (intersection D921).</li> </ul>	<p><b>L'ensemble des réseaux (routiers; Ulys; TER) permettent la desserte d'Orléans cependant :</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Les offres sont peu adaptées (fréquences; horaires; temps de parcours) à un public d'actifs</li> <li>Certaines parties du territoires sont relativement mal desservies</li> <li>Un usage plus vertueux de la VP peut être encouragés</li> <li>La desserte de certaines polarités périphériques de l'AggLO est complexe</li> </ul>

	Caractérisation de l'enjeu	Caractérisation de l'offre	Evolution de la réponse transport attendue
<p>Liaisons InterSCoT : inter-Pays (hors AggIO)</p>	<p><b>2% des déplacements D-T/ D-E, soit 5 200 déplacements dont :</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Les flux d'échanges inter-Pays sont principalement concentrés sur les relations bilatérales Forêt d'Orléans/ Pays de Sologne Val Sud</li> </ul>	<p><b>LE RÉSEAU DE TRANSPORTS INTERURBAIN ULYS : UN RESEAU EN ETOILE N'ASSURANT PAS LA DESSERTE TRANSVERSALE ENTRE PÔLES SECONDAIRES</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>De par sa structure étoilée, le <b>réseau interurbain ULYS</b> offre peu de liaisons interpôles secondaires (Beaugency, La Ferté, ...), à l'exception :             <ul style="list-style-type: none"> <li>✓ du franchissement de rives permis par la ligne 12 reliant Sully-sur-Loire et Dampierre-en-Burly,</li> <li>✓ de la liaison Orléans – Jargeau (Forêt d'Orléans – Val-de-Loire) – Sully-sur-Loire (Sologne Val sud) à la faveur de l'axe Orléans – Gien (lignes 7A/ 7B),</li> <li>✓ d'une liaison par correspondance (L20/L21) entre Neuville-aux-Bois et Artenay, dans les faits peu significative puisque au contraire de la ligne 20, la ligne 21 se limite aux horaires des trajets scolaires (« a minima »).</li> </ul> </li> <li>A noter que, moins pour pallier à un manque de transversalité que pour assurer la desserte de 10 communes isolées, un service à la demande est assuré (not. pour le Pays Sologne Val Sud).</li> </ul> <p><b>En fonction de l'intensité de l'offre (lignes constantes, intermédiaires et a minima), outre une transversalité limitée, les liaisons TC interpôles requièrent en majorité une correspondance via l'AggIO, allant jusqu'à doubler le kilométrage parcouru (La Ferté – Beaugency) et incitant à l'usage de la voiture particulière</b></p> <p><b>LE RÉSEAU TER SE STRUCTURE SELON LA CENTRALITE ORLEANAISE ET NE PERMET PAS REELLEMENT L'ACCES ENTRE PAYS</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Seuls 3 pôles secondaires sont desservis par le réseau régional, dans une stricte logique nord-centre-sud :             <ul style="list-style-type: none"> <li>✓ Artenay au nord, en liaison directe via Orléans avec la Ferté-Saint-Aubin au sud en direction de Vierzon,</li> <li>✓ le pôle Beaugency – Baule – Meung-sur-Loire lié à Artenay sur la ligne Paris – Orléans – Bois.</li> </ul> </li> <li>A noter cependant que seule la Gare de Fleury-les-Aubrais (bassin versant nord-est de l'AggIO) est déclarée parmi les 1<sup>ers</sup> générateurs de flux suscitant un déplacement au moins une fois par mois pour les sondés de l'enquête déplacement InterSCoT résidents du Pays Forêt d'Orléans Val-de-Loire.</li> </ul> <p><b>A partir de l'analyse du réseau TER il apparaît que le réseau n'est pas adaptée à une liaison entre Pays sans correspondance à Orléans. De plus, une partie du territoire y échappe puisque l'Est du territoire ne bénéficie pas d'une desserte ferrée.</b></p> <p><b>LA MOBILITE ENTRE PAYS S'APPUIE PRINCIPALEMENT SUR LE RESEAU ROUTIER</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Si le réseau départementale suit les « frontières » des Pays, le réseau local maille le territoire en permettant certains franchissements.</li> <li>Cependant, les franchissements de la Loire permettant la transition d'un Pays à l'autre sont sources de congestion :             <ul style="list-style-type: none"> <li>✓ Accès à l'échangeur de l'A10 à Meung-sur-Loire et Beaugency,</li> <li>✓ Franchissements de Jargeau et de Sully-sur-Loire,</li> <li>✓ Les poids lourds (10% des véhicules/ jour) participent de cet engorgement.</li> </ul> </li> </ul> <p><b>Les liaisons locales portent la circulation intra-bassin de vie (EPCI 2017), comme c'est particulièrement le cas pour les couples Artenay – Neuville-aux-Bois ; Sully-sur-Loire – Dampierre-en-Burly.</b></p>	<p><b>Il n'existe pas de solutions de transports collectifs convaincantes pour relier les Pays :</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Les Pays souffrent de la grande centralisation des réseaux de transport collectif sur l'aggIO</li> <li>Il s'agit d'un axe de progrès majeur à l'échelle des bassins de vie interPays, constitutifs des EPCI 2017</li> </ul>

	Caractérisation de l'enjeu	Caractérisation de l'offre	Evolution de la réponse transport attendue
<p>Liaisons internes aux bassins de vie</p>	<p><b>17% des déplacements D-T/ D-E sont internes aux bassins de vie hors AggLO:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Il s'agit ici de déplacements internes aux EPCI 2017.</li> <li>Ce chiffre s'élève à 74,5% si l'on inclut les déplacements des actifs résidents travaillant au sein de l'AggLO.</li> </ul>	<p><u>LES RESEAUX DE TRANSPORTS EN COMMUN APPORTENT UNE REPONSE LIMITEE AUX ENJEUX DE DEPLACEMENTS INTERNES QUI SONT POUR AUTANT MAJEURS</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Que ce soient le réseau ULYS ou TER, l'offre de transport à destination des actifs résidant et travaillant au sein d'un même EPCI ne dessert que les axes de rayonnement d'Orléans.</li> <li>De fait les bassins de vie sont parcourus de manière unidirectionnelle par ces axes, ce qui limite un déplacement transversal.</li> <li>L'offre est alors particulièrement limitée pour les Portes de Sologne et la rive gauche du Val de Sully : un service « a minima » est mis en place pour faciliter les seuls transports scolaires.</li> <li>En revanche, les Terres du Val-de-Loire et la rive droite du Val de Sully bénéficient d'un maillage plus dense qui permet de relier les communes « de l'intérieur » entre elles.</li> <li>Pour répondre à des besoins spécifiques hors scolaire et pendulaire, des transports de proximité sont prévus dans certains territoires (santé à Beaugency par exemple), qui se limitent aux communes limitrophes.</li> <li>Au global, il semble que les offres de transport à la demande internes aux bassins de vie sont peu connues de la population résidente voire inexistantes.</li> </ul> <p><b>Au regard de l'ampleur de l'enjeu on constate là un complet décalage de la réponse transport avec une quasi absence de solutions de mobilités adaptées notamment portées par des AOM</b></p> <p><u>LE RESEAU VIAIRE EST LA PREMIERE REPONSE AUX BESOINS DE DEPLACEMENTS INTERNES HORS AXES DE RAYONNEMENT DE ORLEANS</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>La desserte locale du maillage routier est la réponse la plus efficiente à la demande de réseaux s'agissant des bassins de vie.</li> <li>Le programme du Schéma Cyclable départemental s'appuie sur la répartition des établissements scolaires et vient compléter le réseau routier existant, mais les réalisations au coup par coup de pistes praticables ne sont pas coordonnées par des Autorités Organisatrices (AO).</li> <li>Si certains territoires accueillent des établissements concernés par un Plan Déplacement Entreprise (obligatoire à compter de 2018 &gt; 100 salariés), les tentatives se sont révélées inopérantes, faute de pilotage à l'échelle du bassin.</li> </ul>	<p><b>Les « bassins de vie » ne bénéficient pas d'offre de transport public dédiée :</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Absence totale d'offre en la matière (seul un TAD sur le Pays Sologne Val Sud) et pas d'AO compétente.</li> <li>Les quelques liaisons existantes sont assurées par des services interurbains qui n'ont pas vocation à le faire.</li> </ul> <p><b>Des actions peuvent être entreprises sur les déplacements locaux</b> (espace public, développement des modes actifs ...)</p>

	Caractérisation de l'enjeu	Caractérisation de l'offre	Evolution de la réponse transport attendue
<p>Liaisons internes à l'Agglo</p>	<p>57% des déplacements D-T/ D-E sont internes à l'Agglo</p>	<p><u>L'ORGANISATION DE LA REPOSE AUX BESOINS DE DEPLACEMENTS AU SEIN DE L'AGGLO EST L'OBJET DU PDU</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Les objectifs réglementaires du PDU de l'Agglo reposent sur 3 axes d'amélioration : <ul style="list-style-type: none"> <li>✓ Diminution du trafic automobile,</li> <li>✓ Développement des transports collectifs et des moyens de déplacement vertueux,</li> <li>✓ Optimisation des usages de la voirie, et du stationnement</li> </ul> </li> <li>Le principal défi est de proposer une offre adaptée à un territoire circonscrit, urbanisé, fortement centralisé autour de la commune d'Orléans (divisible en Orléans rive droite et La Source) et marqué par une forte disjonction entre le Nord (pôle d'emploi significatif) et le Sud, ce qui pose la question des franchissements de Loire.</li> <li>Ainsi, la question des franchissements est au centre de la problématique des déplacements : 4 franchissements centraux sur 5 sont en large majorité occupés par les Véhicules Personnels (VP), l'offre de transports n'étant adaptée que pour 1.</li> </ul> <p><u>LE RESEAU TAO FOURNIT UNE SOLUTION DE TRANSPORT PUBLIC COMPLETE ET HIERARCHISEE</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Le réseau TAO fournit une offre importante (une offre en hausse constante qui s'appuie sur le tramway, une desserte de l'ensemble des communes du territoire) mais qui peut être encore optimisée (un usage relativement faible qui peut être optimisé en particulier concernant sa structure, les performances de parcours, les conditions d'intermodalité, la politique de stationnement ...)</li> <li>Une offre à la demande, à destination des publics captifs et permettant de couvrir l'ensemble du territoire</li> <li>L'offre paraît cependant insuffisamment articulée avec les offres ferrés et départementales</li> <li>Sur les modes actifs, l'ambition politique existe et se traduit par la réalisation d'un schéma cyclable en cours et par la mise en œuvre de services de vélo qui donnent une visibilité à la pratique. Cependant, l'usage peut encore être développé notamment au regard de l'important potentiel existant en la matière et du faible déploiement du service de location de vélo de courte durée.</li> </ul> <p><u>UNE PRATIQUE AUTOMOBILE A FAIRE EVOLUER AU PROFIT D'USAGES PARTAGES ET D'UNE MEILLEURE COHABITATION ENTRE LES MODES</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Le réseau viaire sollicite fortement sur les axes du cœur d'Orléans Métropole et en limite de capacités sur certains tronçons. Le réseau de contournement apparaît incomplet.</li> </ul>	<p>L'amélioration de la performance du réseau urbain via un certain nombre d'enjeux déjà identifiés</p> <p>L'intégration de l'ensemble des problématiques des mobilités via un traitement sur l'organisation et l'aménagement du réseau viaire en cohérence avec les projets de développement et le développement de pratiques alternatives à l'autosolisme</p>

# Les besoins d'évolutions du système de transport par fonctionnalités

## Rôle de l'interSCoT sur chacune des fonctionnalités

	Rôle de l'interSCoT	Documents cadres existants
<b>Liaisons externes</b> <i>(Centre Val de Loire – Ile-de-France – Reste du Pays)</i>	Vision globale et expression commune	Schéma Régional de l'intermodalité / Schéma Régional des Transports
<b>Liaisons InterSCoT</b>	Vision globale et expression commune vis-à-vis des interlocuteurs supra-territoriaux  Coordination / Coopération	Schéma Régional de l'intermodalité / Schéma Régional des Transports
<b>Liaisons internes aux bassins de vie</b>	Cadrage  Coordination / Consolidation	SCoT Pays
<b>Liaisons internes à l'Agglo</b>	Prise en compte des enjeux du grand territoire	SCoT PDU d'Agglo

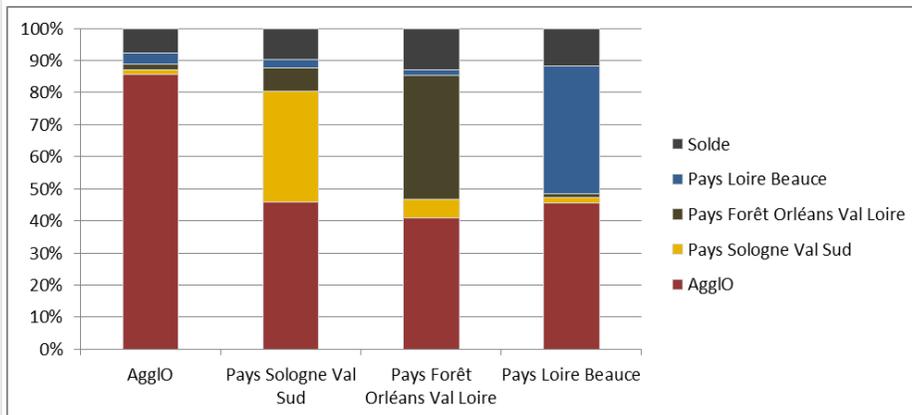
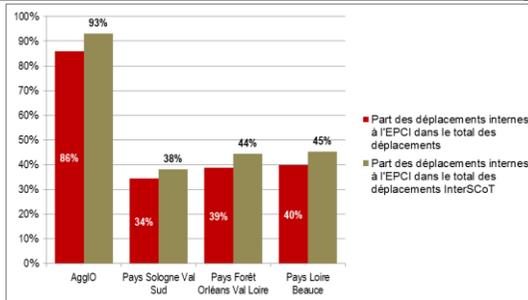
- 1 Présentation du territoire de l'InterSCoT au travers du prisme des mobilités
- 2 Mise en évidence du fonctionnement du territoire
- 3 Caractérisation de l'adéquation de l'offre existante aux besoins et des enjeux d'évolutions
- 4 Annexes**

# Matrices des déplacements : AggIO + Pays (1/2)

Sources : déplacements domicile-travail (DT) et domicile-études (DE), INSEE 2013

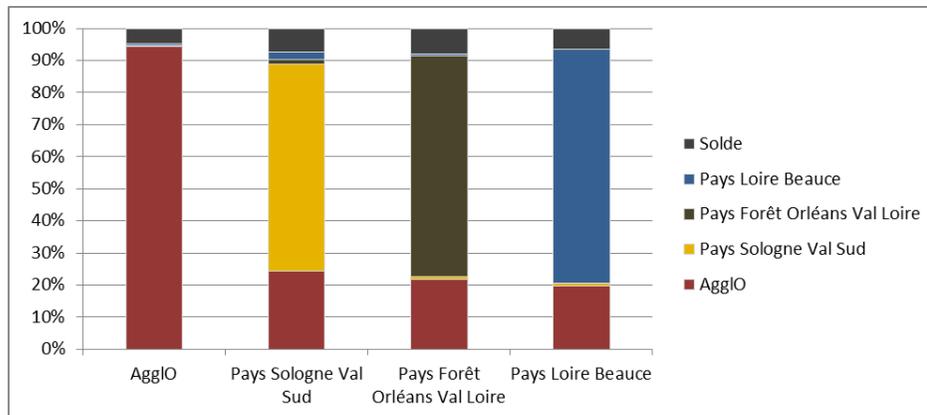
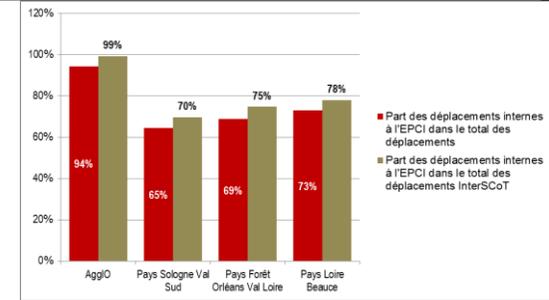
## Domicile - Travail

Origine/Destination	AggIO	Pays Sologne Val Sud	Pays Forêt Orléans Val Loire	Pays Loire Beauce	Solde	TOTAL	TOTAL interne à l'InterSCoT
AggIO	100 290	1 608	1 991	3 921	9 090	116 899	107 809
Pays Sologne Val Sud	9 138	6 874	1 458	527	1 944	19 941	17 997
Pays Forêt Orléans Val Loire	10 601	1 480	10 039	490	3 310	25 921	22 611
Pays Loire Beauce	9 923	333	250	8 668	2 551	21 726	19 174
TOTAL	129 952	10 295	13 738	13 606	16 895	184 486	167 591



## Domicile - études

Origine/Destination	AggIO	Pays Sologne Val Sud	Pays Forêt Orléans Val Loire	Pays Loire Beauce	Solde	TOTAL	TOTAL interne à l'InterSCoT
AggIO	65 465	83	117	302	3 391	69 358	65 967
Pays Sologne Val Sud	2 525	6 728	164	245	761	10 423	9 662
Pays Forêt Orléans Val Loire	2 913	120	9 178	66	1 073	13 351	12 277
Pays Loire Beauce	2 264	88	16	8 365	745	11 478	10 733
TOTAL	73 166	7 019	9 476	8 979	5 970	104 610	98 639

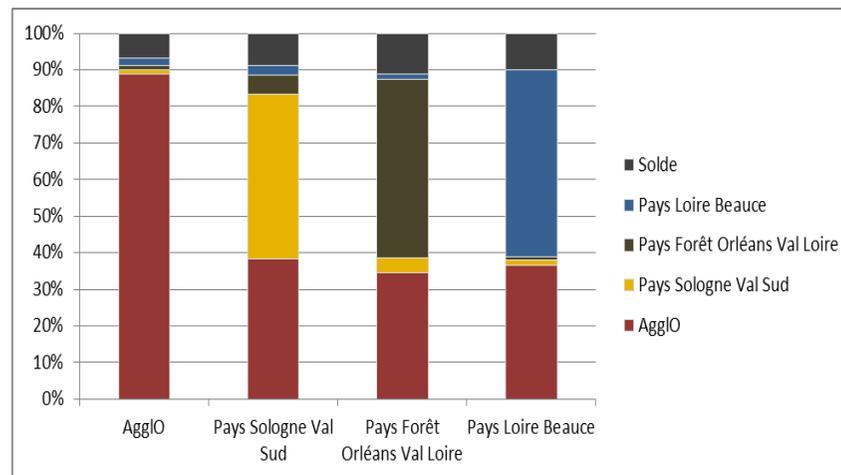
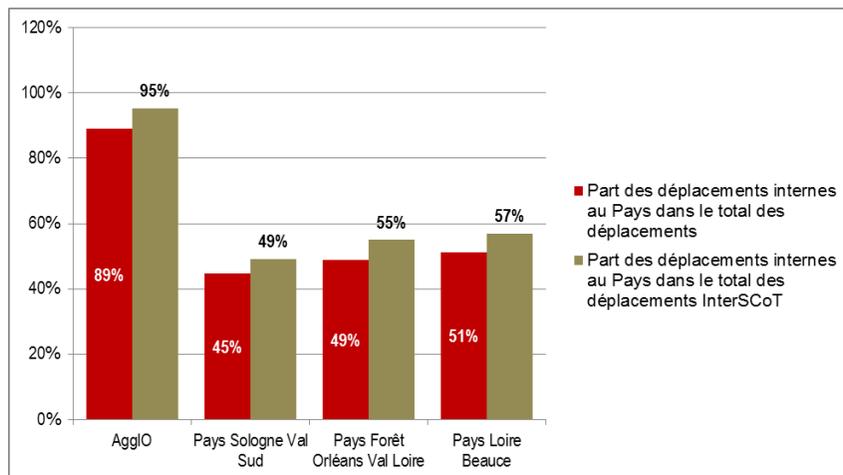


# Matrices des déplacements : AggLO + Pays (2/2)

Sources : déplacements domicile-travail (DT) et domicile-études (DE), INSEE 2013

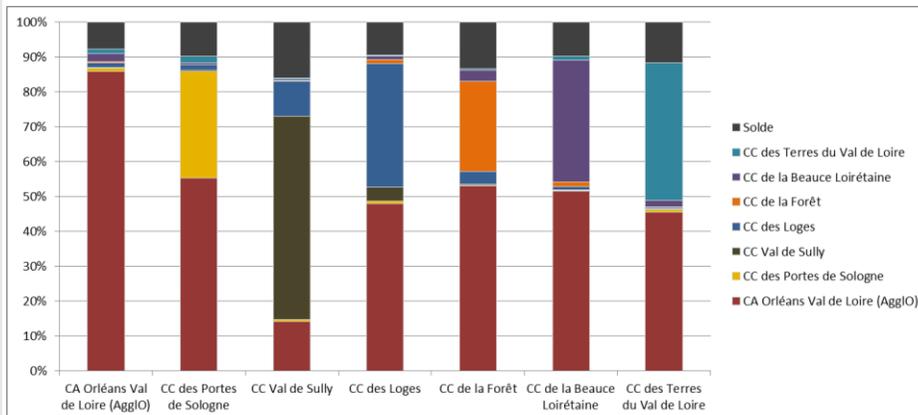
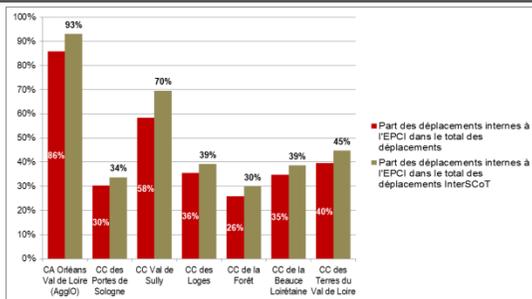
## Somme Domicile – Travail et Domicile - Etudes

Origine/Destination	AggLO	Pays Sologne Val Sud	Pays Forêt Orléans Val Loire	Pays Loire Beauce	Solde	TOTAL	TOTAL interne à l'InterSCoT
AggLO	165 754	1 691	2 108	4 223	12 481	186 257	173 776
Pays Sologne Val Sud	11 663	13 602	1 623	772	2 705	30 364	27 659
Pays Forêt Orléans Val Loire	13 513	1 600	19 217	557	4 384	39 271	34 888
Pays Loire Beauce	12 187	420	266	17 033	3 296	33 204	29 907
TOTAL	203 118	17 314	23 214	22 585	22 865	289 096	266 231



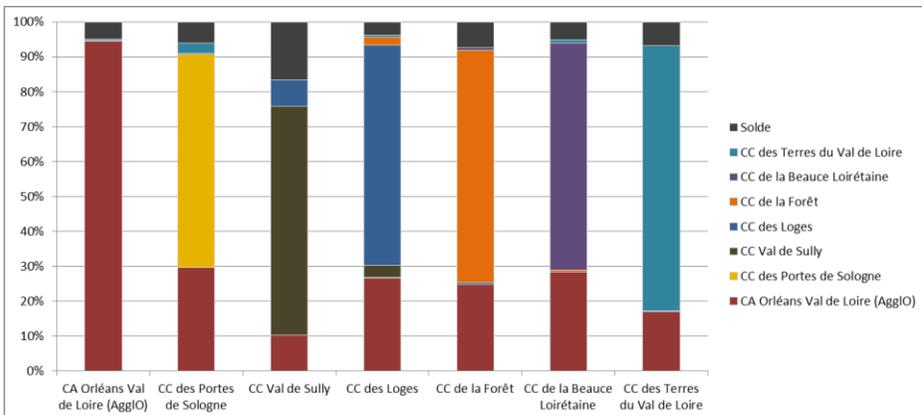
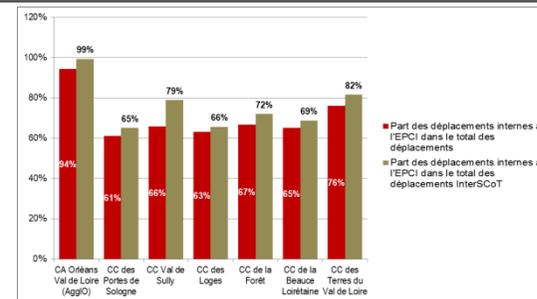
### Domicile - Travail

Origine/Destination	CA Orléans Val de Loire (AggIO)	CC des Portes de Sologne	CC Val de Sully	CC des Loges	CC de la Forêt	CC de la Beauce Loirétaine	CC des Terres du Val de Loire	Solde	TOTAL	TOTAL Interne à l'InterSCoT
CA Orléans Val de Loire (AggIO)	100 290	995	291	1 626	483	2 597	1 527	9 090	116 899	107 809
CC des Portes de Sologne	3 761	2 066	31	104	0	34	132	672	6 801	6 129
CC Val de Sully	1 423	56	5 906	1 013	17	35	35	1 632	10 117	8 486
CC des Loges	8 783	139	711	6 507	210	162	83	1 726	18 322	16 596
CC de la Forêt	3 940	24	18	269	1 925	241	28	1 003	7 448	6 445
CC de la Beauce Loirétaine	3 773	17	8	68	97	2 553	93	720	7 328	6 608
CC des Terres du Val de Loire	7 982	134	18	94	22	320	6 949	2 057	17 576	15 519
<b>TOTAL</b>	<b>129 952</b>	<b>3 432</b>	<b>6 984</b>	<b>9 680</b>	<b>2 754</b>	<b>5 942</b>	<b>8 847</b>	<b>16 900</b>	<b>184 491</b>	<b>167 591</b>



### Domicile - études

Origine/Destination	CA Orléans Val de Loire (AggIO)	CC des Portes de Sologne	CC Val de Sully	CC des Loges	CC de la Forêt	CC de la Beauce Loirétaine	CC des Terres du Val de Loire	Solde	TOTAL	TOTAL Interne à l'InterSCoT
CA Orléans Val de Loire (AggIO)	65 465	13	4	111	58	52	264	3 391	69 358	65 967
CC des Portes de Sologne	1 032	2 123	0	10	0	0	98	215	3 479	3 264
CC Val de Sully	538	0	3 496	398	0	0	0	885	5 317	4 432
CC des Loges	2 485	9	323	5 886	220	0	51	357	9 331	8 974
CC de la Forêt	1 008	0	0	20	2 715	30	0	304	4 077	3 773
CC de la Beauce Loirétaine	1 060	0	0	5	16	2 447	36	195	3 758	3 563
CC des Terres du Val de Loire	1 578	5	0	13	0	5	7 065	634	9 300	8 666
<b>TOTAL</b>	<b>73 166</b>	<b>2 151</b>	<b>3 823</b>	<b>6 443</b>	<b>3 009</b>	<b>2 534</b>	<b>7 514</b>	<b>5 980</b>	<b>104 620</b>	<b>98 639</b>



# Matrices des déplacements : EPCI 2017 (2/2)

Sources : déplacements domicile-travail (DT) et domicile-études (DE), INSEE 2013

## Somme Domicile – Travail et Domicile - Etudes

Origine/Destination	CA Orléans Val de Loire (AgglO)	CC des Portes de Sologne	CC Val de Sully	CC des Loges	CC de la Forêt	CC de la Beauce Loirétaine	CC des Terres du Val de Loire	Solde	TOTAL	TOTAL interne à l'InterSCoT
CA Orléans Val de Loire (AgglO)	65 465	13	4	111	58	52	264	3 391	69 358	65 967
CC des Portes de Sologne	1 032	2 123	0	10	0	0	98	215	3 479	3 264
CC Val de Sully	538	0	3 496	398	0	0	0	885	5 317	4 432
CC des Loges	2 485	9	323	5 886	220	0	51	357	9 331	8 974
CC de la Forêt	1 008	0	0	20	2 715	30	0	304	4 077	3 773
CC de la Beauce Loirétaine	1 060	0	0	5	16	2 447	36	195	3 758	3 563
CC des Terres du Val de Loire	1 578	5	0	13	0	5	7 065	634	9 300	8 666
<b>TOTAL</b>	<b>73 166</b>	<b>2 151</b>	<b>3 823</b>	<b>6 443</b>	<b>3 009</b>	<b>2 534</b>	<b>7 514</b>	<b>5 980</b>	<b>104 620</b>	<b>98 639</b>

