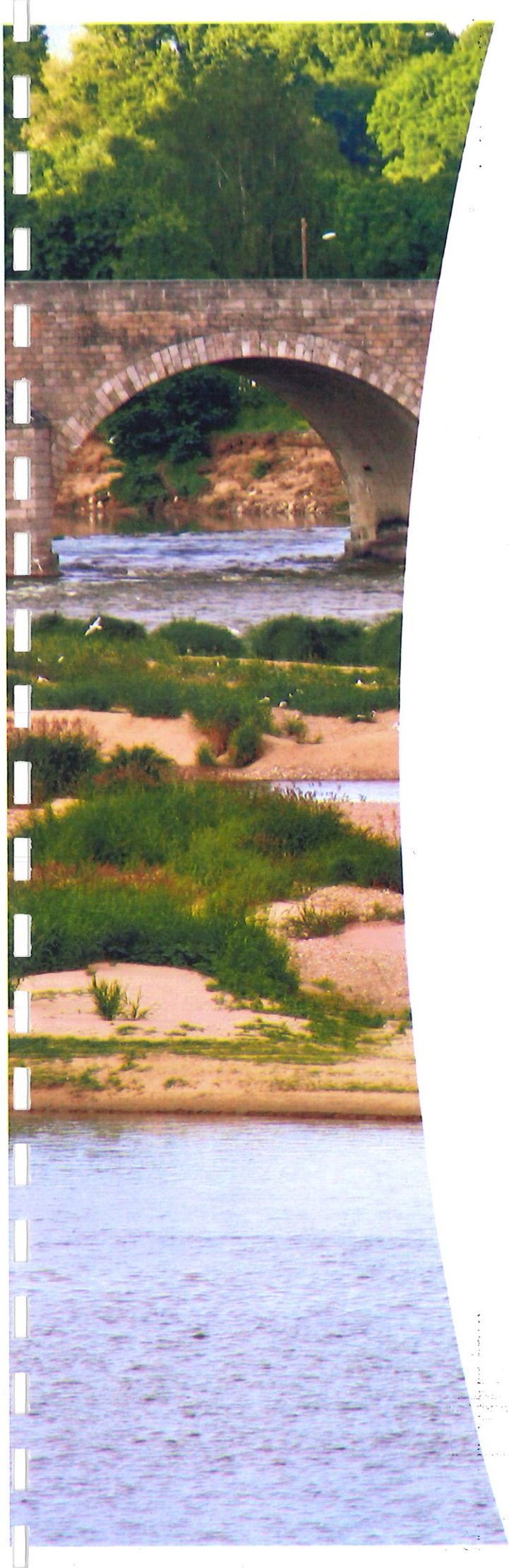


SCoT des territoires ruraux de l'Orléanais

SCHÉMA DE COHÉRENCE TERRITORIALE

PETR PAYS LOIRE BEAUCE

Pièce n°1.1

Rapport de présentation

Diagnostic

Approuvé le 12/07/2023

PRÉFET DU LOIRET
Reçu Le
31 JUIL. 2023
DCL

PETR PAYS LOIRE BEAUCE

Pôle d'Equilibre Territorial et Rural

Sommaire

PARTIE 1 : SOCIO-DÉMOGRAPHIE ET HABITAT 6

1 DES TERRITOIRES RURAUX ET PÉRIURBAINS CARACTÉRISÉS PAR UN DYNAMISME DÉMOGRAPHIQUE 7

1.1 Un territoire rural et périurbain 7
1.2 Un territoire marqué par une forte dynamique démographique 8
1.3 Une croissance liée à un solde naturel et un solde migratoire positif 11
1.4 Un excédent naturel qui tend cependant à se réduire 13

2 DES MIGRATIONS RÉSIDENTIELLES RELATIVEMENT ÉQUILIBRÉES 15

2.1 Des entrants et sortants au profil plutôt jeune et familial 15
2.2 Des flux entrants et sortants principalement en interaction avec la Métropole orléanaise 16

3 UN PROFIL FAMILIAL 16

3.1 Une part élevée des 30 - 60 ans et des moins de 15 ans 16
3.2 Un indice de jeunesse peu élevé, mais diminuant moins qu'ailleurs 17
3.3 Un vieillissement de la population 18
3.4 Une répartition homogène des ménages 20
3.5 De grands ménages dont la taille moyenne diminue moins fortement qu'ailleurs 21

SYNTHÈSE ET ENJEUX SOCIODÉMOGRAPHIE 23

4 L'ÉVOLUTION ET LES CARACTÉRISTIQUES DU PARC DE LOGEMENTS 24

4.1 Trois territoires de villégiature en voie de périurbanisation 24
4.2 Un parc de logements essentiellement constitué d'habitat individuel 26
4.3 Un parc où prédomine le grand logement individuel (T4 à +) 27
4.4 Un parc de logements vieillissants 28
4.5 Trois quart des logements occupés par des propriétaires 30
4.6 Une offre de logements locatifs aidés relativement bien développée 31
4.7 Un marché de la construction en baisse progressive 33
4.8 Un marché immobilier attractif en périphérie 36
4.9 Un parc vacant à réinvestir 37
4.10 Les politiques de l'Habitat 38

SYNTHÈSE ET ENJEUX SUR LE PARC DE LOGEMENTS 43

5 L'ARMATURE EN ÉQUIPEMENTS ET SERVICES 44

5.1 Le maillage du territoire en équipements et services 45
5.2 Une offre de soins insuffisante à renforcer 48
5.3 Une offre de structures d'accueil pour les personnes âgées qui tend à s'affaiblir 52
5.4 Les équipements scolaires et périscolaires 53
5.5 Les équipements culturels, sportifs et de loisirs 56
5.6 Une offre touristique entre patrimoine médiéval et Vallée de la Loire 57
5.7 Un accès au haut débit en progression 61

SYNTHÈSE ET ENJEUX EQUIPEMENTS 65

6 ANNEXES STATISTIQUES 66

6.1 Répartition des communes par strates démographiques 66
6.2 Evolution démographique par territoire (SCoT, EPCI) 70

PARTIE 2 : ECONOMIE 71

1 LE TISSU ÉCONOMIQUE LOCAL 72

1.1 Le tissu économique local 72
1.2 Une activité portée à la fois par le développement des Très Petites Entreprises (TPE) et la présence d'établissements de 50 salariés et plus 74
1.3 Des activités réparties entre économie présentielle et activités productives 79
1.4 L'artisanat : un tissu économique de proximité essentiel 83

1.5 L'activité d'extraction des carrières 85

2 DÉSÉQUILIBRE SOCIOPROFESSIONNEL 99

2.1 Un faible nombre d'emplois, qui diminue légèrement 99
2.2 Taux d'activité des 15 à 64 ans 100
2.3 Un rapport emplois / actifs déséquilibré 100
2.4 Niveau d'activités de la population 101
2.5 Des flux domicile - travail à destination de pôles d'emplois extérieurs 106

3 L'OFFRE TOURISTIQUE 109

3.1 Tendance sur l'activité touristique du Val de Loire 109
3.2 Un patrimoine riche et multiforme 110
3.3 L'offre d'hébergement touristique 111
3.4 Une organisation touristique à renforcer (promotion, accueil) 113
3.5 Des perspectives et des projets de développement 113
3.6 Pôle touristique régional du Centre-Val-de-Loire 114

4 DES CAPACITÉS D'ACCUEIL D'ENTREPRISES À CONFORTER 115

4.1 Les zones d'activités économiques (ZAE) sur le PETR Pays Loire Beauce 115

SYNTHÈSE ET ENJEUX SUR L'ECONOMIE 116

PARTIE 3 : URBANISME 117

1 DES ENSEMBLES PAYSAGERS DIVERSIFIÉS 120

1.1 La Beauce 121
1.2 Le Val de Loire 121
1.3 La Sologne 122
1.4 La Forêt d'Orléans 122

2 TROIS TERRITOIRES ORGANISÉS AUTOUR D'UN PATRIMOINE PAYSAGER, ARCHITECTURAL ET CULTUREL EXCEPTIONNEL 123

2.1 Un « paysage culturel vivant » inscrit par l'UNESCO à préserver 123
2.2 Un paysage du Val de Loire en plusieurs entité 127
2.3 Le PETR Pays Loire Beauce, le Val Ouest : du Val Saint-Ay Loiret au Val de Beaugency 128

SYNTHÈSE ET ENJEUX ENSEMBLE PAYSAGERS ET PATRIMOINE PAYSAGERS, ARCHITECTURAL ET CULTUREL 133

3 AU NORD DE LA LOIRE, LES VASTES ÉTENDUES DE LA BEAUCE 134

3.1 La Grande Beauce 134
3.2 La Petite Beauce 136

4 LES MORPHOLOGIES URBAINES 139

4.1 La Loire, structure historique du développement 139
4.2 Un héritage historique qui marque le paysage bâti 140
4.3 Des structurations de villages variées selon le paysage 141
4.4 Typologie des formes urbaines 145

5 LES TENDANCES D'ÉVOLUTION 146

5.1 Vers une prise en compte des franges urbaines et de la morphologie de village pour limiter l'étalement urbain 146
5.2 Les phénomènes de conurbation 148

6 LA POLITIQUE FONCIÈRE 150

6.1 Les documents d'urbanisme locaux 150
6.2 L'analyse de la consommation de l'espace 151
6.3 Le contexte foncier sur le PETR Pays Loire Beauce (analyse SAFER) 166
6.4 La consommation foncière à l'échelle de l'inter-SCoT (analyse SAFER) 169

SYNTHÈSE ET ENJEUX DE LA MORPHOLOGIE URBAINE ET DE LA POLITIQUE FONCIÈRE 171

PARTIE 4: MOBILITÉ 172

1 ELEMENTS DE CADRAGE 174

1.1 Un territoire positionné à la croisée de grands espaces européens 174
1.2 Un territoire sous l'influence de grandes métropoles et bien desservi par le réseau autoroutier 175
1.3 Aménagement et planification 176
1.4 Le Plan de Déplacements Urbains (PDU) d'Orléans Métropole 178
1.5 Les mobilités : la demande 181

2 L'OFFRE EN TRANSPORTS COLLECTIFS ET L'INTERMODALITÉ 185

2.1 L'offre ferroviaire 185
2.2 L'offre routière en transports collectifs 190
2.3 L'intermodalité 201

SYNTHÈSE ET ENJEUX DE LA MOBILITÉ, DES TRANSPORTS COLLECTIFS ET DE L'INTERMODALITÉ 207

3 LES MODES DE DÉPLACEMENT ALTERNATIFS 209

3.1 Les modes actifs (vélo, marche) : un usage de loisirs principalement 209
3.2 Le covoiturage 219

SYNTHÈSE ET ENJEUX DES MODES DE DÉPLACEMENTS ALTERNATIFS 221

4 LE TRANSPORT ROUTIER 223

4.1 Structure et hiérarchisation du réseau 223
4.2 L'usage du réseau routier 228
4.3 Les projets routiers 234

SYNTHÈSE ET ENJEUX DU TRANSPORT ROUTIER 238

4.4 Une accessibilité aéroportuaire 239

5 SYNTHÈSE ET ENJEUX 242

SYNTHÈSE GÉNÉRALE SELON LES NOUVEAUX PÉRIMÈTRES DE SCOT 243

Partie 1 : Socio-démographie et Habitat

1 DES TERRITOIRES RURAUX ET PERIURBAINS CARACTERISES PAR UN DYNAMISME DEMOGRAPHIQUE

1.1 Un territoire rural et périurbain

Les territoires des SCoT PETR Pays Loire Beauce, PETR Forêt d'Orléans-Loire-Sologne et CC Portes de Sologne comptaient **165 728 habitants en 2019**.

La population est inégalement répartie, la majorité des habitants se regroupant le long des axes, dont la Loire (Châteauneuf-sur-Loire, Beaugency…), la RD 2020, tandis que les espaces périphériques comptent davantage de petites communes rurales.

47 % des communes des 3 SCoT comptent moins de 1 000 habitants. Cinq communes regroupent plus de 20 % de la population des trois SCoT. A l'échelle du bassin de vie d'Orléans (intégrant Orléans Métropole), la population des trois SCoT comptabilise 165 728 habitants, sur un total de 453 957 personnes.

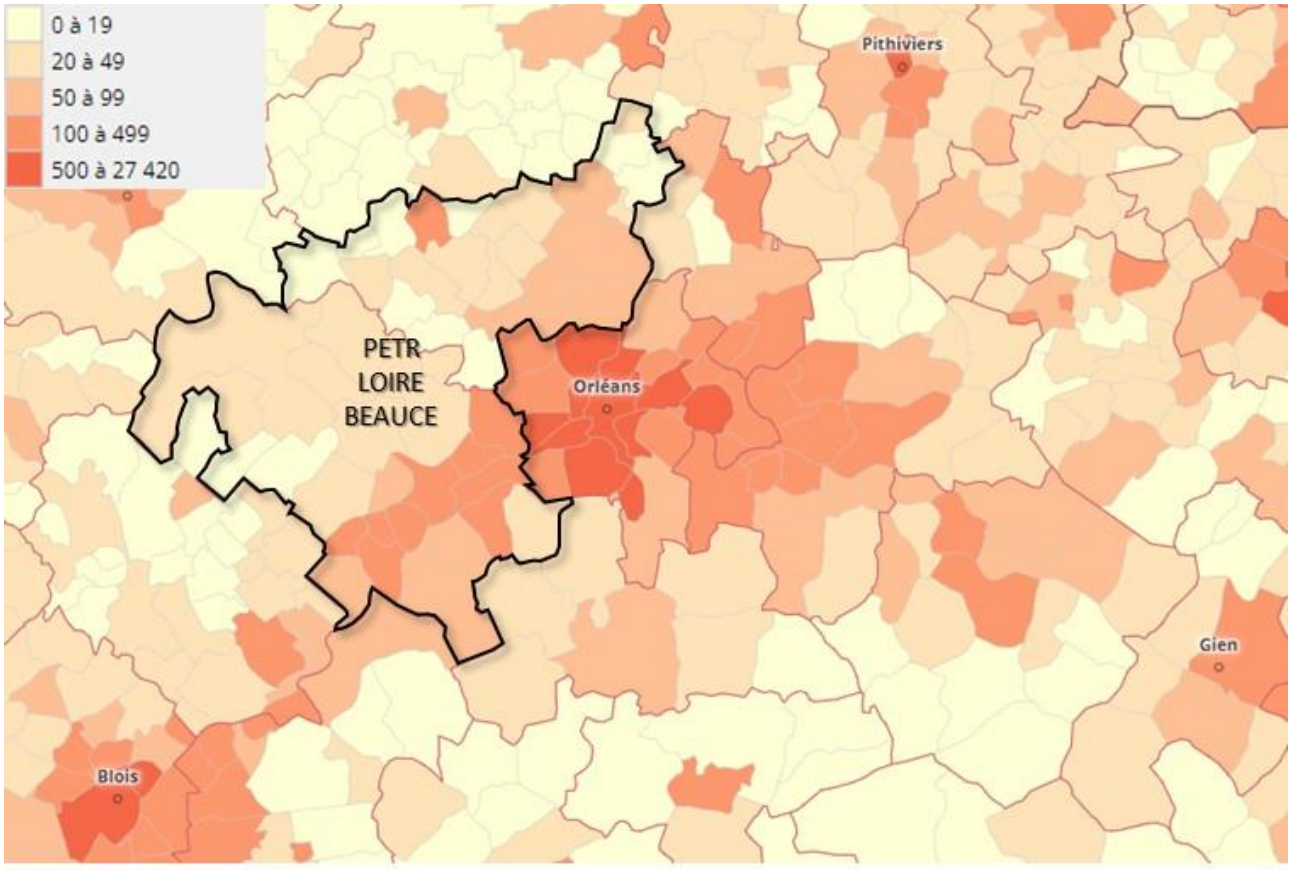
Communes des 3 SCoT par strates démographiques

	Nombre de communes
> 5 000 habitants	5
de 2 500 à 4 999 habitants	14
de 1 000 à 2 499 habitants	36
de 500 à 999 habitants	25
> 500 habitants	24
Total 3 SCoT	104

	Population en 2019
Châteauneuf-sur-Loire	8212
La Ferté-Saint-Aubin	7404
Beaugency	7339
Meung-sur-Loire	6540
Sully-sur-Loire	5213

Source : INSEE, RPG 2019

Le **PETR Pays Loire Beauce** regroupe plus d'un tiers de la population du territoire des trois SCoT (sur **48 communes**), avec 65 927 habitants (environ 40 %).



Carte 1: Densité de population au km² sur les territoires des trois SCoT en 2019.

Depuis 1968, on constate un doublement du nombre d'habitants dans les deux strates démographiques intermédiaires « 1 000 à 2 499 habitants » et « 2 500 à 4 999 habitants ».

Globalement, la population des trois SCoT a été **multipliée par 1,8 depuis 1968** (1,7 pour Orléans Métropole, passant de 171 160 habitants en 1968 à 288 229 habitants en 2019).

La population des 3 SCoT						Evolution (en %)		
	Nombre de communes	1968	1999	2009	2019	1968 à 2019	1999 à 2009	2009 à 2019
> 5 000 habitants	5	23081	33082	34439	34708	50,4%	4,1%	0,8%
de 2 500 à 4 999 habitants	15	24248	42146	47397	49581	104,5%	12,5%	4,6%
de 1 000 à 2 499 habitants	34	26625	44384	50415	57785	117,0%	13,6%	14,6%
de 500 à 999 habitants	26	13504	15734	18280	17363	28,6%	16,2%	-5,0%
> 500 habitants	24	5216	5248	6142	6291	20,6%	17,0%	2,4%
Total 3 SCoT	104	92674	140594	156673	165728	78,8%	11,4%	5,8%
						Source : INSEE, RPG 2019		

Cette croissance démographique, plus forte depuis 1968 pour les communes comptant 1 000 à 4 999 habitants, se traduit en 2019 par un poids démographique plus fort : 64,8 % de la population des trois SCoT, contre 54,9 % en 1968 (+8,5 points). Les communes les plus importantes (> 5 000 habitants) accueillent une part d'habitants moins forte (20,9 % en 2019). Ce recul est également constaté pour les petites communes (moins de 1 000 habitants) : 14,3 % en 2019, contre 20,2 % en 1968.

Part de la population totale (en %)						
	Nombre de communes	1968	1999	2009	2019	Variation 1968/2019
> 5 000 habitants	5	24,9	23,5	22	20,9	-0,2
de 2 500 à 4 999 habitants	15	26,2	30	30,3	29,9	0,1
de 1 000 à 2 499 habitants	34	28,7	31,6	32,2	34,9	0,2
de 500 à 999 habitants	26	14,6	11,2	11,7	10,5	-0,3
> 500 habitants	24	5,6	3,7	3,9	3,8	-0,3
Total 3 SCoT	104	100	100	100	100	
				Source : INSEE, RPG 2019		

1.2 Un territoire marqué par une forte dynamique démographique

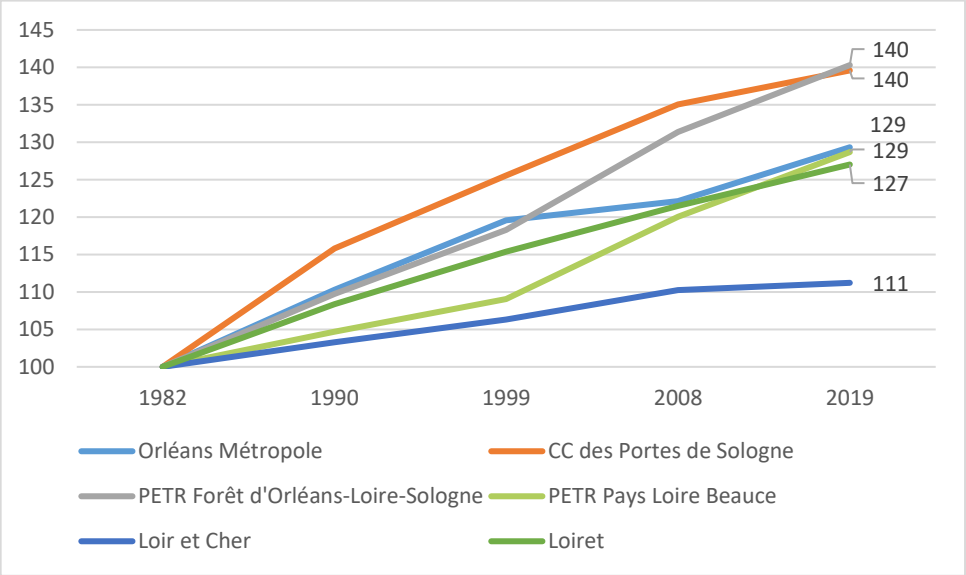
La croissance démographique des trois SCoT, ralentie entre 1990 et 1999 (+0,69 % par an), s'est fortement accentuée entre 1999 et 2009 (+1,14 % par an), se démarquant du territoire de la Métropole d'Orléans (+0,22 % par an) et du département du Loiret (+0,57 % par an).

Entre 2009 et 2019, la croissance démographique s'est poursuivie, mais avec une intensité plus faible (+0,58 % pour les trois territoires confondus), tandis que celle de la Métropole d'Orléans tend à remonter (+0,59 %) et celle du département du Loiret tend à faiblir sensiblement (+0,41 %).

Territoires	Population 1999	Population 2009	Evolution annuelle 1999-2009		Population 2019	Evolution annuelle 2009-2019	
			Nombre	%		Nombre	%
CC PORTES DE SOLOGNE	13887	14960	107	0,77%	15440	48	0,32%
PETR FORET D'ORLEANS - LOIRE - SOLOGNE	70836	79485	865	1,22%	84361	488	0,61%
PETR PAYS LOIRE BEAUCE	55871	62228	636	1,14%	65927	370	0,59%
3 SCoT	***140594***	***156673***	***1608***	1,14%	***165728***	***906***	0,58%
ORLEANS METROPOLE	266446	272172	573	0,22%	288229	1606	0,59%
LOIRET	617928	653337	3541	0,57%	680434	2710	0,41%
Source : INSEE, RPG 2019							

Tableau 1 : Evolution annuelle des populations entre 1999, 2009 et 2019.

A l'échelle des trois SCoT, la croissance suit une courbe relativement similaire en base 100.

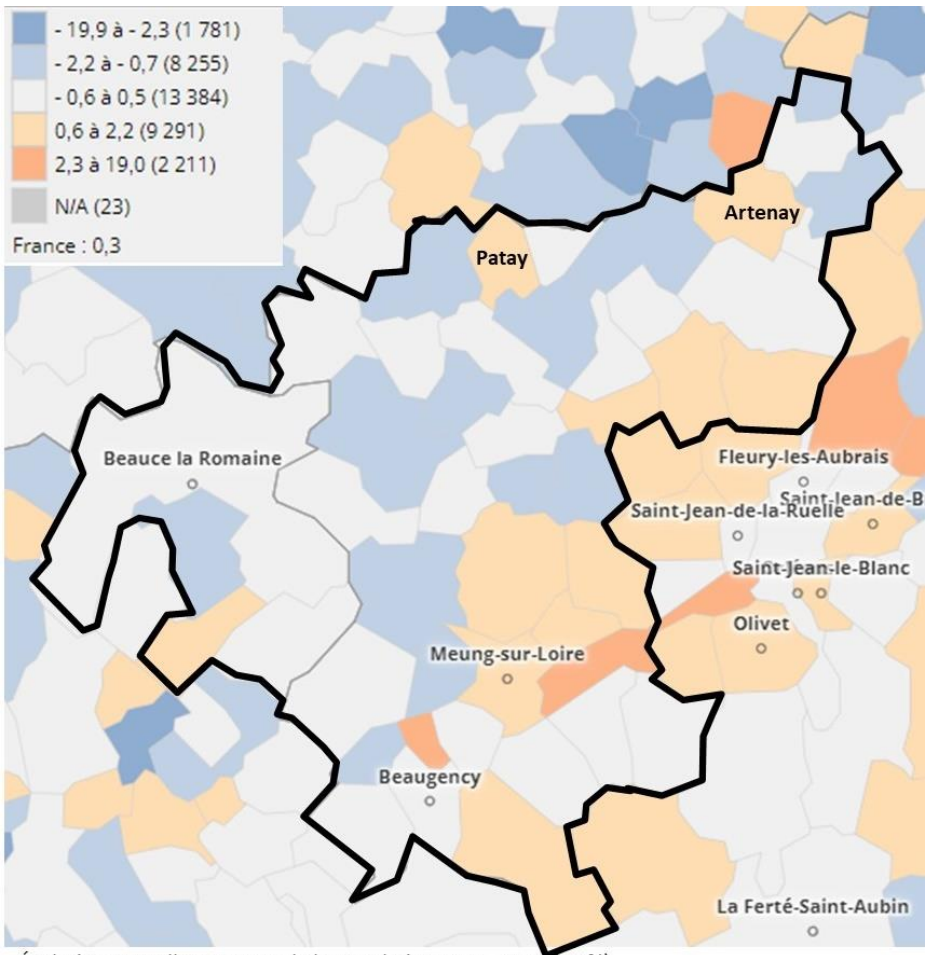


Graphique 1 : Evolution de la population en base 100 entre 1982 et 2019

En croissance démographique annuelle, les évolutions depuis 1999 sont les suivantes (cf. tableaux détaillés en annexe) :

- dans le **PETR Pays Loire Beauce**, la dynamique démographique a redémarré depuis 1999 (+1,14 % par an), mais faiblit depuis 2009 (+0,59 % par an) ;
- dans le territoire du **PETR Forêt d'Orléans-Loire-Sologne**, la population augmente en suivant une croissance moyenne annuelle de 0,61 % entre 2009 et 2019 (contre +1,22 % par an entre 1999 et 2009) ;
- sur la **Communauté de Communes des Portes de Sologne,** un ralentissement du rythme moyen annuel de croissance démographique est constaté à partir de 2009 (+0,32 % par an, contre +0,77 % par an entre 1999 et 2009).

Ces constats globaux cachent de fortes disparités à l'échelle des communes. Certaines communes ont connu une croissance de près de 300 habitants entre 2009 et 2019, notamment en périphérie d'Orléans (Gidy, Cercottes, Vennecy, Trainou, Donnery, Chaingy, Cléry-Saint-André) et le long de la Loire (Sandillon, Neuvy-en-Sillas).



Évolution annuelle moyenne de la population 2014 - 2020 (en %)
(Source : https://statistiques-locales.insee.fr)

Territoires	EPCI	Pop 1982	Pop 1990	Pop 1999	Pop 2009	Pop 2019
PETR PAYS LOIRE BEAUCE	*CC de la Beauce Loirétaine*	13408	13707	13956	15573	16914
	CC des Terres du Val de Loire	37824	39939	41915	46655	49013
PETR FORET D'ORLEANS - LOIRE - SOLOGNE	*CC de la Forêt*	10918	12906	13858	15473	17283
	CC des Loges	28818	31728	34673	39926	42635
	CC du Val de Sully	20132	21072	22310	24086	24443
CC PORTES DE SOLOGNE	*CC des Portes de Sologne*	11061	12812	13887	14960	15440
TROIS TERRITOIRES DE SCoT		**122161**	**132164**	**140599**	**156673**	**165728**
ORLEANS METROPOLE		222870	245849	266446	272172	288229
LOIR-ET-CHER		296224	305937	314968	327868	329470
LOIRET		535458	580423	617928	653337	680434

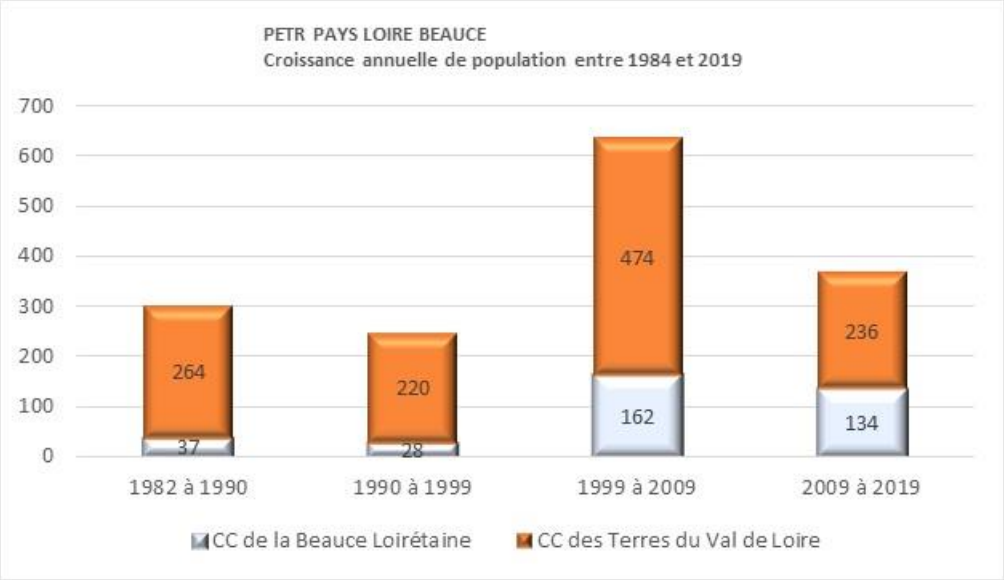
Source : INSEE, RPG 2019

Tableau 2 : Population par territoire et par EPCI depuis 1982.

Le **PETR Pays Loire Beauce** a poursuivi son regain démographique dans les années 2000. Entre 2009 et 2019, la tendance à la baisse du rythme de croissance démographique des principales communes s'est confirmée, exceptée pour les communes au nord du PETR et celles situées au centre du PETR :

- une croissance positive importante permet à la Communauté de Communes des Terres du Val de Loire de passer de 41 915 habitants en 1999 à 49 013 en 2019. A noter que sur ce territoire, les variations les plus fortes sont enregistrées par Lailly-en-Val et les autres communes facilement accessibles depuis l'A10 et la D2. L'arrivée des quatre communes du Loir-et-Cher (Beauce-la-Romaine, Binas, Saint-Laurent-des-Bois et Villermain) dans le nouveau territoire a également contribué à cette croissance positive.

- le regain démographique de la Communauté de Commune de la Beauce Loirétaine est essentiellement porté par la forte croissance des communes de Chevilly, de Gidy et de Cercottes. Les communes dynamiques se situent autour de l'axe de la D955 et de la D8 directement accessible depuis l'A10.



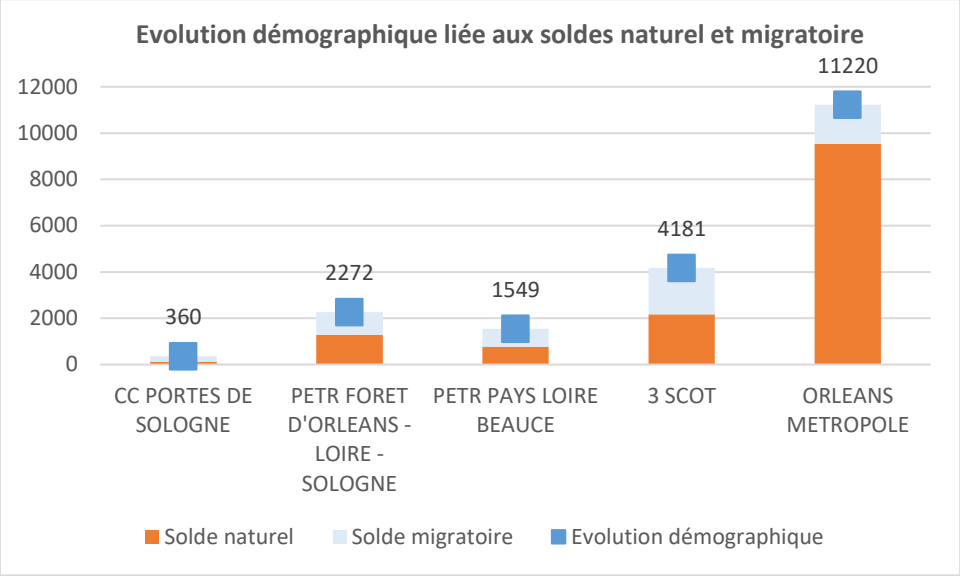
Source : INSEE

1.3 Une croissance liée à un solde naturel et un solde migratoire positif

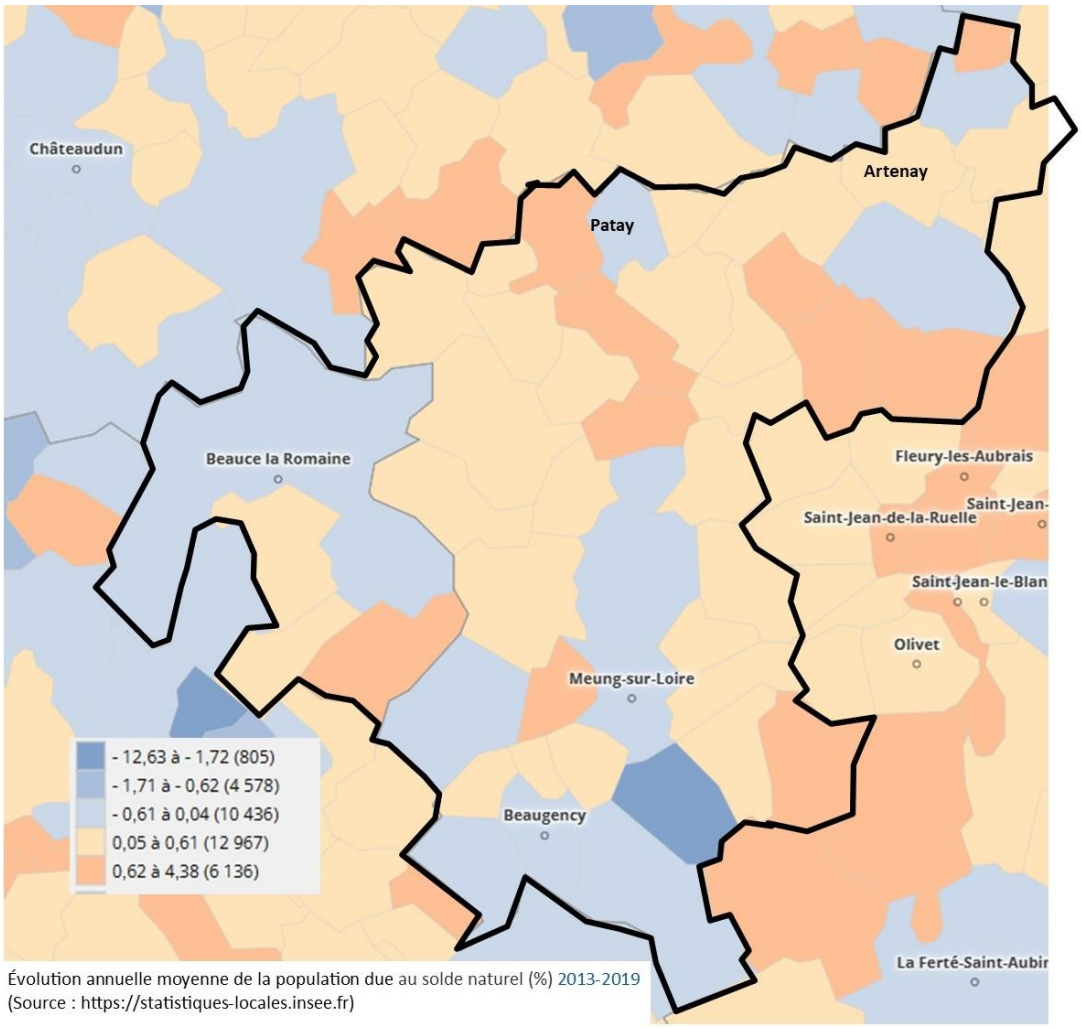
Dans les territoires des trois SCoT, la croissance est liée à la fois à un solde naturel positif et à une forte attractivité, qui s'est traduite par un solde migratoire excédentaire entre 2012 et 2017. Ce grand territoire périurbain et rural se distingue ainsi d'Orléans Métropole, dont le solde naturel est très élevé mais compensé par un solde migratoire déficitaire. Le solde migratoire est positif notamment dans les communes limitrophes d'Orléans Métropole, ainsi que dans les villes ligériennes (Meung sur Loire, Saint Ay…) et dans les périphéries de la région francilienne.

Territoires	Global	Solde naturel		Solde migratoire	
		Nombre	Pour 1 000 habitants de 2017	Nombre	Pour 1 000 habitants de 2017
CC PORTES DE SOLOGNE	360	123	8	237	15
PETR FORET D'ORLEANS - LOIRE - SOLOGNE	2272	1281	15	991	12
PETR PAYS LOIRE BEAUCE	1549	774	12	774	12
3 SCOT	**4181**	**2171**	**13**	**2010**	**12**
ORLEANS METROPOLE	**11220**	9537	33	1683	6
LOIRET	15808	12108	18	3700	5
Source : INSEE, RPG 2012 - 2017					

Tableau 3 : Part des soldes migratoires et naturels dans l'évolution de la population 2012-2017.

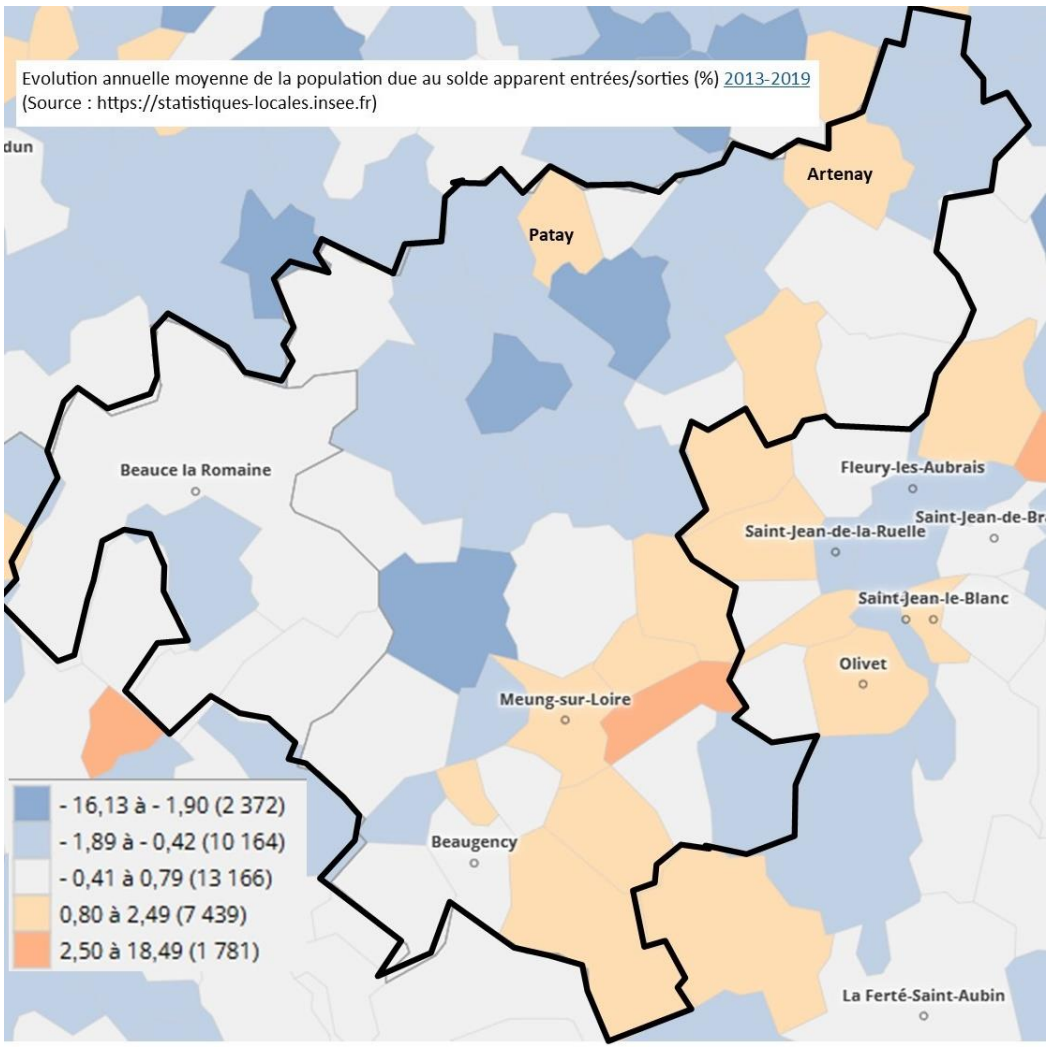


Graphique 2 : Evolution démographique liée au solde naturel et migratoire

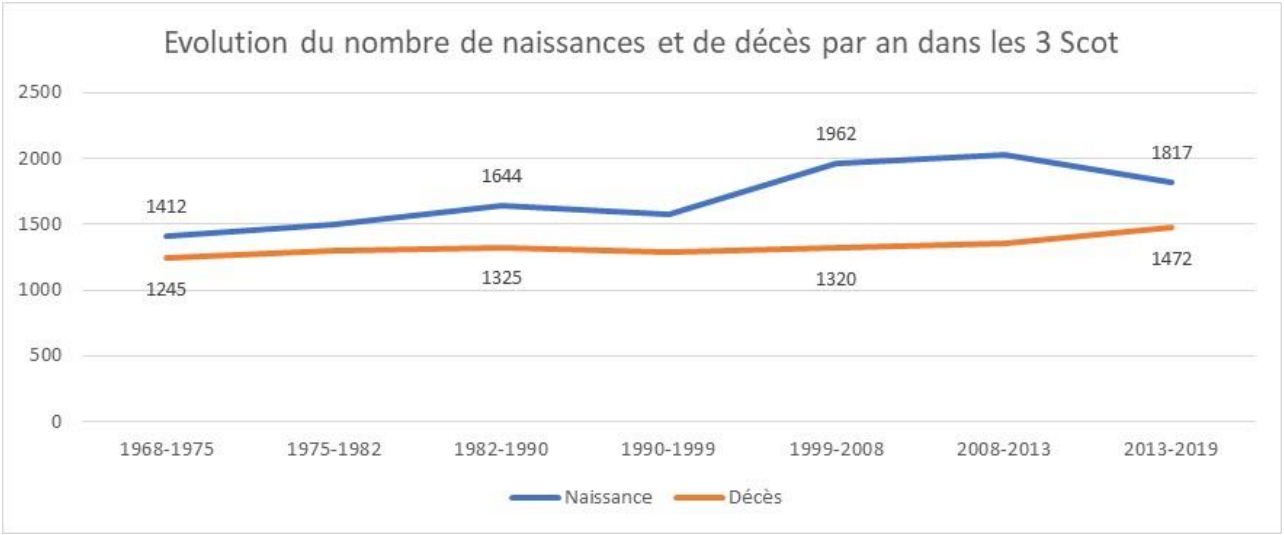


Évolution annuelle moyenne de la population due au solde naturel (%) 2013-2019
(Source : https://statistiques-locales.insee.fr)

La croissance démographique du **PETR Pays Loire Beauce** est due à un équilibre entre le solde naturel et migratoire. Cette situation d'équilibre entre les deux facteurs de la croissance démographique masque une différence très nette entre l'est du Val de Loire, où la croissance démographique est majoritairement due au solde naturel, notamment sur Mézières-lez-Cléry et Chaingy, et l'ouest du Val de Loire, davantage portée par une dynamique migratoire. Les communes de Lailly-en-Val, Gidy, Saint-Ay, Patay et Dry présentent les soldes migratoires les plus importants.

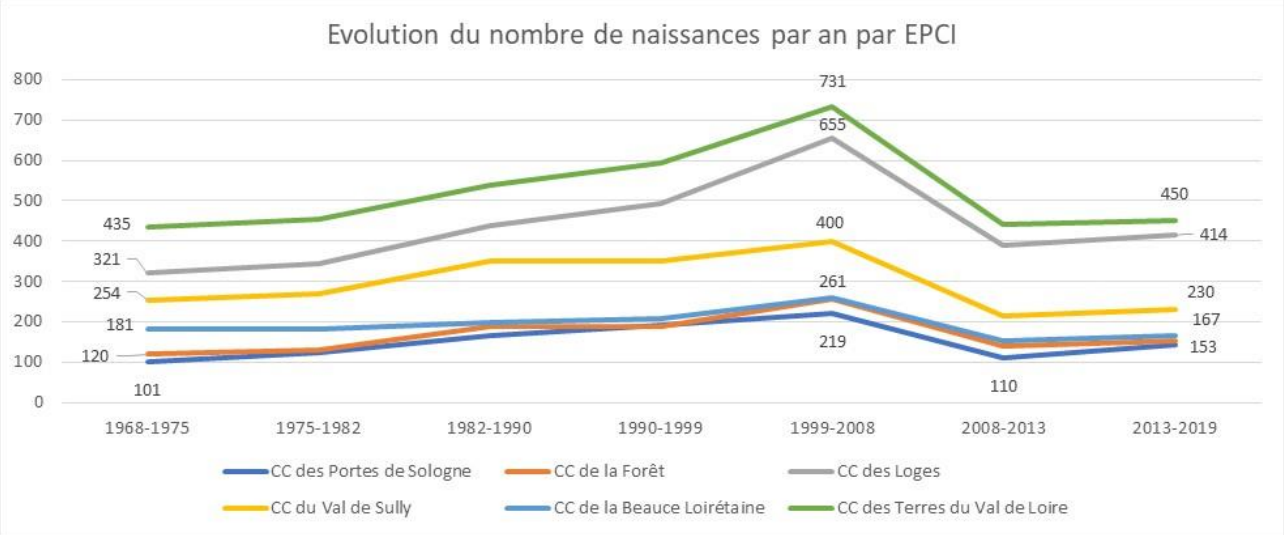


1.4 Un excédent naturel qui tend cependant à se réduire

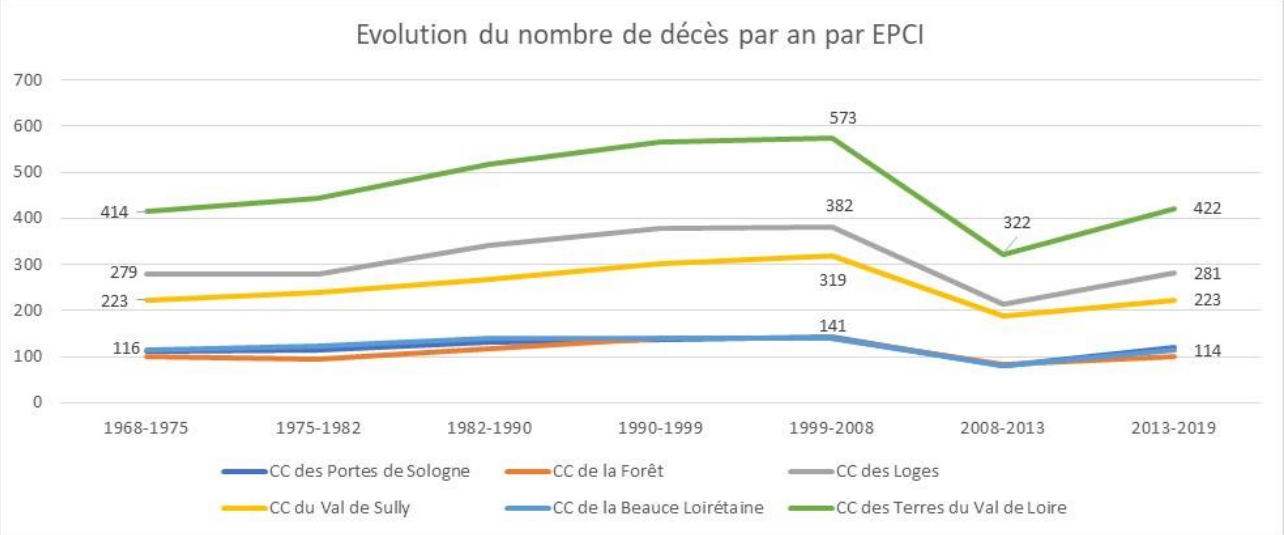


Le nombre de décès a augmenté au cours de la dernière période (passant de 1 320 décès par an entre 1999 et 2008 sur l'ensemble des trois SCoT, à 1.472 décès par an sur la période 2013-2019), tandis que le nombre de naissances a légèrement diminué par rapport au pic du début des années 2000 (passant de 1 962 naissances sur la période 1999-2008 sur l'ensemble des trois territoires à 1 817 naissances par an sur la période 2013-2019).

La courbe de l'évolution des naissances montre globalement un pic au début des années 2000, puis une chute de sur la période 2008-2013, pour se stabiliser sur la période plus récente. La Communauté de Communes des Terres du Val de Loire est celle qui a connu le plus de naissances, historiquement.



La courbe des décès suit peu ou prou la courbe des naissances, avec un solde toujours positif, quelle que soit l'EPCI.



2 DES MIGRATIONS RESIDENTIELLES RELATIVEMENT EQUILIBREES

2.1 Des entrants et sortants au profil plutôt jeune et familial

En 2014, on comptait 7 332 arrivées, pour 7 372 départs depuis les trois territoires confondus, soit environ 4,5 % de la population.

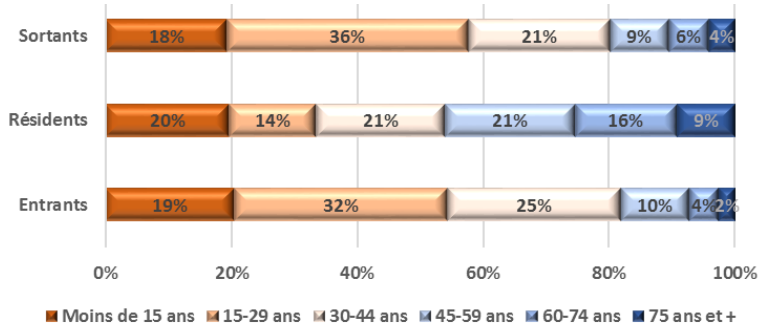
Entrants et sortants en 2014

Territoire	Entrants	Résidents	Sortants
PETR FORET D'ORLEANS - LOIRE - SOLOGNE	3 159	78 753	3 473
PETR PAYS LOIRE BEAUCE	3 308	61 124	3 212
CC PORTES DE SOLOGNE	863	14 375	687
3 SCOT	***7 332***	***154 250***	***7 372***

Source : Insee fdmigcom 2014
Résidents : habitant le territoire en 2013 et 2014
Entrants : n'habitant pas le territoire en 2013 mais y habitant en 2014
Sortants : habitant le territoire en 2013 mais n'y habitant pas en 2014

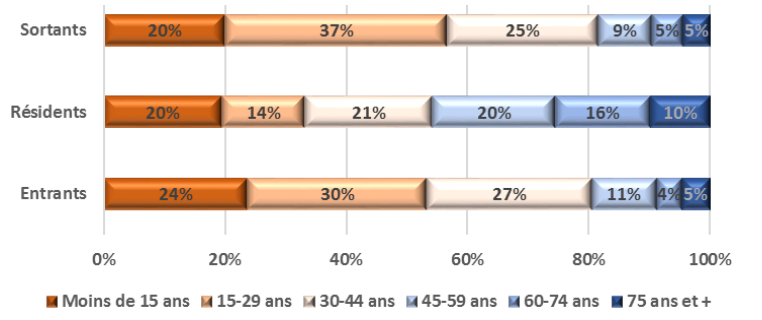
Les entrants présentent un profil plus jeune et plus familial que celui des résidents : 19 % ont moins de 15 ans ; 32 % ont 15-29 ans et 25 % 30-44 ans. Les plus de 45 ans sont sous-représentés parmi les entrants, au regard de la part qu'ils représentent dans la population des trois territoires. Ces tranches d'âges sont en effet moins mobiles car souvent propriétaires, ou du moins ancrées dans le territoire dans lequel elles vivent.

La majorité des sortants ont entre 15 et 29 ans, signe de la difficulté de fixer les jeunes étudiants et actifs.



Graphique 1: ***Répartition par tranches d'âges des résidents, entrants et sortants des trois SCOT en 2014.***

Ces constats sont similaires pour les trois territoires étudiés. Les deux PETR Forêt d'Orléans-Loire-Sologne et Pays Loire Beauce témoignent d'une accentuation d'un profil plus familial (moins de 15 ans, 30-44 ans), tandis que la tranche



Graphique 2: ***Répartition par tranches d'âges des résidents, entrants et sortants du PETR Pays Loire-Beauce en 2014.***

d'âge des 15-29 ans se creuse fortement. Cette tendance est sensiblement la même sur la Communauté de Communes des Portes de Sologne.

2.2 Des flux entrants et sortants principalement en interaction avec la Métropole orléanaise

Les flux migratoires s'effectuent majoritairement avec la Métropole d'Orléans, la moitié des entrées sur les trois territoires de SCoT en provenance de celle-ci, signe d'un mouvement de périurbanisation. Pour les autres départements étudiés, on note un mouvement de sorties des trois territoires de SCoT légèrement plus fort que les entrées. Viennent ensuite les flux entrants en provenance du Loiret (8 %) et du Loir-et-Cher (7 %) et dans une moindre mesure de l'Indre-et-Loire, de l'Eure-et-Loir, du Cher et de l'Essonne (2 %).

A l'inverse, la Métropole orléanaise capte tout de même plus d'un tiers des flux sortants. Les autres flux sortants se dirigent principalement vers le Loiret et le Loir-et-Cher (9%), mais également vers d'autres départements à proximité (4 % vers l'Indre-et-Loire et vers l'Eure-et-Loir).

Environ un tiers des entrées et des sorties des trois territoires s'effectue depuis et vers des destinations autres.

Synthèse des principaux flux entrants et sortants

Département	Destination	Provenance
ORLEANS METROPOLE	36%	49%
45 Loiret (hors 3 SCOT et Métropole)	9%	8%
41 Loir-et-Cher	9%	7%
37 Indre-et-Loire	4%	2%
28 Eure-et-Loir	4%	2%
18 Cher	2%	2%
91 Essonne	2%	2%
autres	34%	27%
Source : INSEE, fdmigcom 2014		

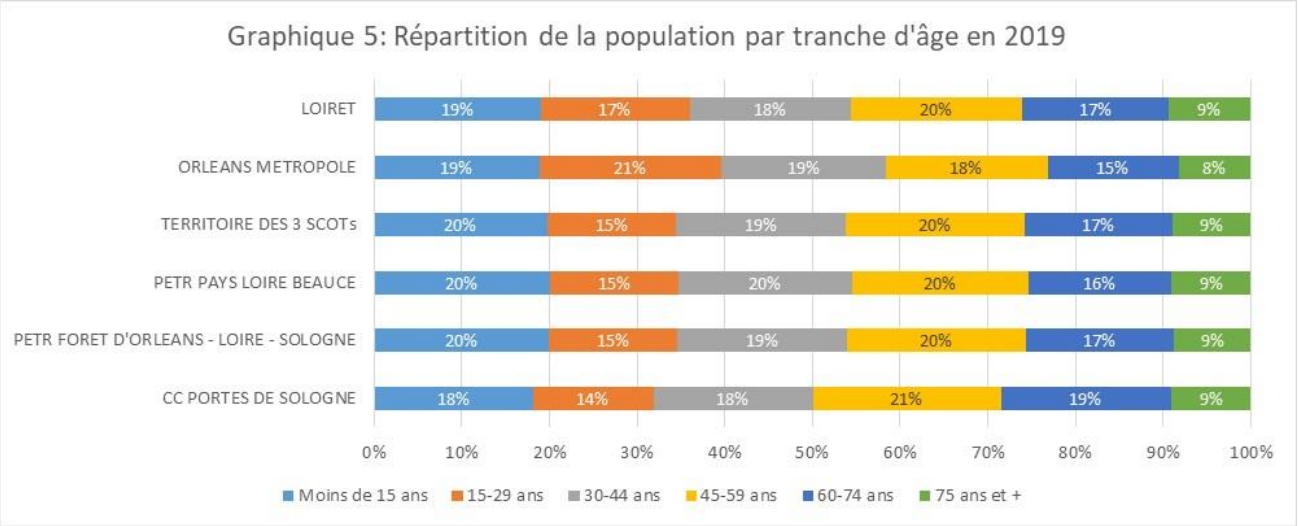
3 UN PROFIL FAMILIAL

3.1 Une part élevée des 30 - 60 ans et des moins de 15 ans

Avec 20 % de moins de 15 ans, le territoire des trois périmètres de SCoT est plus jeune et marqué par un profil plus familial que la Métropole orléanaise (19 % de moins de 15 ans), ou que le département (19 %).

En revanche, les 15-29 ans sont nettement moins représentés : 15 % contre 21 % pour Orléans Métropole. Ce déficit s'explique notamment par la présence d'universités et d'établissements d'études supérieures. Les jeunes restent également souvent dans les pôles urbains pour leur premier emploi.

La part des plus de 60 ans dans les trois territoires (26 %) est plus importante que dans la Métropole orléanaise (23 %). Elle reste néanmoins similaire à celle du département (26 %).



Les trois territoires présentent des caractéristiques semblables :

- le **territoire du PETR Pays Loire Beauce** présente la même répartition de la population par tranche d'âge que le PETR Forêt d'Orléans-Loire-Sologne,
- sur la Communauté de Communes des Portes de Sologne, la part des moins de 15 ans est plus faible, de même que la part des 30-34 ans. A l'inverse, la part des plus de 45 ans est plus importante que celui de l'ensemble des territoires.

Population par tranche d'âge et par territoires

Population par tranche d'âge et par territoires							
	Moins de 15 ans	**15-29 ans**	**30-44 ans**	**45-59 ans**	**60-74 ans**	**75 ans et +**	**TOTAL**
CC PORTES DE SOLOGNE	2803	2114	2813	3307	3001	1401	**15440**
PETR FORET D'ORLEANS - LOIRE - SOLOGNE	16854	12275	16431	17229	14230	7342	**84361**
PETR PAYS LOIRE BEAUCE	13197	9733	13063	13230	10749	5954	**65927**
TERRITOIRE DES 3 SCOTs	32854	24122	32308	33766	27980	14698	**165728**
ORLEANS METROPOLE	54542	59638	54116	53130	43070	23732	**288229**
LOIRET	129354	116037	124704	133246	113042	64051	**680434**
Source : INSEE, RGP 2019							

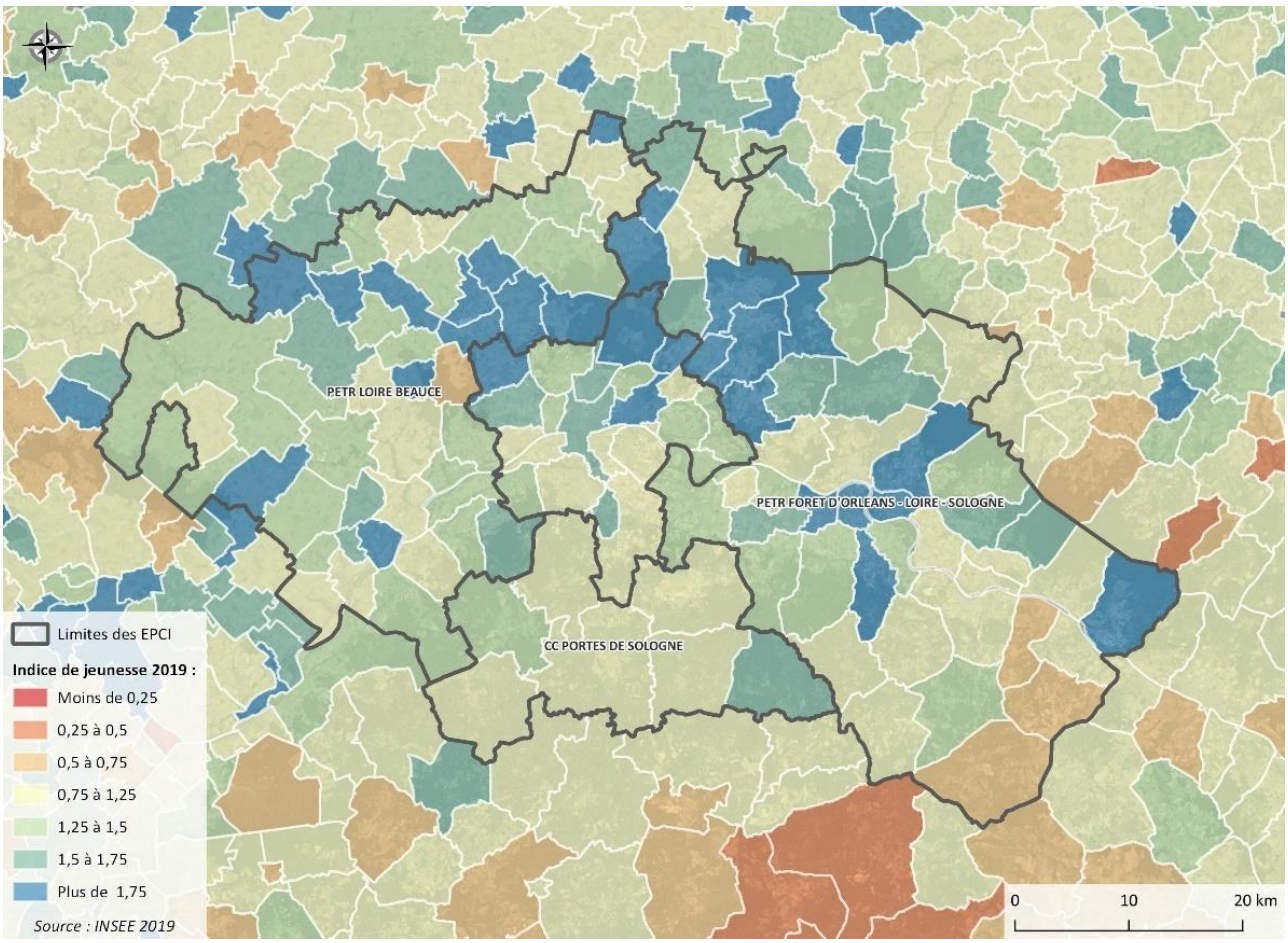
Tableau 4 : Population par tranche d'âge et par territoire.

3.2 Un indice de jeunesse peu élevé, mais diminuant moins qu'ailleurs

Sur les trois territoires, l'indice de jeunesse a connu une légère diminution des moins de 20 ans entre 2009 et 2019. L'indice de jeunesse demeure cependant dans quatre communes : Sigloy, Cercottes, Huêtre et Coulmiers-en-Beauce.

Indice de jeunesse* en 2009 et 2019			
Territoires	**2009**	**2019**	**Evolution 2009-2019**
CC PORTES DE SOLOGNE	1,54	1,10	-0,29
PETR FORET D'ORLEANS - LOIRE - SOLOGNE	1,7	1,33	-0,22
PETR PAYS LOIRE BEAUCE	1,62	1,32	-0,18
3 SCOT	***1,65***	1,30	***-0,11***
ORLEANS METROPOLE	1,75	1,47	-0,16
LOIRET	1,51	1,26	-0,16
** Rapport entre les moins de 20 ans et les 65 ans et +*			

Le **PETR Loire Beauce** présentait un indice de jeunesse de 1,62 en 2009, diminuant en 2014 (1,46). Cette baisse est forte dans les communes de Bucy-Saint-Liphard et de Huisseau-sur-Mauves, qui connaissent des indices de jeunesse assez bas (entre 0 et 0,98).



3.3 Un vieillissement de la population

Les personnes âgées de plus de 60 ans représentaient 25,8 % de la population dans les trois territoires en 2019, une proportion supérieure à celle d'Orléans Métropole (23,1 %), mais légèrement inférieure à celle du Loiret (26 %).

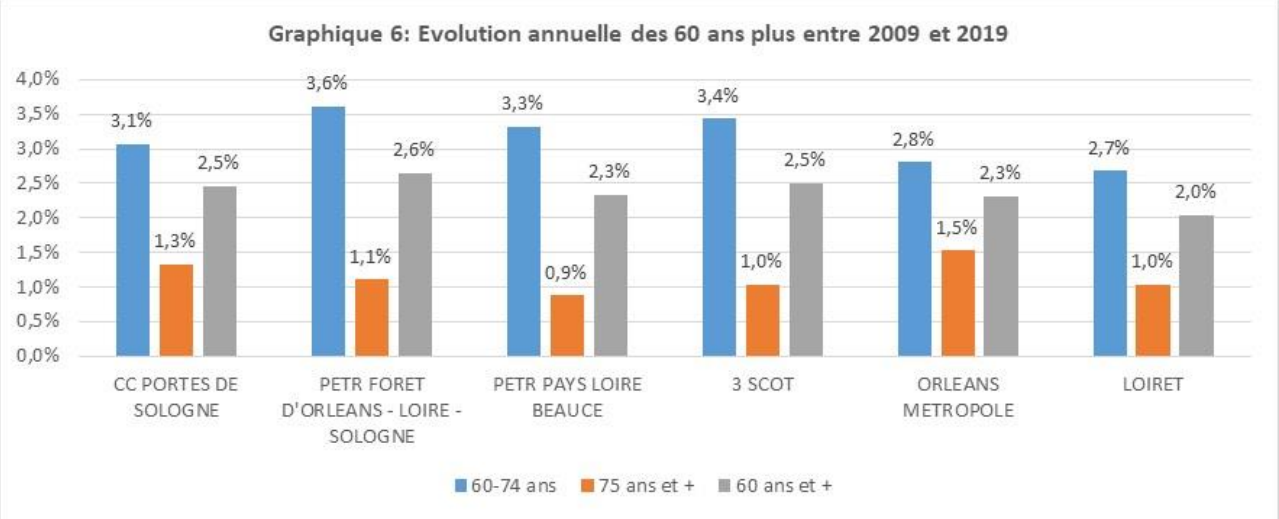
Le territoire est confronté à la tendance nationale du vieillissement de sa population : + 2,5 % par an entre 2009 et 2019. Cette évolution est plus forte que celle enregistrée à l'échelle départementale (+ 2 %), et proche de celle d'Orléans Métropole, qui atteint + 2,3 % par an pour la même période.

L'augmentation des personnes de plus de 75 ans est particulièrement marquée dans les différents territoires, même si elle reste légèrement inférieure dans les trois territoires (+ 1 % par an contre 1,5 % par an pour Orléans Métropole et 1 % pour le Loiret).

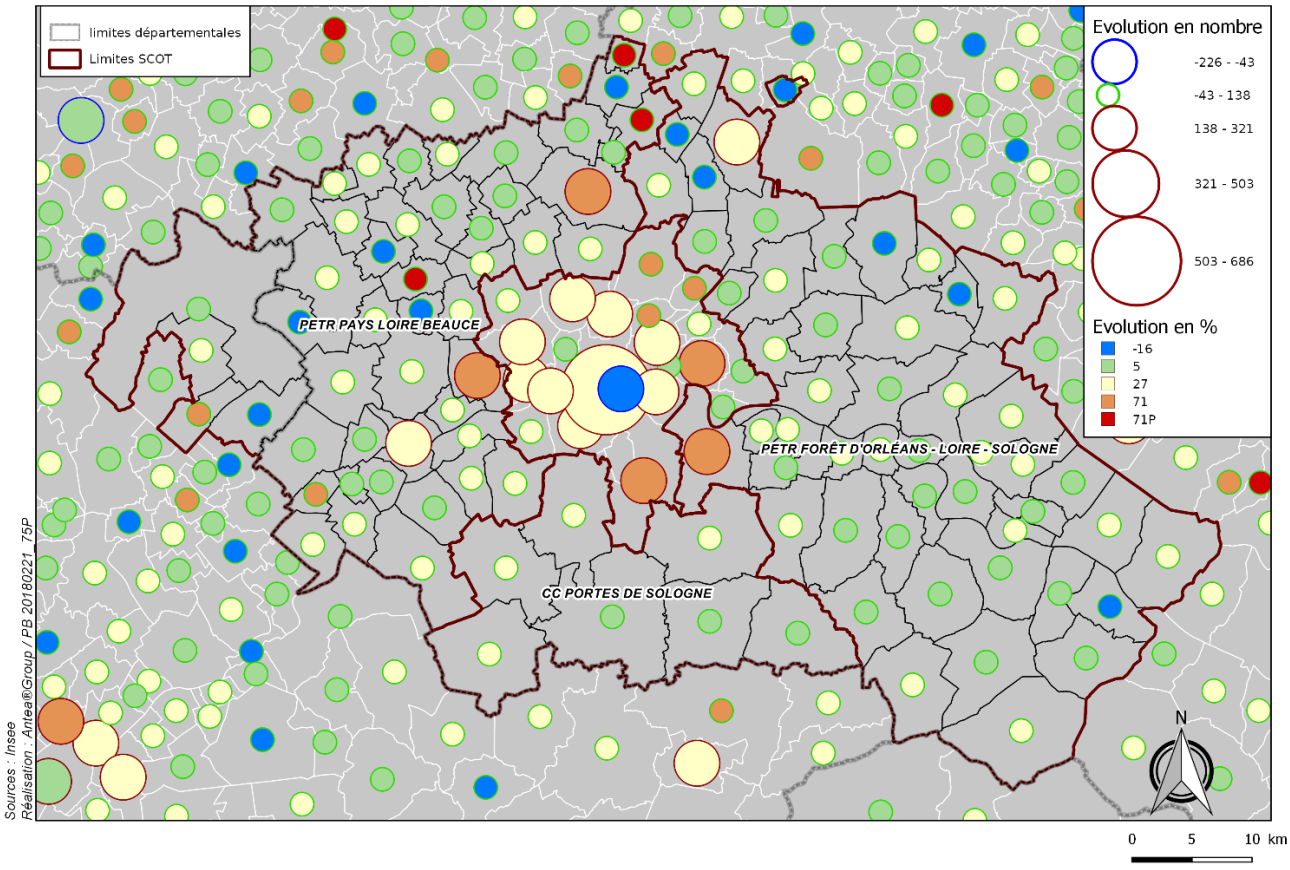
Le **PETR Pays Loire Beauce** compte 25,1 % de sa population de plus de 60 ans. Entre 2009 et 2019, la croissance des 60-74 ans était proche de celle du PETR Forêt d'Orléans-Loire-Sologne.

Territoires	2009				2019				Evolution 2009-2019			
	60-74 ans		75 ans et +		60-74 ans		75 ans et +		60-74 ans		75 ans et +	
CC PORTES DE SOLOGNE	2298	15,4%	1237	8,3%	3001	19,4%	1401	9,1%	703	30,6%	164	13,3%
PETR FORET D'ORLEANS - LOIRE - SOLOGNE	10457	13,1%	6610	8,3%	14230	16,9%	7342	8,7%	3773	36,1%	732	11,1%
PETR PAYS LOIRE BEAUCE	8074	13,0%	5476	8,8%	10749	16,3%	5954	9,0%	2675	33,1%	478	8,7%
3 SCOT	20830	13,3%	13323	8,5%	27980	16,9%	14698	8,9%	7150	34,3%	1375	10,3%
ORLEANS METROPOLE	33644	12,4%	20587	7,6%	43070	14,9%	23732	8,2%	9426	28,0%	3145	15,3%
LOIRET	89169	13,6%	58015	8,9%	113042	16,6%	64051	9,4%	23873	26,8%	6036	10,4%

Tableau 5 : ***Vieillissement de la population entre 2009 et 2019.***



Evolution des 75 ans et plus en nombre et en % entre 2009 et 2014

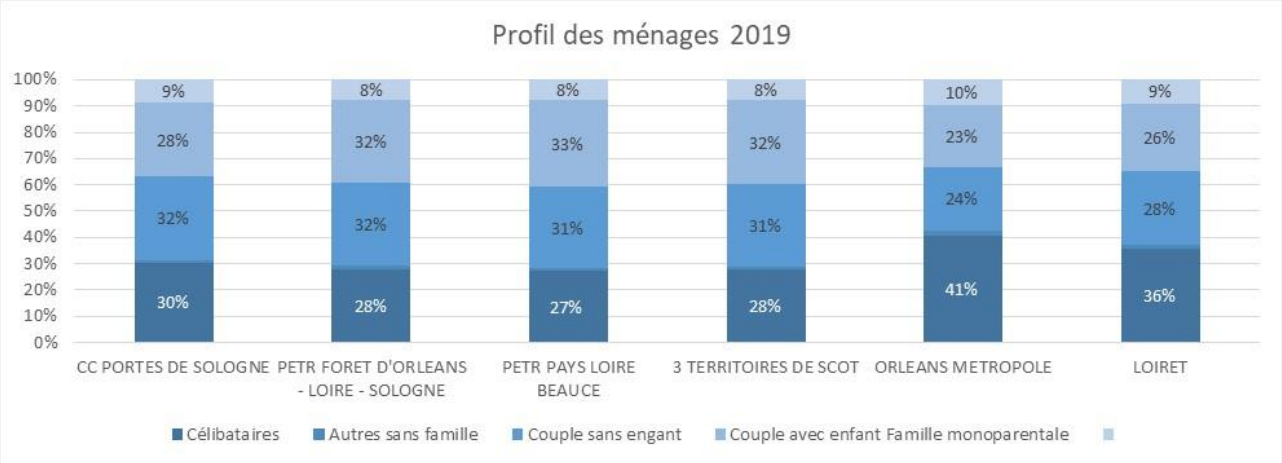


3.4 Une répartition homogène des ménages

Les trois territoires présentent un profil similaire, composé de couples avec ou sans enfants et de célibataires dans des proportions proches, cohérent avec les tranches d'âges évoquées précédemment.

Pour ces trois territoires, les trois quarts des ménages sont des familles, une proportion supérieure à Orléans Métropole (57%) et au Loiret (63 %). 32 % sont en couple avec des enfants, 31 % en couple sans enfant et 8 % sont des familles monoparentales.

A l'inverse, les ménages d'une personne, regroupant un quart des ménages des trois territoires, sont proportionnellement moins représentés que dans les autres territoires, où les taux dépassent le tiers des ménages (41 % pour Orléans Métropole et 36 % pour le Loiret).



Territoires	En % en 2009					En % en 2019				
	Hors famille		Familles			Hors famille		Familles		
	1 personne	Autres sans famille	Mén fam princ Couple sans enfant	Mén fam princ Couple avec enfant(s)	Mén fam princ Famille mono	1 personne	Autres sans famille	Mén fam princ Couple sans enfant	Mén fam princ Couple avec enfant(s)	Mén fam princ Famille mono
CC PORTES DE SOLOGNE	24,3%	1,1%	34,3%	32,8%	7,5%	30,4%	0,9%	31,7%	28,1%	8,8%
PETR FORET D'ORLEANS - LOIRE - SOLOGNE	24,9%	1,4%	31,8%	35,2%	6,5%	27,9%	1,2%	31,5%	31,6%	7,8%
PETR PAYS LOIRE BEAUCE	24,4%	1,7%	31,9%	35,5%	6,5%	27,3%	0,9%	31,0%	33,1%	7,8%
3 TERRITOIRES DE SCOT	24,6%	1,5%	32,1%	35,1%	6,7%	27,9%	1,0%	31,3%	31,8%	7,9%
ORLEANS METROPOLE	37,2%	2,4%	25,9%	25,8%	8,8%	40,5%	1,9%	24,4%	23,4%	9,8%
LOIRET	32,3%	2,0%	29,2%	28,8%	7,6%	35,8%	1,4%	27,8%	25,9%	9,1%

Source : INSEE, RGP 2019

***Tableau 6 :** Le profil des ménages.*

Entre 2009 et 2019, les ménages d'une personne et les familles monoparentales ont augmenté, tandis que les couples sans enfants et avec enfant ont diminué dans les territoires des trois SCoT. Une tendance similaire à celle d'Orléans Métropole et du Loiret, qui présentent cependant des variations plus faibles.

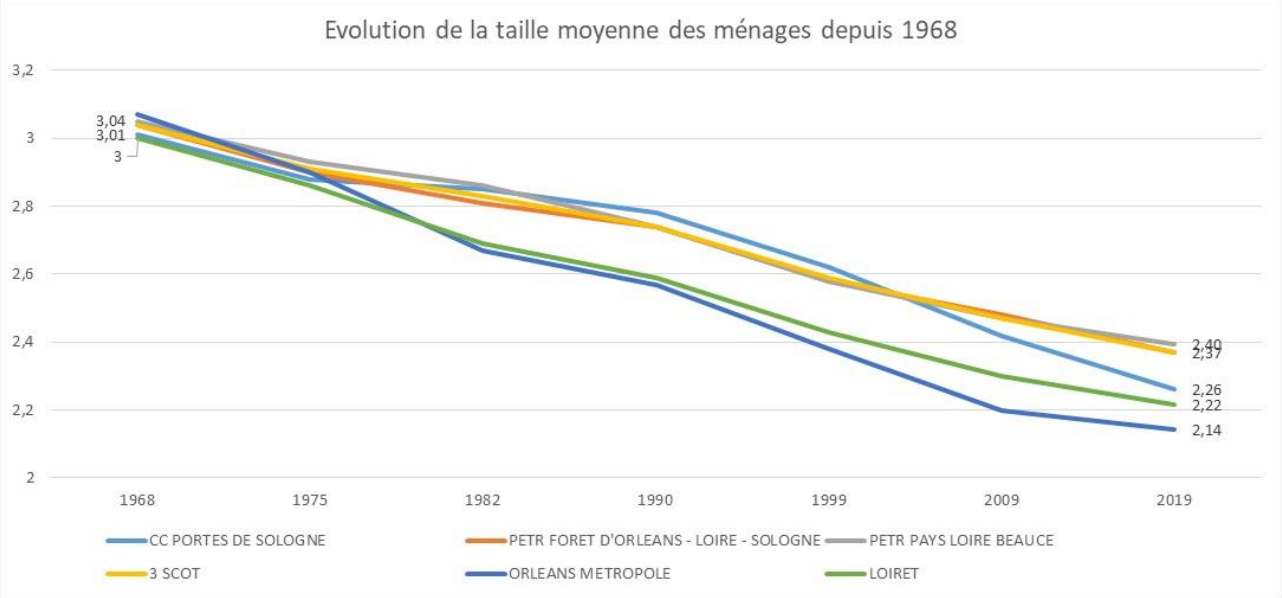
Le Pays Loire Beauce connaît la plus forte progression de familles monoparentales (+1,3 point).

3.5 De grands ménages dont la taille moyenne diminue moins fortement qu'ailleurs

En 2019, la taille moyenne des ménages sur les trois territoires représentait 2,37 personnes et était supérieure à celle de l'ensemble des autres territoires (2,14 pour Orléans Métropole et 2,22 pour le Loiret).

Si depuis 1968, elle diminue pour l'ensemble des territoires observés (**phénomène de « desserrement des ménages »)**, la baisse enregistrée dans les trois territoires des SCoT est moins prononcée. Par ailleurs, la diminution de la taille moyenne des ménages a plus ralenti sur la période 2009-2019 que sur les autres périodes des années 2000.

Si cet indicateur est plutôt homogène à l'échelle des trois territoires, des distinctions sont en revanche visibles à l'échelle communale (cf. cartes en pages suivantes).

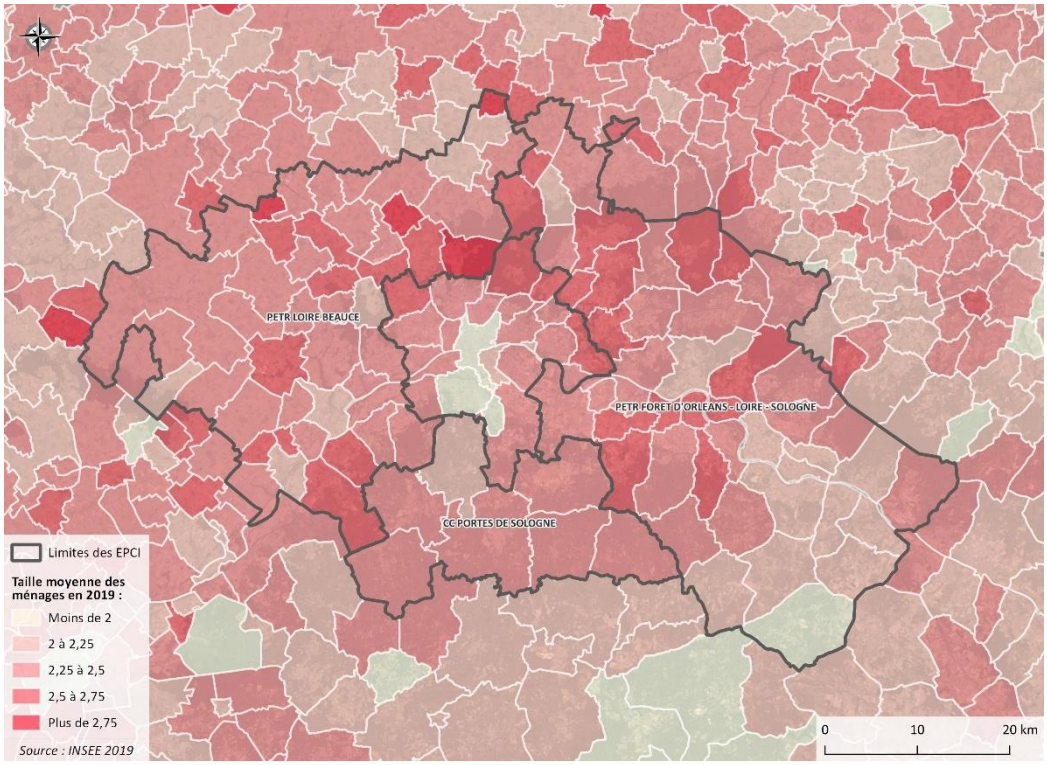


Territoires	1968	1975	1982	1990	1999	2009	2019
CC PORTES DE SOLOGNE	3,01	2,88	2,85	2,78	2,62	2,42	2,26
PETR FORET D'ORLEANS - LOIRE - SOLOGNE	3,04	2,9	2,81	2,74	2,58	2,48	2,37
PETR PAYS LOIRE BEAUCE	3,05	2,93	2,86	2,74	2,58	2,47	2,40
3 SCOT	3,04	2,91	2,83	2,74	2,59	2,47	2,37
ORLEANS METROPOLE	3,07	2,9	2,67	2,57	2,38	2,2	2,14
LOIRET	3	2,86	2,69	2,59	2,43	2,3	2,22

Source : INSEE, RGP 2019

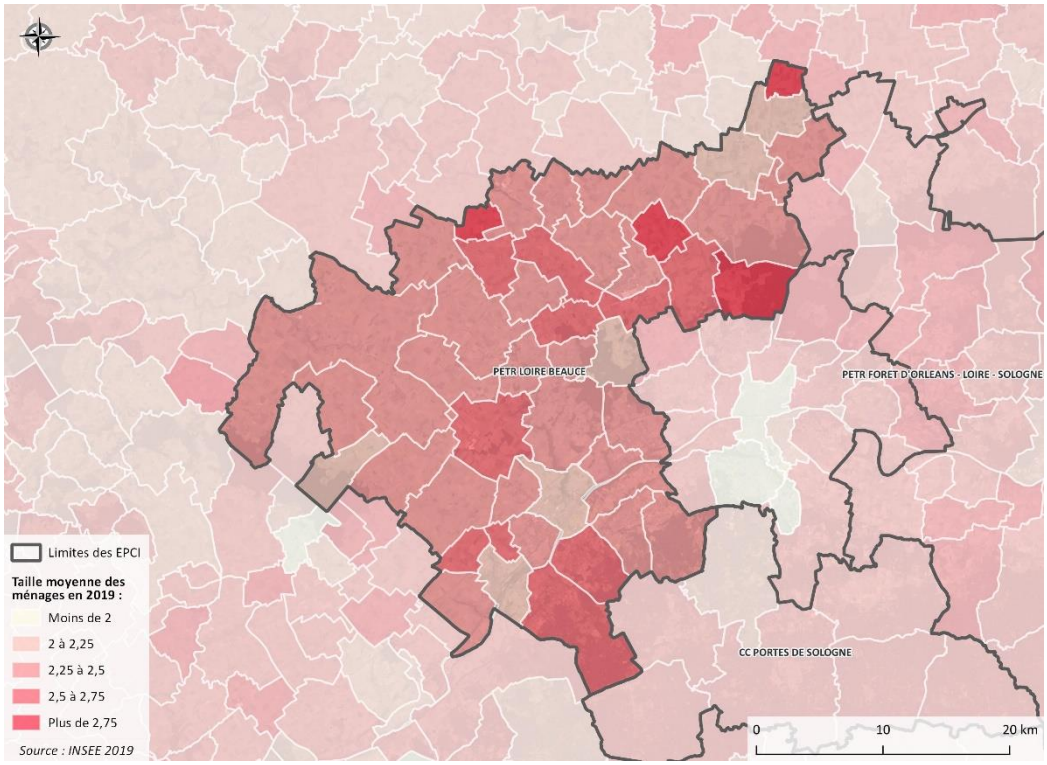
Tableau 7 : Evolution de la taille moyenne des ménages de 1968 à 2019.

Taille moyenne des ménages en 2019



Sur le **PETR Pays Loire Beauce**, la taille des ménages est plus élevée dans les communes inscrites dans une forte dynamique démographique dans le Val, autour de Baccon, et à proximité d'Orléans Métropole, ainsi qu'en Beauce, comme à Cercottes ou sur les communes desservies par la RD955.

Taille moyenne des ménages en 2019 – zoom sur le PETR Loire Beauce



SYNTHESE ET ENJEUX SOCIODEMOGRAPHIE

Diagnostic

PETR Pays Loire Beauce

- **D**ynamique démographique en hausse **entre** 1999 **et 2009 mais tassement de cette croissance démographique observée depuis 2009 »**
- Equilibre entre le solde naturel et migratoire.
- Forte croissance du nombre de naissances entre 2013 et 2015.
- Diminution des moins de vingt ans entre 2009 et 2014.
- Forte progression de familles monoparentales.

Forces	Faiblesses
Dynamique démographique forte entre 2009 et 2014 qui influe sur le territoire des trois SCoT.	Perte d'attractivité de certains pôles.
Solde naturel positif et forte attractivité, se traduisant par un solde migratoire excédentaire entre 2009 et 2014.	Tendance au vieillissement.
Entrants avec un profil plus jeune et plus familial.	
Part élevée des 30-44 ans et des moins de 15 ans (actifs et jeunesse).	

Enjeux

- **Conforter l'attractivité du territoire pour retrouver une dynamique migratoire.**
- **Permettre aux jeunes de rester sur le territoire et de s'installer durablement.**
- **Adapter l'offre résidentielle au vieillissement de la population et aux besoins des nouvelles familles.**

4 L'EVOLUTION ET LES CARACTERISTIQUES DU PARC DE LOGEMENTS

4.1 Trois territoires de villégiature en voie de périurbanisation

Historiquement, l'urbanisation s'est tournée vers la Loire : les villages se sont formés progressivement grâce à la pêche et le travail du sol. La proximité du fleuve permettait un accès rapide à l'eau, la Loire étant un moyen de transport privilégié, notamment depuis Paris jusqu'à la façade atlantique. Au fil des années, le développement urbain lié à l'expansion démographique a suivi trois phases d'expansion :

- la création de centres historiques : le centre-ville d'Orléans, de Meung-sur-Loire ou de Beaugency et toutes les villes moyennes traversées par la Loire, aujourd'hui densément peuplées et occupées ;
- l'extension urbaine à la périphérie d'Orléans ;
- l'étalement urbain en périphérie, dans les bourgs et les villages plus ruraux du territoire des trois SCoT.

Le Loiret a été marqué par un développement important de résidences secondaires. Ces propriétés étaient notamment occupées par des Parisiens (particulièrement à l'est du Loiret). En 1999, la part des résidences secondaires était encore de 7,6 % dans le Loiret. A cette époque, ce taux était de 8,7 % pour les trois territoires confondus.

Depuis les années 80, la part et le volume des résidences secondaires se réduisent dans le parc de logements du Loiret et plus généralement, dans la région Centre-Val de Loire. Les trois territoires s'inscrivent dans cette tendance puisque le taux de résidences secondaires passe de 8,7 % en 1999 à 5,2 % en 2014. Sur cette période, le parc de résidences secondaires est passé de 5 399 à 3 925 logements.

		CC PORTES DE SOLOGNE		PETR FORET D'ORLEANS - LOIRE - SOLOGNE		PETR PAYS LOIRE BEAUCE		*3 SCOT*		ORLEANS METROPOLE		LOIRET	
1999	Résidences principales	5366	86,8%	27098	84,8%	21131	87,1%	***53495***	***85,9%***	108952	91,8%	248761	86,1%
	Résidences secondaires	609	9,8%	3169	9,9%	1621	6,7%	***5399***	***8,7%***	2746	2,3%	22079	7,6%
	Logements vacants	208	3,4%	1690	5,3%	1496	6,2%	***3394***	***5,4%***	6970	5,9%	18200	6,3%
	Ensemble	6183	100%	31957	100%	24248	100,0%	***62288***	***100,0%***	118668	100,0%	289040	100,0%
2009	Résidences principales	6103	86,0%	31732	86,9%	24353	88,8%	***62187***	***87,6%***	120266	92,0%	278099	87,4%
	Résidences secondaires	584	8,2%	2429	6,7%	1243	4,5%	***4257***	***6,0%***	1738	1,3%	16937	5,3%
	Logements vacants	411	5,8%	2349	6,4%	1818	6,6%	***4578***	***6,4%***	8660	6,6%	23100	7,3%
	Ensemble	7098	100%	36510	100%	27414	100%	***71022***	***100%***	130664	100%	318136	100%
2019	Résidences principales	6726	86,3%	35180	86,0%	26778	87,7%	***68683***	86,7%	131169	89,9%	300347	86,1%
	Résidences secondaires	500	6,4%	2158	5,3%	1086	3,6%	***3745***	4,7%	2943	2,0%	16452	4,7%
	Logements vacants	569	7,3%	3584	8,8%	2672	8,8%	***6826***	8,6%	11742	8,1%	32177	9,2%
	Ensemble	7795	100,0%	40922	100,0%	30536	100,0%	79254	100,0%	145854	100,0%	348977	100,0%

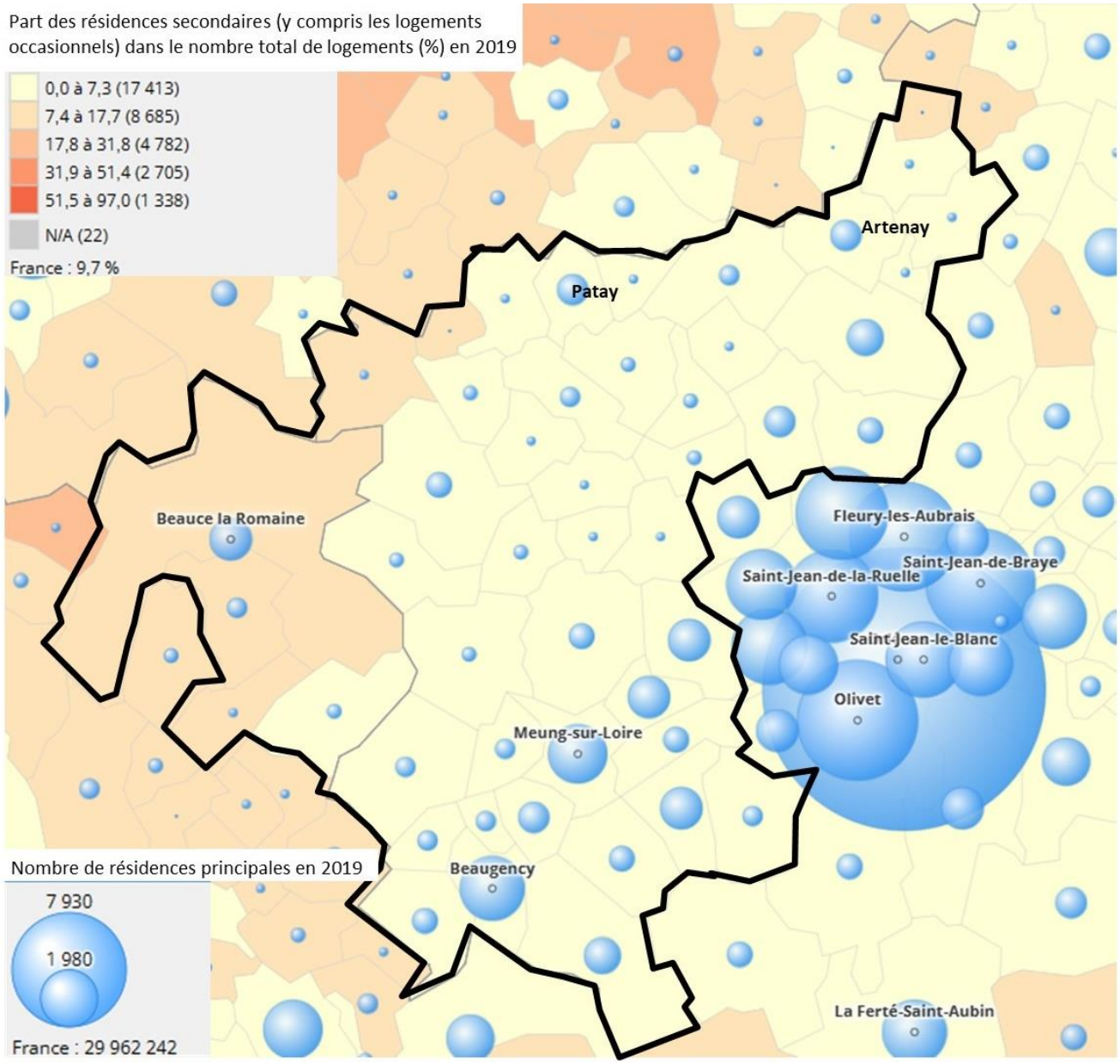
Source : INSEE, RGP 2019

Tableau : Evolution du mode d'occupation des logements en 1999, 2009 et 2019.

Une partie de ces résidences secondaires est aujourd'hui occupée en résidence principale. Ainsi en 2019, 86,7 % des logements du territoire sont des résidences principales. Il peut s'agir de retraités venus s'installer dans leur ancienne résidence secondaire, ou bien de jeunes ménages attirés par la remise sur le marché de biens en locatif ou à la vente.

A l'échelle communale, plus on s'éloigne de la Métropole Orléanaise, moins le taux de résidences principales est fort. Ainsi, les territoires du PETR Forêt d'Orléans-Loire-Sologne et de la Communauté de Communes des Portes de Sologne

font coexister à l'ouest de leurs territoires un mode d'occupation « périurbain » et à l'est, les caractéristiques d'un territoire de « villégiature ».



Cette tendance générale est observée dans les trois territoires mais avec quelques différences. **Le PETR Pays Loire Beauce** présentait le plus faible taux de résidences secondaires en 1999 parmi les trois SCoT (6,7 %). En 2019, la part de résidences secondaires est devenue marginale (3,6 %) et continue de baisser.

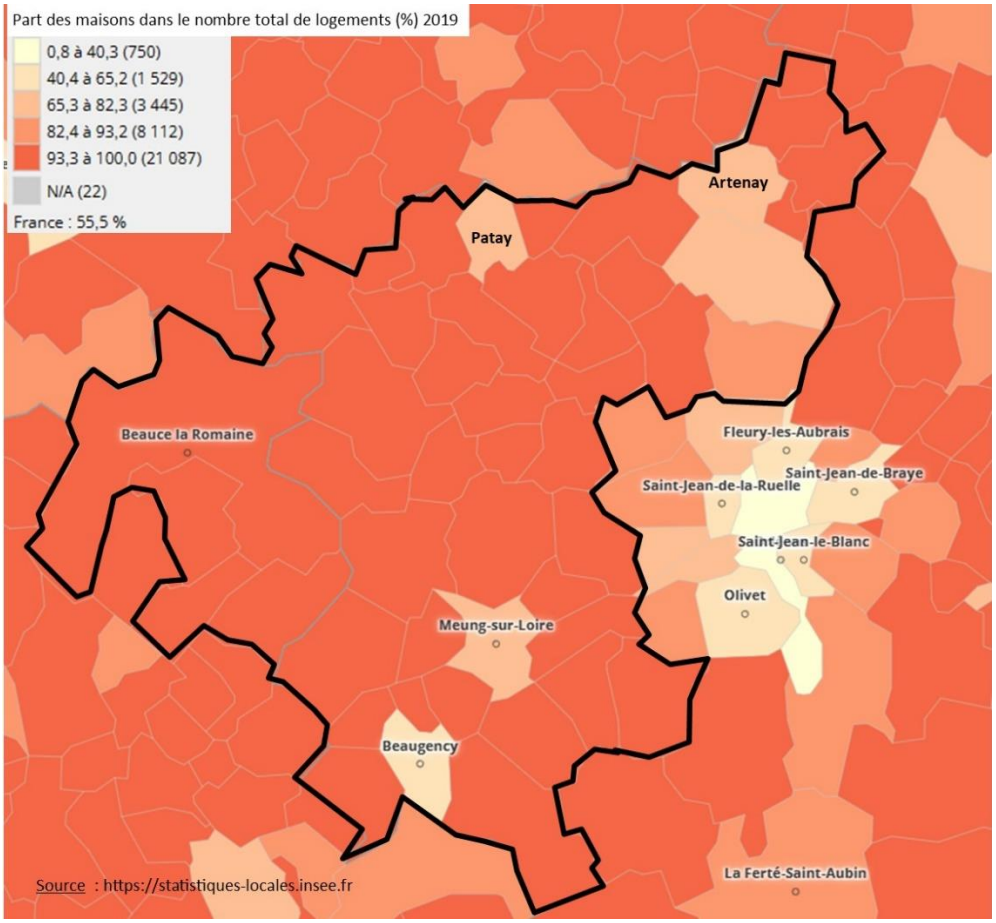
4.2 Un parc de logements essentiellement constitué d'habitat individuel

Par son identité rurale et de villégiature, le territoire d'étude est marqué par un habitat individuel très majoritaire. En 2019, la part de logements individuels représentait 89,7 % pour les territoires des trois SCoT, contre 46,5% sur Orléans Métropole. Les trois territoires comptent 8.108 logements collectifs, soit 10,3 % du parc de logements, une proportion qui en baisse par rapport à 2009.

***Tableau :** Typologie des logements en 2009 et 2019.*

		CC PORTES DE SOLOGNE		PETR FORET D'ORLEANS - LOIRE - SOLOGNE		PETR PAYS LOIRE BEAUCE		*3 SCOT*		ORLEANS METROPOLE		LOIRET	
2009	Individuels	6477	91,3%	32550	89,2%	23817	86,9%	***62844***	88,5%	60510	46,3%	216319	68,0%
	Collectifs	465	6,6%	3872	10,6%	3460	12,6%	***7797***	11,0%	69227	53,0%	99387	31,2%
	Autres	156	2,2%	88	0,2%	138	0,5%	***382***	0,5%	926	0,7%	2430	0,8%
	Ensemble	7098	100%	36510	100%	27414	100%	***71022***	100%	130663	100%	318136	100%
2019	Maison	7288	93,8%	36628	90,1%	26847	88,2%	***70763***	89,7%	67139	46,5%	237444	68,6%
	Appartements	484	6,2%	4040	9,9%	3584	11,8%	***8108***	10,3%	77393	53,5%	108819	31,4%
	Ensemble	7772	100%	40668	100%	30431	100%	78871	100%	144532	100%	346263	100%

Source : INSEE, RGP 2019



4.3 Un parc où prédomine le grand logement individuel (T4 à +)

Le territoire des trois SCoT présente une part importante de grands logements individuels, avec trois quarts d'entre eux constitués de T4 à T5 et plus.

A l'inverse, le parc locatif compte peu de grands logements (18 % de T4 et 5 % de T5 et plus), mais propose une majorité de T2 (27 %) et de T3 (41 %). La proportion de T1 reste peu élevée (8 %).

Cette tendance générale est observée dans les trois territoires.

Les caractéristiques de ce parc, orienté vers un profil plus familial, présente plusieurs risques. Le prix des logements plus grands peut être un frein à l'accession à la propriété de jeunes ménages. Par ailleurs, le vieillissement des occupants de grands logements peut générer des situations de sous-occupation et nécessite par ailleurs d'étudier les possibilités d'adapter ce parc (escaliers, surfaces importantes à entretenir …).

	CC PORTES DE SOLOGNE		PETR FORET D'ORLEANS - LOIRE - SOLOGNE		PETR PAYS LOIRE BEAUCE		*3 SCOT*	
	Nombre	%	Nombre	%	Nombre	%	Nombre	%
1 pièce	36	0,5%	367	1,0%	330	1,2%	***733***	1,1%
2 pièces	462	6,9%	1862	5,3%	1337	5,0%	***3661***	5,3%
3 pièces	1016	15,1%	5590	15,9%	3828	14,3%	***10434***	15,2%
4 pièces	1601	23,8%	9137	26,0%	6956	26,0%	***17694***	25,8%
5 pièces et +	3610	53,7%	18224	51,8%	14328	53,5%	***36162***	52,7%
Total	6725	100,0%	35180	100,0%	26778	100,0%	68683	100,0%

Tableau : Logements par nombre de pièce en 2019.

4.4 Un parc de logements vieillissants

En 2019, le territoire des trois SCoT présente une faible part de logements individuels construits entre 1946 et 1970 : 12 % des logements individuels, soient environ 7 500 logements (615 pour la CC des Portes de Sologne, 3990 pour le PETR Forêt d'Orléans-Loire-Sologne et 2.840 pour le **PETR Pays Loire Beauce**).

La proportion de logements construits entre 1946 et 1970 est plus forte dans le collectif, correspondant à 22 %. Dans le détail, la proportion de logements construits à cette période correspond à 23 % des collectifs sur le territoire du PETR Forêt d'Orléans-Loire-Sologne, et 23% sur le territoire du **PETR du Pays Loire Beauce**. En revanche, elle ne représente que 11 % des logements collectifs sur le territoire communautaire des Portes de Sologne.

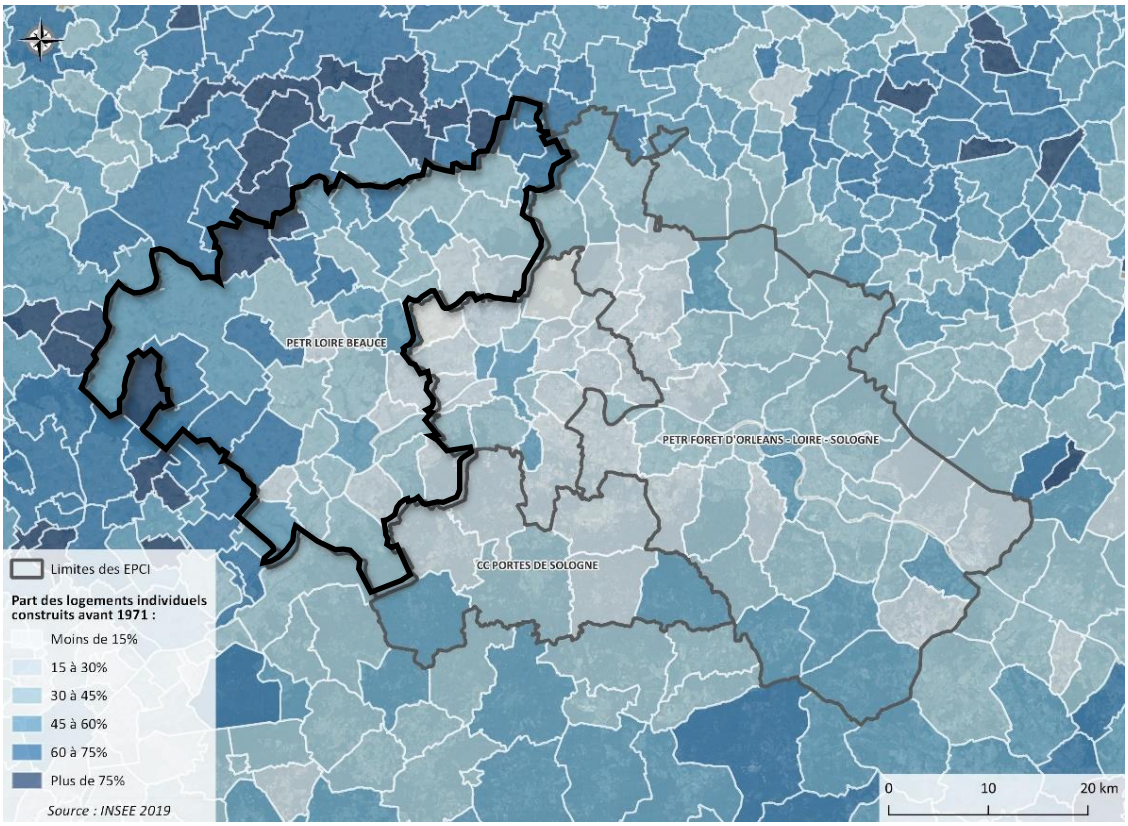
		CC PORTES DE SOLOGNE		PETR FORET D'ORLEANS - LOIRE - SOLOGNE		PETR PAYS LOIRE BEAUCE		*3 SCOT*	
		Nombre	**%**	**Nombre**	**%**	**Nombre**	**%**	**Nombre**	**%**
Maisons	Avt 1919	997	16%	5033	16%	5556	24%	***11586***	***19%***
	1919 à 1945	406	7%	1790	6%	1479	6%	***3674***	***6%***
	1946 à 1970	615	10%	3991	13%	2836	12%	***7441***	***12%***
	1971 à 1990	2289	37%	10746	35%	6762	29%	***19797***	***33%***
	1991 à 2005	1241	20%	5488	18%	3567	15%	***10295***	***17%***
	2006 à 2015	605	10%	4006	13%	2876	12%	***7487***	***12%***
	Total	**6152**	**100%**	**31053**	**100%**	**23076**	**100%**	***60281***	***100%***
Appar-tements	Avt 1919	51	13%	346	11%	364	12%	***760***	***12%***
	1919 à 1945	36	9%	212	7%	192	6%	***440***	***7%***
	1946 à 1970	46	11%	723	23%	695	23%	***1464***	***22%***
	1971 à 1990	147	36%	1119	35%	1205	40%	***2472***	***38%***
	1991 à 2005	93	23%	498	16%	335	11%	***926***	***14%***
	2006 à 2015	33	8%	284	9%	193	6%	***511***	***8%***
	Total	**407**	**100%**	**3182**	**100%**	**2983**	**100%**	***6573***	***100%***
Ensemble	Avt 1919	1048	16%	5379	16%	5920	23%	***12347***	***18%***
	1919 à 1945	442	7%	2002	6%	1671	6%	***4114***	***6%***
	1946 à 1970	661	10%	4714	14%	3530	14%	***8906***	***13%***
	1971 à 1990	2436	37%	11865	35%	7967	31%	***22268***	***33%***
	1991 à 2005	1334	20%	5985	17%	3902	15%	***11221***	***17%***
	2006 à 2015	638	10%	4290	13%	3070	12%	***7998***	***12%***
	Total	**6559**	**100%**	**34235**	**100%**	**26059**	**100%**	***66854***	***100%***

Source : INSEE, RGP 2019

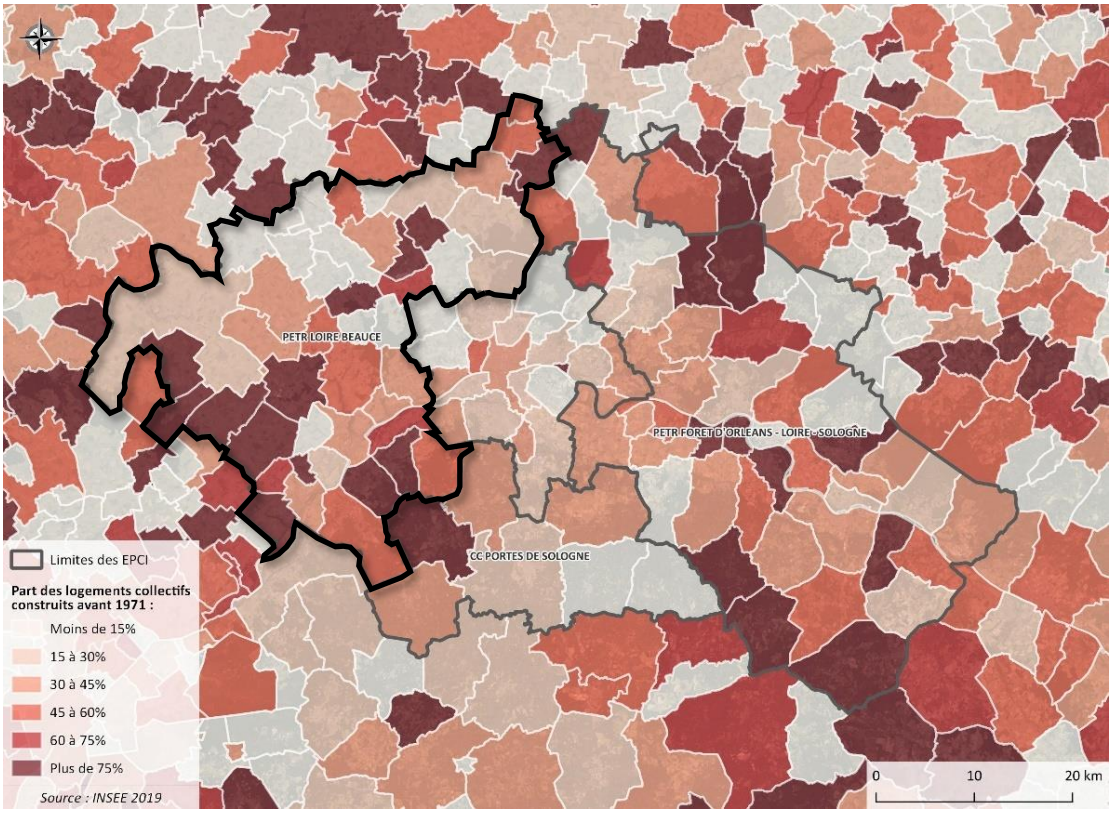
Ancienneté des résidences principales

Ancienneté des résidences principales :

Part des logements individuels construits avant 1971 :



Part des logements collectifs construits avant 1971 :



Le parc de logements sur **le territoire du PETR Pays Loire Beauce** est relativement vieillissant, qu'il s'agisse des logements individuels ou collectifs.

La majorité des communes comportent au moins 65 % de logements individuels construits avant 1971.

Une grande partie des communes du territoire comportent au moins 50 % de logements collectifs construits avant 1971, dont une quinzaine de commune avec au moins 90 % de collectif antérieur à cette date.

4.5 Trois quart des logements occupés par des propriétaires

La part de propriétaire est prédominante sur les trois SCoT, représentant 74 % des résidences principales en 2019. Le parc locatif représente 16 308 logements, dont près des 2/3 sont des logements locatifs privés. Ceci est une caractéristique des territoires ruraux et périurbains.

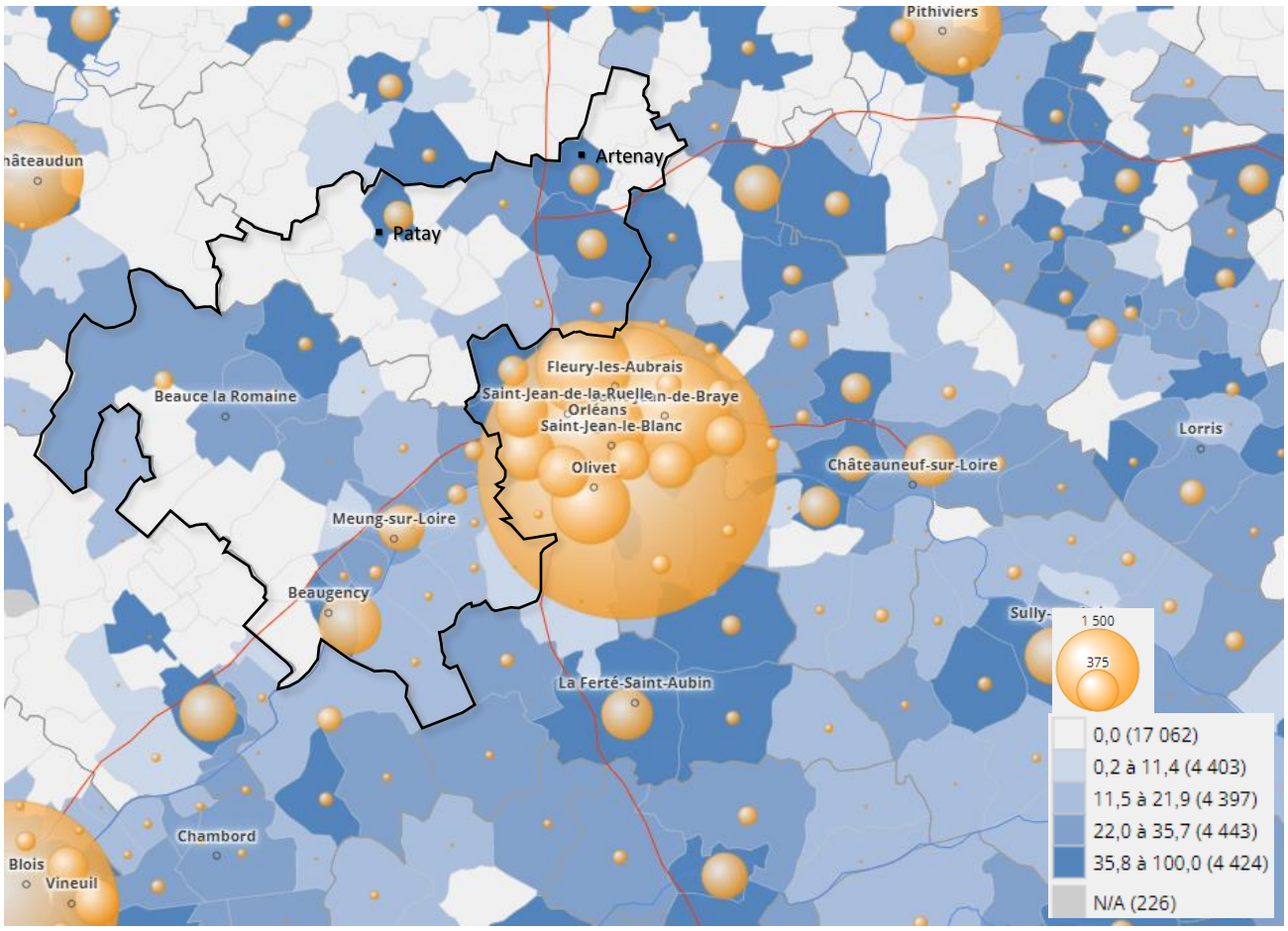
Les trois SCoT présentent la même répartition par statut d'occupation, avec une part des propriétaires occupants similaire ainsi qu'une part de locatif privé comprise entre 15% (Communauté de Communes des Portes de Sologne) et 16 % (PETR Loire Beauce).

		CC PORTES DE SOLOGNE		PETR FORET D'ORLEANS - LOIRE - SOLOGNE		PETR PAYS LOIRE BEAUCE		*3 SCOT*	
		Nombre	**%**	**Nombre**	**%**	**Nombre**	**%**	**Nombre**	**%**
Ensemble	*Propriétaires*	4977	74%	26113	74%	20184	75%	***51274***	***75%***
	Locataires parc privé	992	15%	5707	16%	4246	16%	***10945***	***16%***
	Locataires parc social	633	9%	2772	8%	1958	7%	***5363***	***8%***
	Logés gratuitement	124	2%	588	2%	389	1%	***1101***	***2%***
	Total	**6726**	**100%**	**35180**	**100%**	**26778**	**100%**	***68683***	***100%***

Source : INSEE, RGP 2019

Tableau 12 : *Statut d'occupation des résidences principales en 2019.*

A l'échelle communale, la répartition entre logements locatifs privés et logements locatifs sociaux varie fortement selon les communes. Dans les communes périphériques au nord et à l'ouest, le parc locatif social est très faiblement représenté, tandis qu'il est relativement important, notamment dans les villes, sur l'axe ligérien et quelques communes proche de la métropole d'Orléans.



Nombre et proportion de logements HLM en 2018

4.6 Une offre de logements locatifs aidés relativement bien développée

Selon le Répertoire du Parc Locatif Social[1], le territoire d'étude compte **5 970 logements locatifs aidés** répartis de la façon suivante : 53 % dans le **PETR Pays Loire Beauce**, 35 % dans le PETR Forêt d'Orléans-Loire-Sologne et 12 % dans le territoire de la Communauté de Communes des Portes de Sologne. Ce parc locatif aidé est plutôt bien développé pour un territoire à dominante rurale, **avec 8,2 % de l'ensemble des résidences principales pour le PETR Pays Loire Beauce**, 9,4 % pour le PETR Forêt d'Orléans-Loire-Sologne et 10,8 % pour la Communauté de Communes des Portes de Sologne.

Territoires	Nombre de collectifs	Nombre d'individuels	Total logements	Taux de logements locatifs aidés en 2017 *
PETR Forêt d'Orléans-Loire-Sologne				
CC de la Forêt	322	206	528	8,4
CC des Loges	827	721	1548	9,1
CC du Val de Sully	425	665	1090	10,3
Total	***1574***	***1592***	***3166***	***9,4***
PETR Pays Loire Beauce				
CC Beauce loirétaine	422	177	599	9,4
CC des Terres du Val de Loire	1008	501	1509	7,7
Total	***1430***	***678***	***2108***	***8,2***
CC des Portes de Sologne				
Total	**221**	**475**	**696**	**10,8**

Source : RPLS 2017

* Taux rapporté au nombre de résidences principales (INSEE 2015)

Tableau : Logements locatifs aidés en 2017.

[1] Données 2017

Les tableaux ci-dessous présentent la répartition détaillée des logements locatifs aidés dans les territoires du SCoT.

CC Terres du Val de Loire	Nb de collectifs	Nb d'individuels	Total logements	Taux de logements locatifs aidés en 2017 (%)
Axe ligérien				
Beaugency	514	129	643	20
Meung-sur-Loire	326	75	401	15,4
Cléry-Saint-André	5	27	32	2,3
Chaingy	30	62	92	6,5
Baule	32	6	38	4,6
Saint-Ay	20	35	55	4,1
Tavers	0	0	0	0
Lailly-en-Val	2	23	25	2,2
Dry	3	7	10	2,1
Huisseau-sur-Mauves	0	17	17	2,6
Mareau-aux-Prés	5	5	10	1,8
Villorceau	0	0	0	0
Le Bardon	0	4	4	1
Messas	0	13	13	3,6
Mézières-lez-Cléry	0	6	6	1,9
Baccon	4	1	5	1,9
Cravant	0	0	0	0
Coulmiers	0	2	2	0,9
Rozières-en-Beauce	0	0	0	0
Espace de ruralité ouest				
Beauce la Romaine	65	23	88	6
Epieds-en-Beauce	0	54	54	9,1
Binas	0	0	0	0
Villermain	0	0	0	0
Saint Laurent des Bois	0	0	0	0

CC Beauce Loirétaine	Nb de collectifs	Nb d'individuels	Total logements	Taux de logements locatifs aidés en 2017 (%)
Axe RD 2020				
Artenay	116	68	184	23
Gidy	10	11	21	3
Chevilly	167	22	189	17,1
Cercottes	12	24	36	7,1
Bucy-le-Roi	0	0	0	0
Trinay	0	0	0	0
Ruan	0	0	0	0
Lion-en-Beauce	0	0	0	0
Espace de ruralité nord				
Patay	111	27	138	16
Saint-Péravy-la-Colombe	2	2	4	1,5
Sougy	4	14	18	5,3
Bricy	0	0	0	0
Boulay-les-Barres	0	8	8	3,6
Saint-Sigismond	0	0	0	0
Coinces	0	0	0	0
Tournoisis	0	0	0	0
Huêtre	0	0	0	0
Villamblain	0	1	1	0,9
Villeneuve-sur-Conie	0	0	0	0
Bucy-Saint-Liphard	0	0	0	0
Gémigny	0	0	0	0
Rouvray-Sainte-Croix	0	0	0	0
La Chapelle-Onzerain	0	0	0	0

Pôles de centralité
Pôles complémentaires
Pôles de vie

Le nombre de communes qui ont fait l'objet d'une attribution est inférieur au nombre de communes qui ont des demandes en cours. Le détail par commune pour les données 2021 ci-contre (source DDT45) permet d'apprécier la pression par territoire et par typologie.

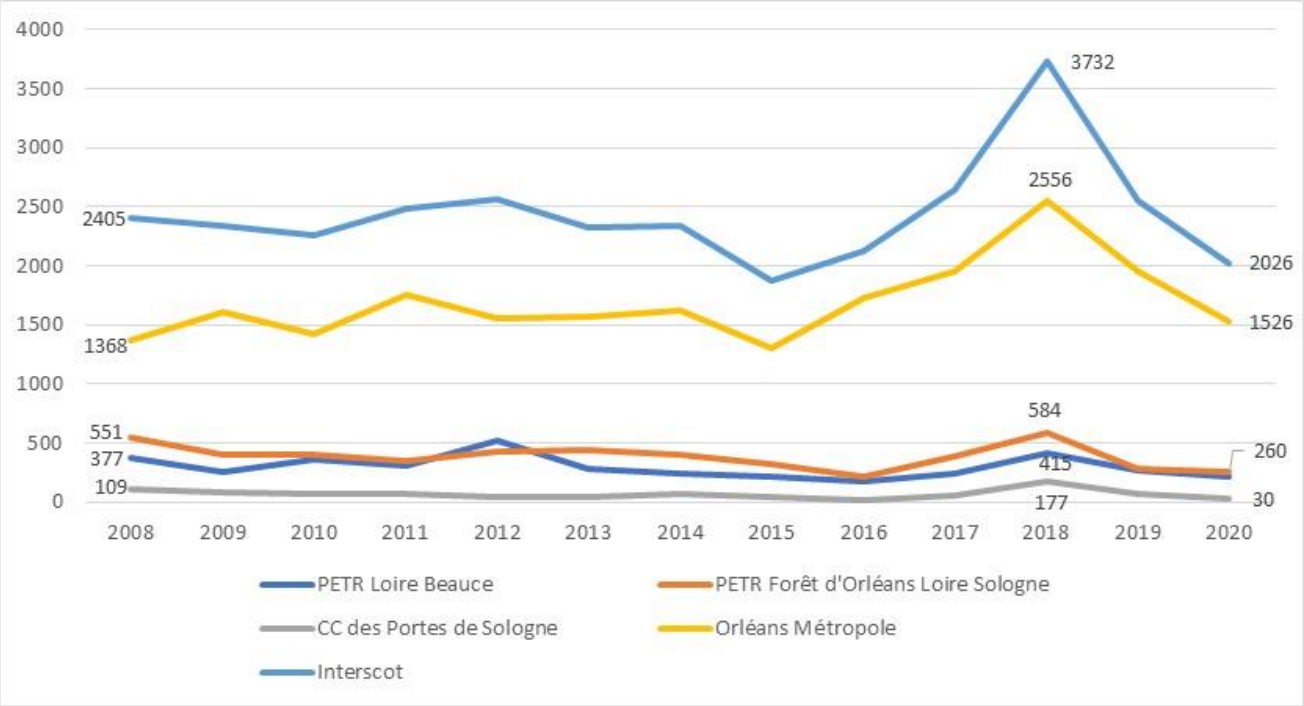
Communes	Nombre de demandes	Nombre d'attributions	Pression
Artenay	60	26	2,3
Baccon	5		
Baule	19	4	4,8
Beaugency	222	66	3,4
Boulay-les-Barres	5		
Bricy	1		
Cercottes	15	3	5,0
Chaingy	31	13	2,4
Charsonville	2	2	1,0
Chevilly	25	21	1,2
Cléry-Saint-André	14	1	14,0
Coinces	1		
Dry	4		
Épieds-en-Beauce	9	5	1,8
Gémigny	1		
Gidy	8	3	2,7
Huisseau-sur-Mauves	4	2	2,0
Lailly-en-Val	4	4	1,0
Le Bardon	2		
Mareau-aux-Prés	8	2	4,0
Messas	3	3	1,0
Meung-sur-Loire	106	22	4,8
Mézières-lez-Cléry	1		
Patay	36	16	2,3
Saint-Ay	20	7	2,9
Saint-Péravy-la-Colombe		1	0,0
Sougy	1	1	1,0
Tavers	5		
Villamblain	1		
Villorceau	2		
Total général	615	202	3,0

Les plus fortes demandes concernent les communes de Artenay, Beaugency, Meung-sur-Loire, Patay et Chaingy. Les plus forts taux de pression, supérieurs au taux départemental, sont à Baule, Cercottes, Cléry-Saint-André et Meung-sur-Loire. Comme pour le reste du département, la pression est très forte sur les petites typologies T1/T2.

Le nombre de logements présents est proportionné au nombre de demandes (taux proches). De plus, il est intéressant de noter que les logements T1/T2 représentent 20,2 % du parc pour 35,9 % des demandes. A l'inverse les T4 représentent 29,9 % des logements pour 24,1 % des demandes. Ceci relative donc les constatations faites au chapitre 4.3 mais les périmètres territoriaux étant différents cela peut expliquer ces écarts. En outre, il faut ajuster ces remarques en prenant en compte le taux de rotation par typologie. Celui-ci étant plus faible sur les T2 que sur les T4, il vient augmenter la pression. On peut donc en conclure la nécessité d'orienter de nouvelles constructions vers de petites typologies. Cet objectif sera à mettre en œuvre par les PLUi et les PLH.

4.7 Un marché de la construction en baisse progressive

Les données SITADEL[2] renseignent sur le volume de constructions, le rythme annuel de construction et la typologie des logements construits sur une période donnée.



Si la dynamique est relativement stable sur la période 2004 à 2016, avec quelques pics de construction sur les années 2008, 2010 et 2012, le niveau pour l'année 2016 est au plus bas pour les trois territoires, tandis qu'elle fait un bond pour la métropole orléanaise. De 2016 à 2018, le rythme de construction a connu un pic, atteignant plus de 3.700 logements construits sur l'Interscot en 2018, avant de redescendre en 2019, puis 2020 avec l'effet Covid, néanmoins moins marqué sur le PETR Loire Beauce.

Sur la période de 2008 à 2020, on dénombre la construction de **9 728 nouveaux logements** (contre 21 920 pour la Métropole d'Orléans), **soit 811 logements par an**. Pour le **PETR Pays Loire Beauce**, on compte 3 860 logements (322 logements par an), dont :

- 72 par an sur la Communauté de Communes de la Beauce Loirétaine,
- 249 par an sur la Communauté de Communes des Terres du Val de Loire.

[2] Le fichier SITADEL (Système d'Information et de Traitement Automatisé des Données Elémentaires des Logements et locaux) est une source de données gérée par le MEEDDM (Ministère de l'Ecologie, de l'Energie, du Développement Durable et de la Mer) qui permet de suivre l'activité de la construction et ses principales caractéristiques. Elle renseigne entre autres sur la construction de logements neufs et recense les autorisations de permis de construire, les déclarations d'ouvertures de chantier et les déclarations d'achèvement de travaux. Cette étude utilise les données en « date de logements commencés ».

Territoires	Individuels purs	Individuels groupés	Total individuels	Total collectifs	Total logements
CC de la Beauce Loirétaine	77,8%	12,6%	90,3%	9,7%	100,0%
CC des Terres du Val de Loire	72,7%	14,7%	87,4%	12,6%	100,0%
PETR Pays Loire Beauce	**73,8%**	**14,2%**	**88,0%**	**12,0%**	**100,0%**
CC de la Forêt	75,0%	20,2%	95,2%	4,8%	100,0%
CC des Loges	70,0%	17,7%	87,7%	12,3%	100,0%
CC du Val de Sully	59,0%	36,1%	95,1%	4,9%	100,0%
PETR Forêt d'Orléans-Loire-Sologne	**68,8%**	**22,5%**	**91,3%**	**8,7%**	**100,0%**
CC des Portes de Sologne	**74,2%**	**20,8%**	**95,0%**	**5,0%**	**100,0%**
Total 3 SCoT	**71,3%**	**19,1%**	**90,3%**	**9,7%**	**100,0%**
Orléans Métropole	**22,5%**	**19,6%**	**42,0%**	**58,0%**	100,0%
INTERSCoT	23,9%	12,4%	36,3%	27,5%	100,0%

Source : fichier SITADEL, 2022

***Tableau :** Typologie des logements commencés entre 2008 et 2020*

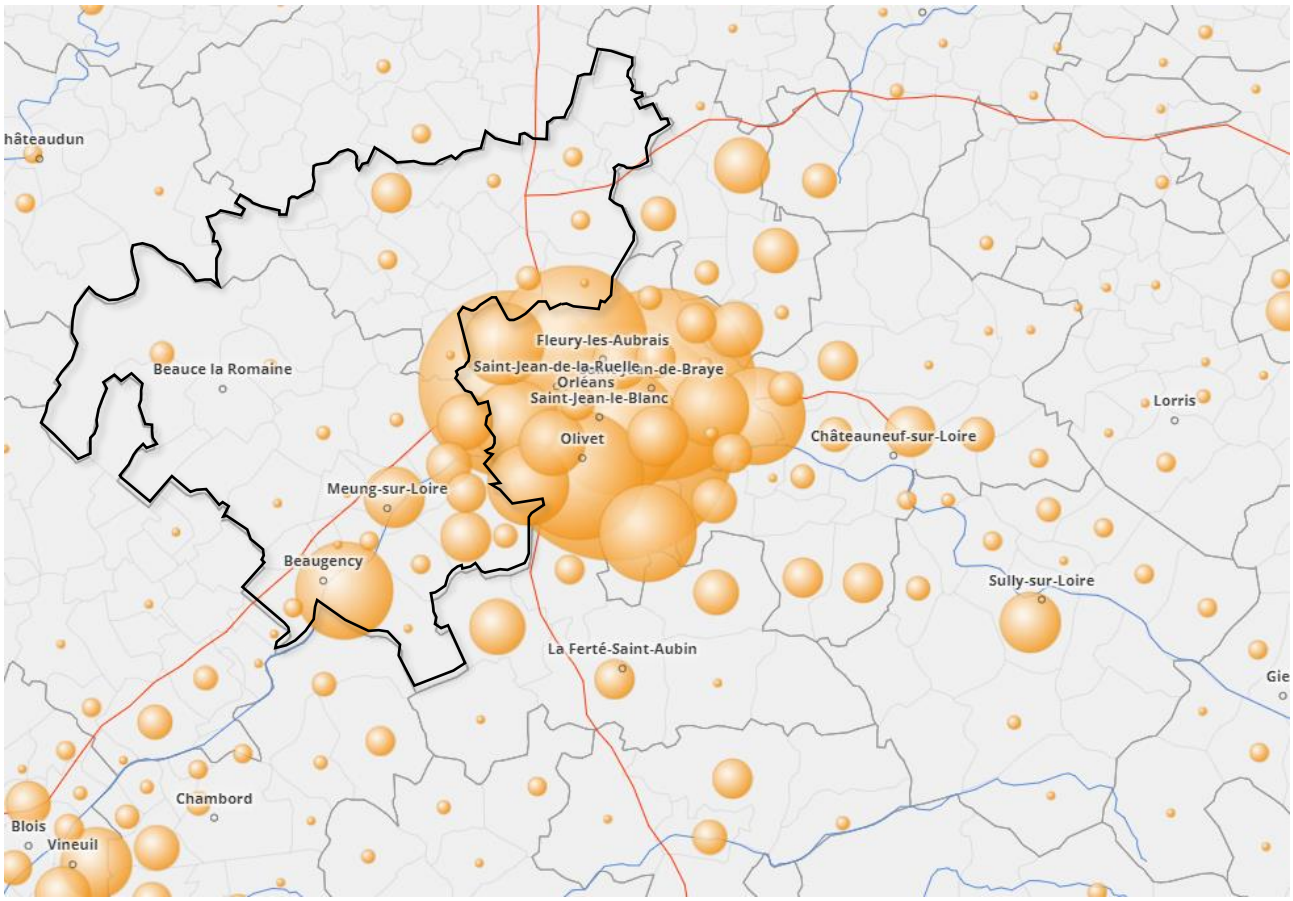
Territoires	Individuels purs	Individuels groupés	Total individuels	Total collectifs	Total logements	Moyenne annuelle (sur 12 ans)
CC de la Beauce Loirétaine	675	109	784	84	868	72
CC des Terres du Val de Loire	2175	439	2614	378	2992	249
PETR Pays Loire Beauce	**2850**	**548**	**3398**	**462**	**3860**	**322**
CC de la Forêt	986	266	1252	63	1315	110
CC des Loges	1794	454	2248	315	2563	214
CC du Val de Sully	669	409	1078	56	1134	95
PETR Forêt d'Orléans-Loire-Sologne	**3449**	**1129**	**4578**	**434**	**5012**	**418**
CC des Portes de Sologne	**635**	**178**	**813**	**43**	**856**	**71**
Total 3 SCoT	**6934**	**1855**	**8789**	**939**	**9728**	**811**
Orléans Métropole	**4923**	**4292**	9215	**12705**	21920	1827
INTERSCoT	11857	6147	18004	13644	49652	4138

Source : fichier SITADEL, 2022

***Tableau :** Les logements commencés entre 2008 et 2020*

Les logements construits sont majoritairement de l'habitat individuel : 90,3 % des logements commencés sur la période 2008-2020 pour l'ensemble des trois territoires. La forte proportion de logements individuels, qui caractérise ces territoires, se renforce. Les logements collectifs représentent moins de 10 % des nouvelles constructions depuis 2008 (contre près de 58 % pour Orléans Métropole). Cette typologie de logement est proportionnellement moins importante au cours des dernières années.

A l'échelle interSCOT, les principaux marchés de la construction sont situés le long de la Loire et aux abords d'Orléans Métropole.



Carte 2 : Logements commencés (2019)

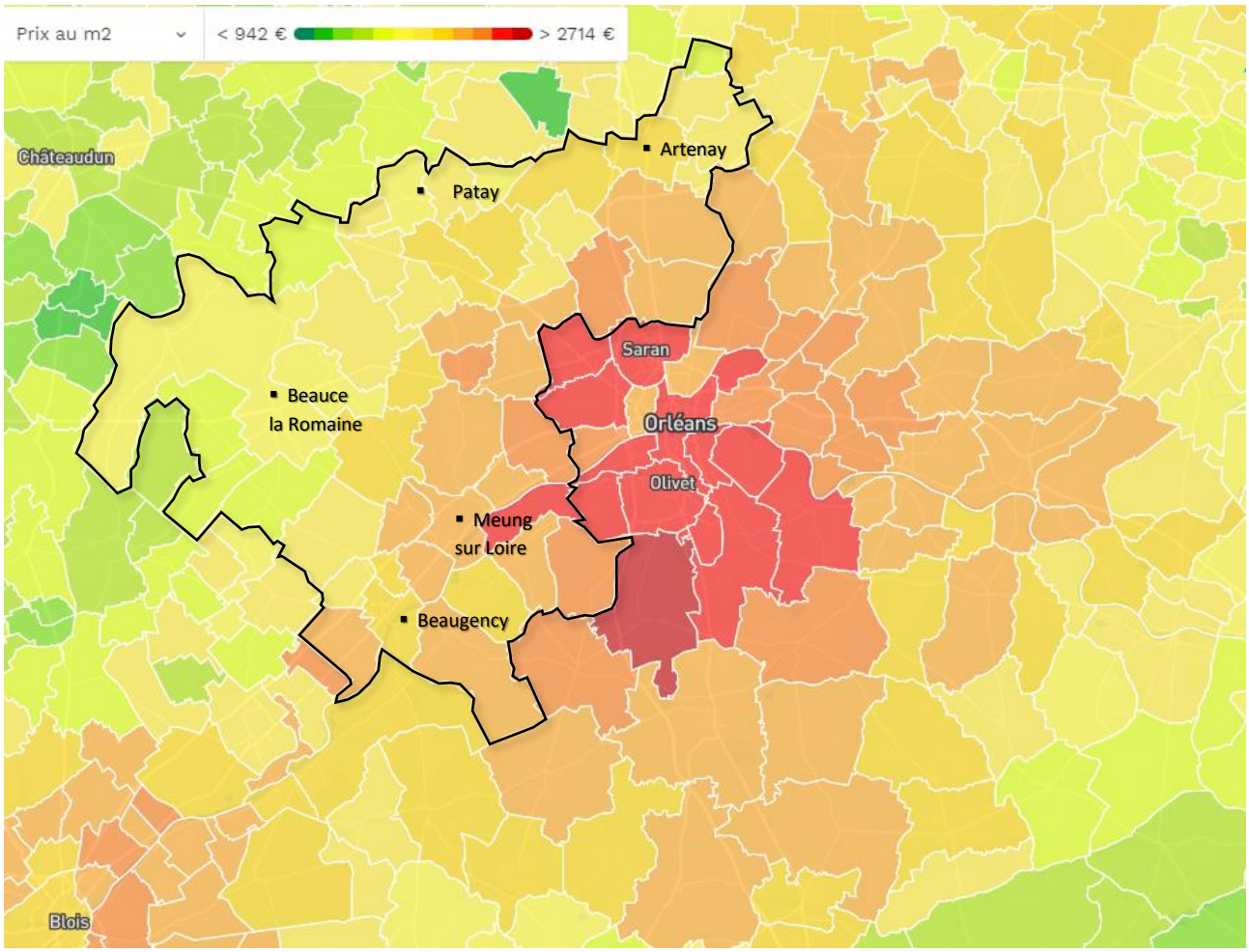
Sur le **PETR Pays Loire Beauce**, les communes de Meung-sur-Loire et d'Artenay (pôles majeurs), ainsi que Lion-en-Beauce, se démarquent par un volume de nouvelles constructions comportant une part beaucoup plus faible du logement individuel.

4.8 Un marché immobilier attractif en périphérie

Le prix moyen du m² dans le Loiret est estimé à 1 908 € pour une maison et à 2 175 € pour un appartement. La progression dans les 5 dernières années a été importante.

Sur le territoire du PETR Loire Beauce, les prix au m² des communes situées dans la couronne en limite d'Orléans Métropole restent assez élevés (entre 1.615 €/m² et 2 395 €/m² pour une maison), du fait de l'attractivité exercée par la polarité d'Orléans.

Les prix restent plus attractifs au nord et à l'ouest du **PETR Pays Loire Beauce**, pouvant s'expliquer par différentes raisons : éloignement de polarités structurantes, nuisances liées à la proximité de grands axes ou à la présence d'industries ou prix moyens plus faibles du fait d'une forte présence de logements sociaux aux prix plus attractifs.



Carte 3 : prix au m² à Septembre 2022 – source : meilleuragent.com

4.9 Un parc vacant à réinvestir

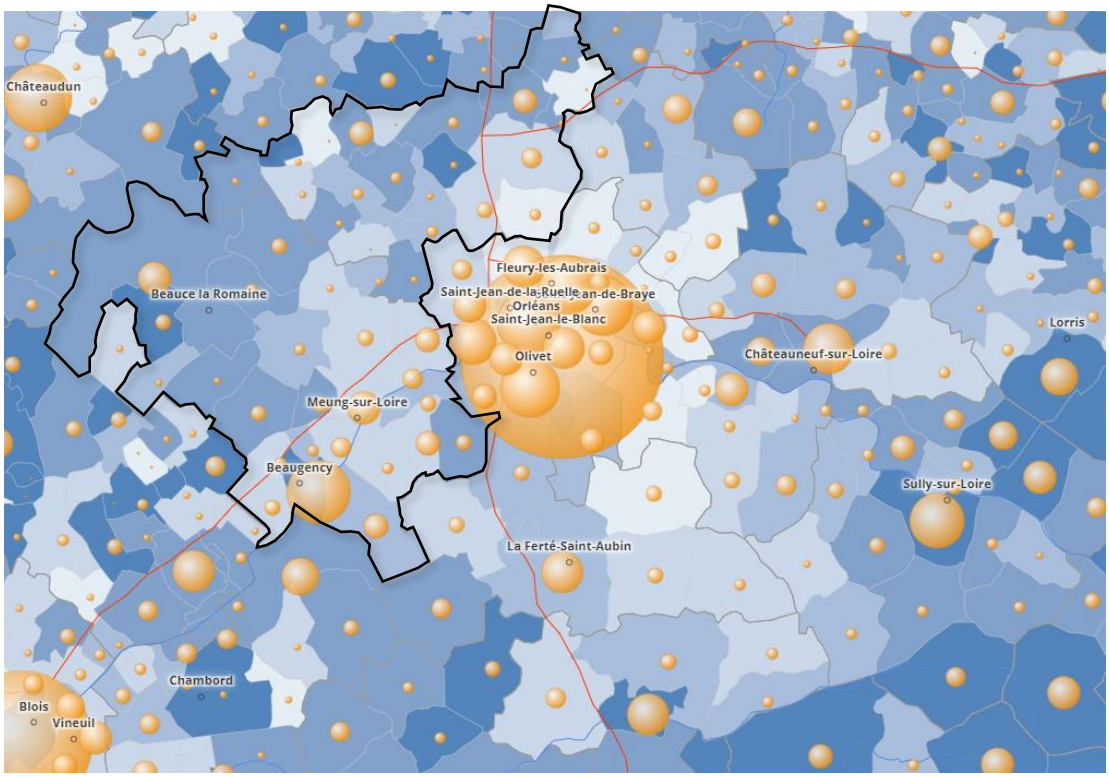
La vacance dans le parc résidentiel est liée à deux phénomènes :

- conjoncturelle, caractérisant des locaux entre deux périodes d'occupation,
- structurelle de logements, liée à la vétusté et l'inconfort.

Territoires	1968		1982		2009		2019	
	Nb	%	Nb	%	Nb	%	Nb	%
PETR Pays Loire Beauce	1119	6,3%	1852	6,9%	2349	6,4%	2672	8,8%
PETR Forêt d'Orléans-Loire-Sologne	1105	7,0%	1642	7,8%	1818	6,6%	3584	8,8%
CC des Portes de Sologne	255	7,4%	388	7,9%	411	5,8%	569	7,3%
Total 3 SCoT	**2479**	**7,4%**	**3882**	**8,1%**	**4578**	**6,4%**	**4153**	**8,6%**

***Tableau:** Evolution du parc de logements vacants depuis 1968.*

Le taux moyen de logements vacants pour les trois SCoT s'est renforcé depuis 1968, passant de 7,4 % à 8,6 % en 2019. Il demeure assez homogène sur les trois territoires.



Nombre et proportion de logements vacants – source INSEE 2018

Le **PETR Pays Loire Beauce** présente le taux de vacance de logements le plus élevé (**8,8 %**), dont treize communes avec un taux de vacance compris supérieur à 10% selon les données de l'INSEE 2019 : Beaugency (16,5%), la Chapelle-Onzerain (15,1 %), Binas (13,7%), Mézières-lez-Cléry (12,5%), Beauce-la-Romaine (11,9 %), Ruan (11,6%), Cravant (11,4%), Huêtre (11,1%), Bucy-Saint-Liphard (10,9%), Coinces (10,8%), Villemain (10,5%), Charsonville (10,4%), Villamblain (10,3 %).

4.10 Les politiques de l'Habitat

La politique de l'habitat sur le Loiret est définie par un Plan Départemental. Le Loiret compte quatre documents de planification de l'habitat : le PLH d'Orléans Métropole, le PLH de l'Agglomération Montargoise, le PLH de la Communauté de Communes du Beaunois et enfin le PLH de la Communauté de Communes des Loges (PETR Forêt d'Orléans-Loire-Sologne).

La Communauté de Communes de la Beauce Loirétaine a approuvé son PLUI-H le 25 mars 2021. La procédure de modification n°1 a été approuvée le 30 mars 2023. Par ailleurs, la Communauté de Communes des Terres du Val de Loire a lancé fin 2022 son PLUi – HD (pour habitat et déplacement).

En complément, les deux communautés de communes ont lancé des OPAH et OPAH-RU sur leurs territoires.

Le département du Loir-et-Cher compte deux Programmes Locaux de l'Habitat, sur l'Agglomération d'Agglopolys (agglomération de Blois) et sur la Communauté de Communes du Val de Cher.

Le Plan départemental d'actions pour le logement et l'hébergement des personnes défavorisées 2018-2023

Copiloté par l'Etat et le Département du Loiret, le PDALHPD vise à faciliter l'accès à et le maintien dans un logement décent pour les personnes et familles qui connaissent des difficultés sociales et économiques. Il définit des mesures destinées à permettre aux personnes et familles en difficultés sociales et économiques de faciliter leur parcours résidentiel (par inadaptation de leurs ressources, de leurs conditions d'existence…) avec de nombreuses mesures notamment en matière :

- d'accompagnement social, d'actions d'adaptation à la vie active et d'insertion professionnelle de ces personnes et familles en difficultés,
- en hébergement des personnes et familles relevant du dispositif d'accueil, d'hébergement et
- d'accompagnement vers l'insertion et le logement,
- de prévention des expulsions locatives,
- de production d'une offre de logement adaptée et son accès,
- de lutte contre la précarité énergétique,
- …

Un nouveau plan est en cours d'élaboration pour l'année 2024.

En complément, la Charte partenariale de lutte contre l'habitat indigne dans le Loiret est notamment chargée de définir et d'évaluer la stratégie de lutte contre l'habitat indigne, de favoriser le repérage des situations individuelles notamment, et de décider des actions à mettre en œuvre. Elle est active depuis 2021.

Il n'y a pas de plan départemental de l'habitat actif à ce jour.

4.10.1 Le Programme Local de l'Habitat 2023-28 d'Orléans Métropole

Le programme local de l'habitat 2023-2028 d'Orléans Métropole (PLH n°4) a pour objectif de construire près de 10 000 logements sur 6 ans dont environ 2 800 logements sociaux. Cette stratégie a pour ambition d'inscrire la politique habitat dans la transition écologique, de réduire les déséquilibres et favoriser les mixités et la dignité, de contribuer à l'attractivité du territoire par l'offre de logements, d'observer et d'animer une politique habitat partagée.

La mise en œuvre prochaine s'appuiera, d'une part, sur la responsabilité de chaque commune à définir les objectifs de production de logements et la part de logements sociaux dans chaque programme en fonction d'une analyse détaillée de l'offre existante ; d'autre part, sur l'engagement d'Orléans Métropole à donner les moyens de cette analyse, l'accompagnement des services et la programmation locative sociale annuelle à l'échelle de la métropole.

4.10.2 Les impacts prévisibles de la crise sanitaire liée au covid-19 en matière de démographie et d'habitat

La crise sanitaire liée au covid-19 doit être prise en compte par le SCoT. En 2022, le recul est limité pour estimer ses effets de long terme, qui concernent à la fois la démographie, mais surtout la demande en logement.

Un impact démographique finalement contenu :

- Une **hausse de 10% des décès** en 2020 par rapport à 2019, qui se traduit par une baisse de 0,5 an de l'espérance de vie (beaucoup de décès à un âge avancé),
- Un **nombre de naissances en baisse de 2,3% en 2020** par rapport à 2019, dans un contexte de baisse régulière depuis 2014.

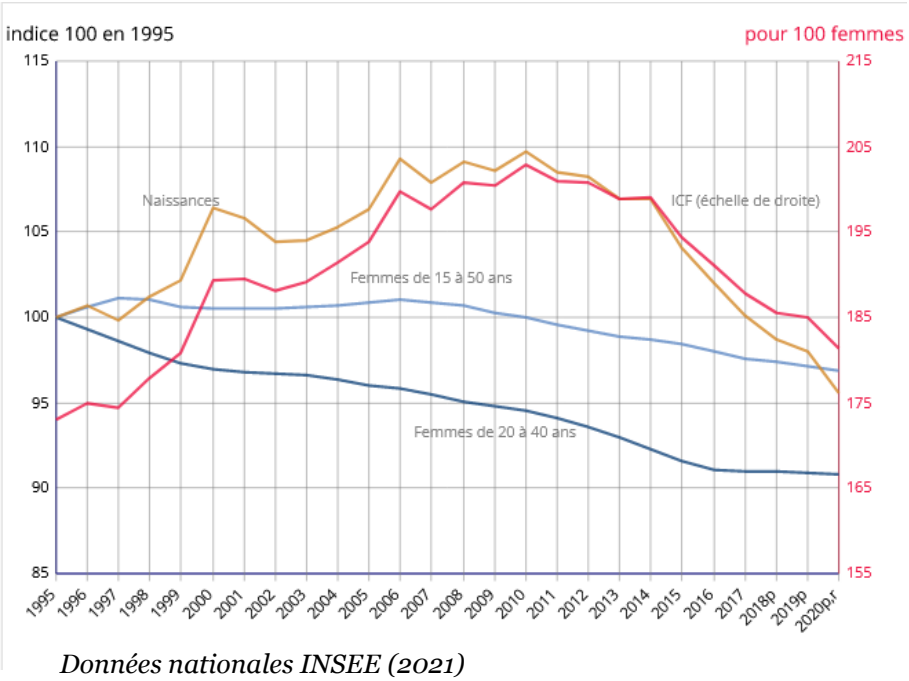
	Population au 1er janvier	Nombre de naissances vivantes	Nombre de décès	Solde naturel	Solde migratoire évalué	Ajustement[1]	Évolution de la population[2] (en %)
2015	66 422	798,9	593,7	+ 205,3	+ 40	- 65	0,37
2016	66 603	783,6	593,9	+ 189,8	+ 65	- 83	0,38
2017	66 774	769,6	606,3	+ 163,3	+ 155	- 100	0,48
2018	66 992	758,6	609,7	+ 148,9	+ 87*p*	- 84*p*	0,35*p*
2019	67 144*p*	753,4	613,3	+ 140,1	+ 87*p*	- 84*p*	0,34*p*
2020	67 287*p*	736,0*p,r*	669,0*p,r*	+ 67,0*p,r*	+ 87*p*	- 34*p*	0,23*p,r*
2021	67 407*p,r*	...	...	...	...	...	...

Données nationales INSEE (2021)

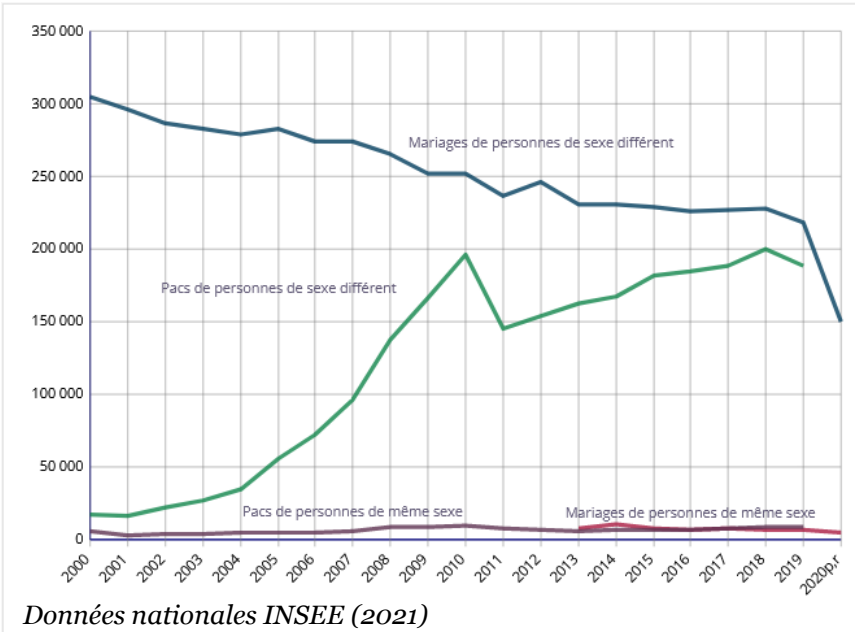
- Environ **-13% de naissances en janvier 2021** par rapport à janvier 2020

Un impact incertain à moyen terme en raison :

- Une **chute des mariages** et de la formation des couples ?
- **D'incertitudes sur la confiance des jeunes** ménages en l'avenir ?
- D'un prévisible **rebond des naissances** lors de la reprise économique ?



Données nationales INSEE (2021)



Données nationales INSEE (2021)

En matière d'habitat :

- Des **conséquences du mal logement** amplifiées,
- Un **desserrement de la région francilienne** et de la métropole orléanaise qui s'accélèrent,
- Un attrait **renforcé pour les logements individuels**, les logements avec extérieur (lien perçu entre densité et risque/contrainte sanitaire),
- Des besoins en **surfaces revus à la hausse**, avec un attrait pour les espaces modulables (télétravail…),
- Un regain d'intérêt pour les **résidences secondaires**.

SYNTHESE ET ENJEUX SUR LE PARC DE LOGEMENTS

Diagnostic

PETR Pays Loire Beauce

- Le parc occupé en propriété est prédominant (74,9%).
- 2 193 logements vacants à l'échelle du PETR, soit un taux de vacance de 8,8% en 2017 (Taux légèrement inférieur aux territoires de références (9,1% sur le Département du Loiret et 10% en Région Centre-Val de Loire)*(Source : étude de préfiguration d'une plateforme territoriale de rénovation énergétique – 2021)*.
- Une grande majorité des nouveaux logements sont individuels.
- Une activité de construction qui faiblit depuis 2004 sur le **PETR Pays Loire Beauce** : 4 632 nouveaux logements, soit 356 logements par an en moyenne.

Forces	Faiblesses
Marché de la construction dynamique, permettant l'accueil de nouveaux ménages sur le territoire.	Parc de logements de grande taille pouvant être un frein à l'accession de jeunes ménages.
Parc relativement peu énergivore (faible part des constructions construites entre 60 et 80).	De nouveaux logements essentiellement individuels et de grande taille.
Parc occupé en propriété dominant.	Situation de sous-occupation de certains logements due au vieillissement des occupants de grands logements et nécessitant des adaptations du parc (escaliers, surfaces importantes à entretenir…).
Des prix d'achat dans l'immobilier plus accessibles que sur le secteur d'Orléans.	

Enjeux

- **Poursuivre la construction de logements sur la base d'une armature urbaine renforcée (accueil de nouvelles populations familiales et jeunes….).**
- **Développer les politiques de réhabilitation du parc ancien et réinvestir le parc vacant.**
- **Améliorer les performances thermiques du parc.**
- **Développer l'offre locative et l'offre pour les jeunes ménages (primo-accession).**
- **Adapter l'offre résidentielle au vieillissement de la population.**

5 L'ARMATURE EN EQUIPEMENTS ET SERVICES

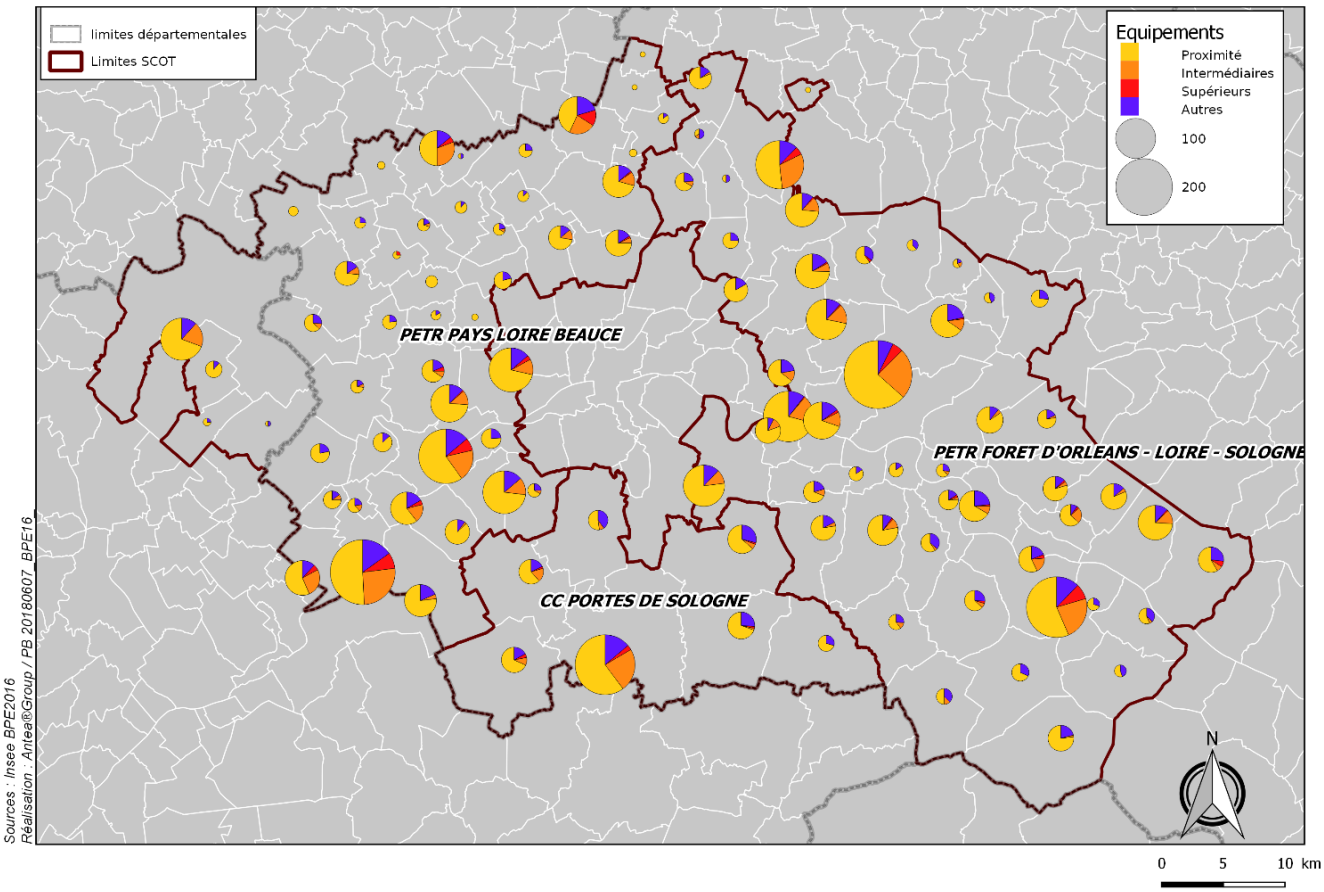
Remarque préliminaire

Les données sur le niveau d'équipements des communes des trois SCoT sont issues de la Base Permanente des Equipements (BPE) de 2016 de l'INSEE, qui a pour objectif de proposer annuellement une base d'équipements et de services finement localisés, construite à partir de sources administratives diverses :

- **ADELI :** Automatisation Des Listes des médecins, chirurgiens-dentistes, pharmaciens et auxiliaires médicaux du Ministère chargé de la Santé.
- **FINESS :** Fichier National des Établissements Sanitaires et Sociaux du Ministère chargé de la Santé et de la Protection Sociale.
- **RAMSESE :** Répertoire Académique et Ministériel Sur les Établissements du Système Éducatif du Ministère chargé de l'Education.
- **SIRENE :** Système Informatisé du Répertoire des Entreprises et des Établissements géré par l'INSEE.
- **RES :** Recensement des Equipements Sportifs du Ministère de la Santé et des Sports.

La base est mise à jour annuellement et comporte un large éventail d'équipements et de services rendus à la population, repérés de façon homogène sur des définitions précises. Le champ présenté dans ce diagnostic recouvre les domaines des services, marchands ou non, des commerces, de la santé et de l'action sociale, de l'enseignement, du tourisme, du sport et des loisirs.

Les équipements par gamme et par nombre en 2016



***Carte 1:** Une gamme d'équipements de proximité bien représentée.*

5.1 Le maillage du territoire en équipements et services

L'INSEE distingue à travers les données statistiques de la Banque Permanente des Equipements (BPE), différentes gammes d'équipements et de services sur un territoire et ses communes :

- une gamme de proximité (banque, bureau de poste, boucherie, boulangerie, salon de coiffure, électricien, médecin, terrains de sport…),
- une gamme intermédiaire (supermarché, collège, station-service ambulance, magasin de chaussure, dentiste, banque, police, gendarmerie, bassin de natation…),
- une gamme supérieure (hypermarché, gare, cinéma, théâtre, hôpital, lycée, spécialiste de santé…),
- d'autres équipements.

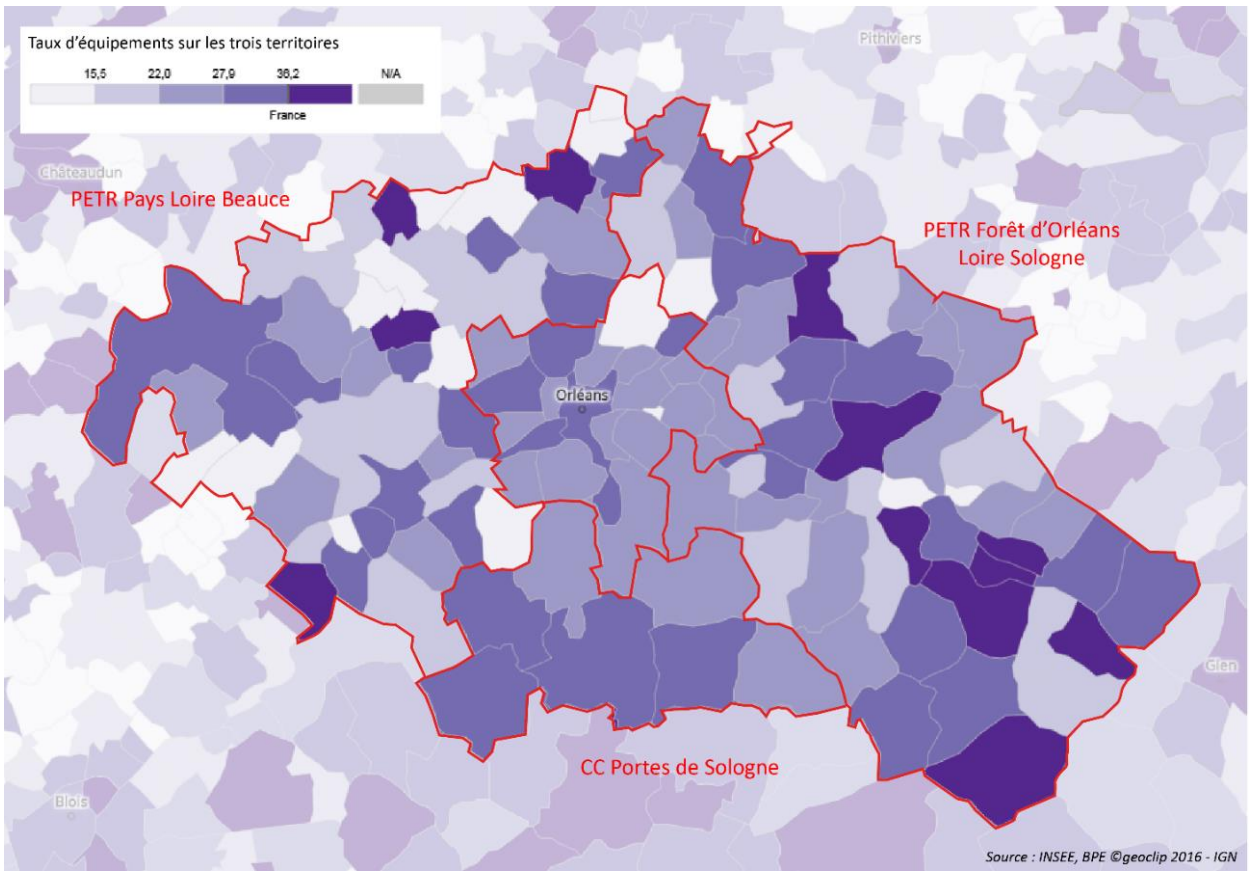
Les communes ayant le taux d'équipements le plus fort (supérieur à 36 pour 1 000 habitants) sont localisées sur les **PETR Pays Loire Beauce** et Forêt d'Orléans-Loire-Sologne. Si certaines correspondent à des pôles structurants (Artenay, Sully-sur-Loire, Patay, Châteauneuf-sur-Loire pour les pôles majeurs et Tavers et Cerdon pour les pôles secondaires), la moitié d'entre elles ne relevant pas de l'armature urbaine présentent des forts taux (de 39 à 48,5 pour 1 000 habitants pour les communes de Guilly, Lion-en-Sullias, Saint-Père-sur-Loire, Gémigny, Bonnée).

Le taux d'équipements des trois territoires (28,5 pour 1 000 habitants) est similaire à celui du département du Loiret (29 pour 1 000 habitants), avec par territoire un taux d'environ 29 pour 1 000.

Les villes ayant le plus fort taux d'équipements pour 1 000 habitants sont présentées dans le tableau et la carte suivante :

Communes (sur l'ensemble des 3 SCoT)	**Population 2015** (nombre d'habitants)	**Nombre d'équipements recensés en 2016** (toutes gammes confondues)	**Taux d'équipements** (en % pour 1 000 habitants)
Tavers	1 343	76	56,6
Sully-la-Chapelle	412	20	48,5
Artenay	1 832	88	48
Cerdon	967	43	44,5
Bonnée	702	30	42,7
Sully-sur-Loire	5 386	230	42,7
Gémigny	211	9	42,7
Saint-Père-sur-Loire	1 049	42	40,0
Lion-en-Sullias	406	16	39,4
Guilly	645	25	38,8
Patay	2 133	78	36,6
Châteauneuf-sur-Loire	8 035	290	36,1
Total 3 territoires de SCoTs	***162 676***	***4 637***	***28,5***
PETR Forêt d'Orléans Loire Sologne	*82 648*	*2 375*	*28,9*
PETR Pays Loire Beauce	*64 690*	*1 823*	*28,3*
CC Portes de Sologne	*15 338*	*444*	*29,1*
Département Loiret	*673 349*	*19 657*	*29,4*

Source : BPE 2016 de l'INSEE



***Carte 2:** Taux d'équipements en 2016 sur les trois SCoT.*

14 communes présentent un taux d'équipements inférieur à 15 pour 1 000 habitants, la plupart sont des communes du **PETR Pays Loire Beauce**, dont une commune ne disposant d'aucun équipement (La Chapelle-Onzerain). Deux d'entre-elles correspondant à des pôles de proximité (Rébréchien et Saint-Péravy-la-Colombes) n'affichent pourtant qu'un taux de 12 et 13,5 pour 1 000 habitants. La commune de Saint-Sigismond, bien que faiblement dotée en équipements, dispose d'un équipement de gamme supérieure.

Les tableaux ci-après présentent la répartition des équipements pour chacun des trois territoires, par communautés de communes, selon l'armature territoriale.

Communes	Equipements classés dans les 3 gammes de la BPE			Autres équipements	Total général	Taux d'équipement (pour 1000 habitants)
	Proximité	Intermédiaire	Supérieur			
CC de la Beauce Loirétaine						
Artenay	38	20	12	18	88	48,0
Patay	39	24	4	11	78	36,6
Boulay-les-Barres	15	0	0	4	19	20,1
Bricy	6	1	0	2	9	16,1
Cercottes	33	3	1	7	44	30,9
Chevilly	46	9	1	9	65	24,0
Gidy	26	5	0	5	36	19,1
Saint-Péravy-la-Colombe	7	1	0	2	10	13,5
Bucy-le-Roi	4	0	0	0	4	23,4
Bucy-Saint-Liphard	3	0	0	0	3	15,0
La Chapelle-Onzerain	0	0	0	0	0	0,0
Coinces	8	0	0	1	9	15,5
Gémigny	9	0	0	0	9	42,7
Huêtre	7	0	0	1	8	29,2
Lion-en-Beauce	2	0	0	0	2	14,0
Rouvray-Sainte-Croix	1	0	0	1	2	13,8
Ruan	2	0	0	0	2	9,7
Saint-Sigismond	3	0	1	0	4	14,8
Sougy	9	0	0	3	12	14,2
Tournoisis	6	0	0	2	8	19,6
Trinay	6	0	0	1	7	30,3
Villamblain	6	0	0	0	6	21,4
Villeneuve-sur-Conie	4	0	0	0	4	19,0
CC des Terres du Val de Loire						
Beauce la Romaine	77	21	0	13	111	32,0
Beaugency	134	69	21	40	264	35,3
Meung-sur-Loire	112	35	14	26	187	29,8
Baule	40	12	3	11	66	31,9
Chaingy	88	14	4	17	123	34,0
Cléry-Saint-André	85	15	0	16	116	34,0
Saint-Ay	65	11	1	11	88	26,5
Tavers	43	20	4	9	76	56,6
Dry	34	1	0	4	39	27,9
Épieds-en-Beauce	28	4	0	6	38	25,8
Huisseau-sur-Mauves	21	3	2	6	32	19,1
Lailly-en-Val	50	3	0	12	65	21,4
Mareau-aux-Prés	19	0	0	6	25	20,0
Baccon	8	1	0	2	11	15,6
Le Bardon	20	0	0	3	23	21,7
Binas	16	0	0	2	18	24,8
Charsonville	12	2	0	5	19	30,9
Coulmiers	10	0	0	3	13	23,6
Cravant	18	0	0	5	23	23,9
Messas	8	2	0	3	13	14,8
Mézières-lez-Cléry	8	1	0	3	12	14,5
Rozières-en-Beauce	5	0	0	1	6	29,3
Saint-Laurent-des-Bois	3	0	0	1	4	13,9
Villermain	1	0	0	1	2	5,1
Villorceau	15	2	0	3	20	17,5

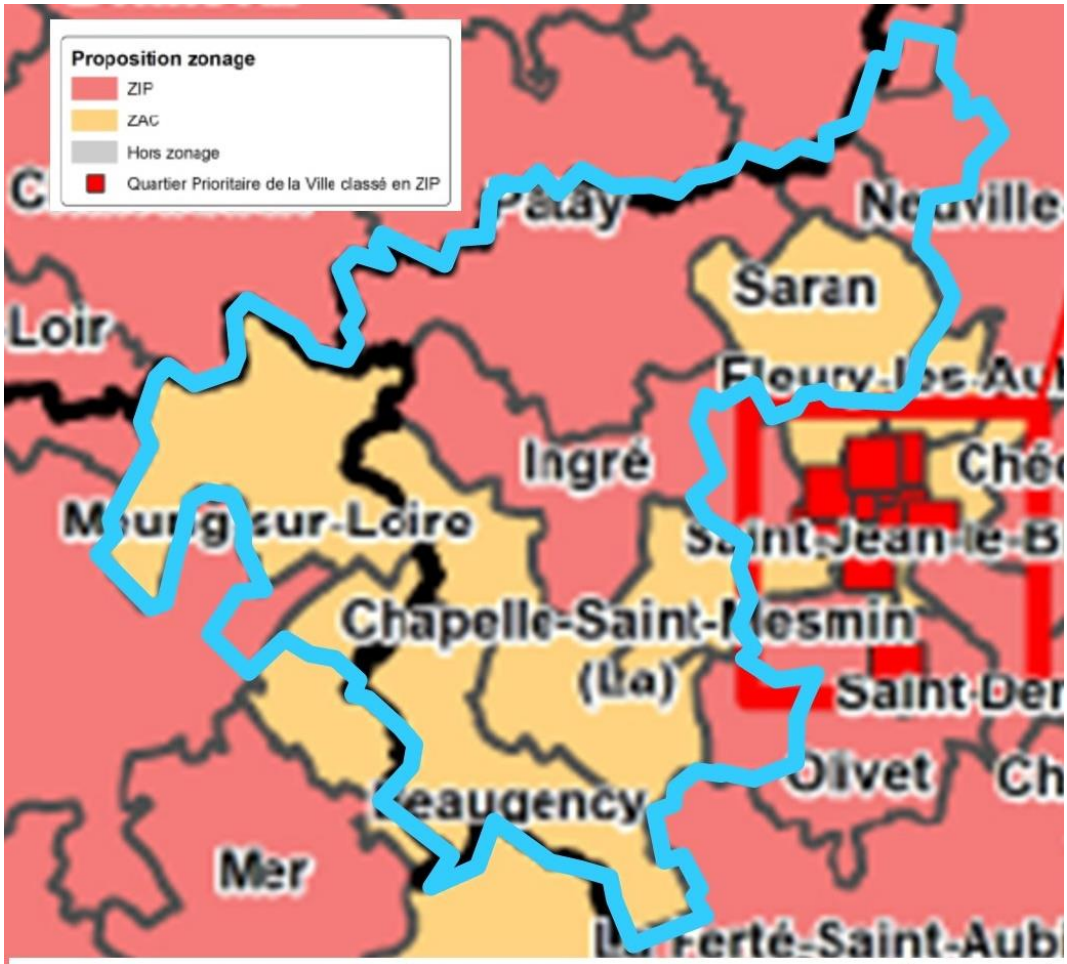
Tableau: ***Nombre et taux d'équipements en 2016 sur le PETR Pays Loire Beauce.***

Source : BPE INSEE, 2016

5.2 Une offre de soins insuffisante à renforcer

L'offre en soin de santé constitue un des points faibles en termes d'équipements et de services. La Région Centre-Val de Loire est en effet caractérisée par une densité de médecins généralistes et spécialistes par habitant la plus faible de France métropolitaine.

Le territoire a fait l'objet d'un arrêté identifiant les zones caractérisées par une offre insuffisante ou par des difficultés d'accès aux médecins, réparties en deux catégories selon la priorité d'intervention. Une majorité des communes du PETR Forêt d'Orléans-Loire-Sologne est identifiée comme zone d'intervention prioritaire, ainsi qu'une bonne partie des communes du **PETR Pays Loire Beauce**. Les autres communes sont identifiées en zones d'actions complémentaires.



***Carte 3:** Zones caractérisées par une offre de soins insuffisante ou par des difficultés dans l'accès aux soins, concernant la profession de médecin dans le Loiret – Identification des zones d'intervention prioritaires et des zones d'actions complémentaires.*

Source : Arrêté n°2022-DOS-DM-003, Agence Régionale de Santé Centre-Val de Loire, 13 janvier 2022

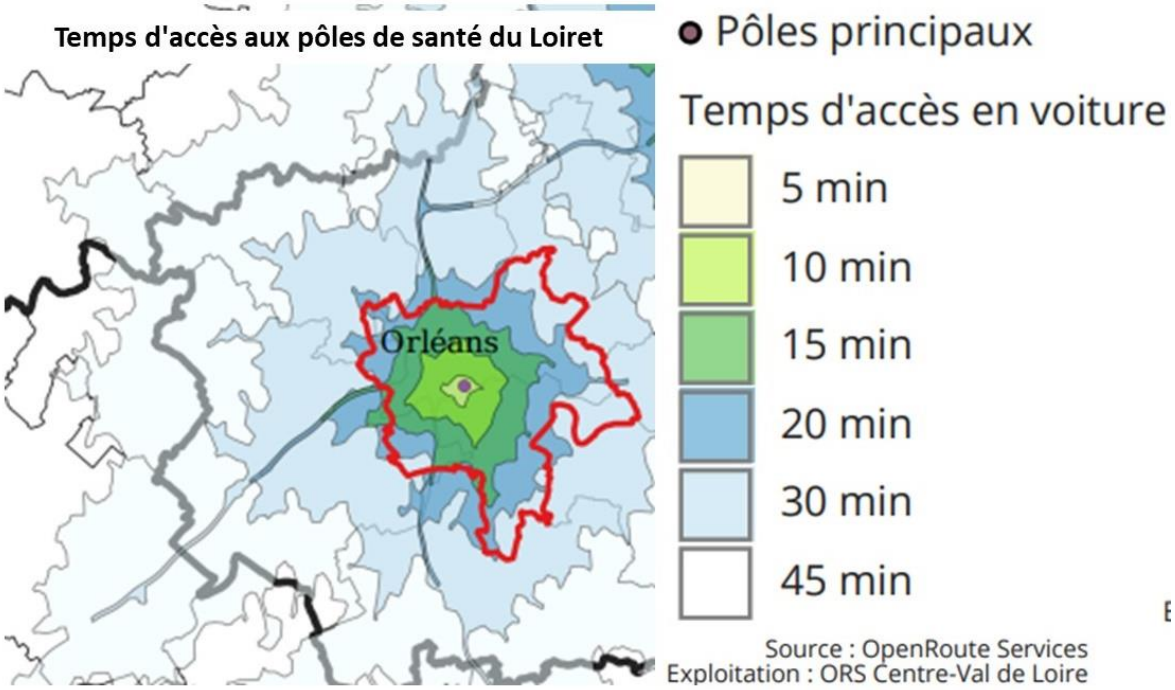
Le **Projet régional de Santé 2018-2022** définissait la politique régionale de santé sur les 10 années à venir, basée sur trois orientations stratégiques :

1. Préserver et améliorer l'état de la santé de la population.
2. Favoriser la qualité de vie, l'autonomie et l'inclusion des personnes malades et en situation de handicap.
3. Réduire les inégalités sociales, territoriales et environnementales de santé.

L'ARS Centre-Val de Loire et ses partenaires œuvrent conjointement pour définir les futurs grands enjeux du PRS 2023-2028.

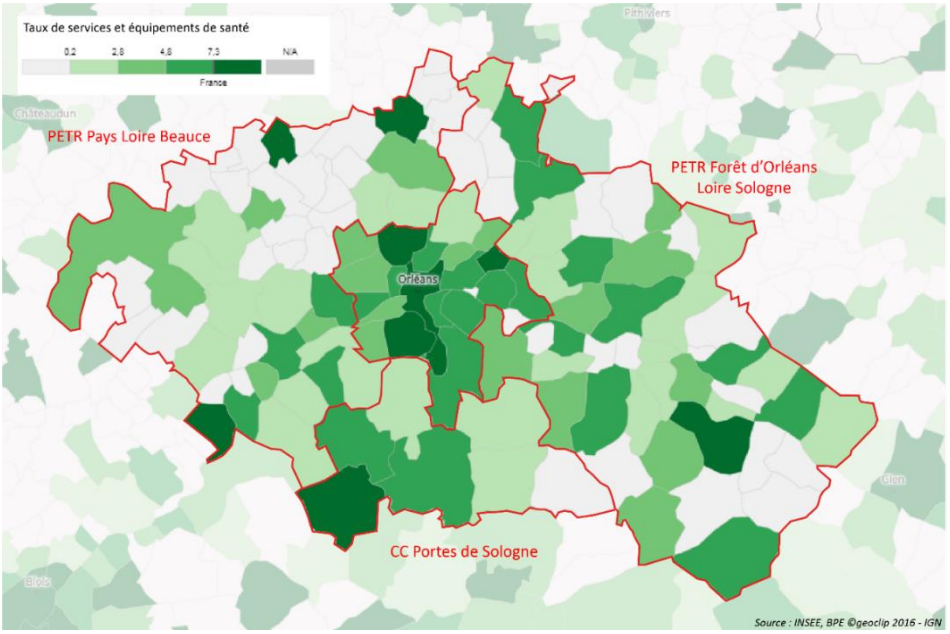
Leur mise en pratique passe par une sensibilisation aux métiers de la santé et un renforcement des structures d'enseignement et de formation, ainsi que par l'ouverture de **Maisons de Santé Pluridisciplinaires (MSP)** pour une bonne couverture du territoire.

A l'échelle du territoire des SCoT, Orléans Métropole regroupe la majorité des médecins mais également les grands équipements de santé, notamment les hôpitaux ou les cliniques, avec services d'urgence ou de chirurgie. Les communes des trois SCoT sont au-delà de 20 min en voiture du centre hospitalier régional et des urgences d'Orléans.



Carte - temps d'accès aux pôles de santé du Loiret

Cette polarisation des structures de santé entraîne un déséquilibre de l'offre pour les habitants des communes excentrées, ainsi qu'une difficulté d'accès. En cause, les territoires ruraux qui peinent à attirer de nouveaux médecins et l'absence d'enseignement supérieur dans le domaine de la médecine dans le Loiret.



***Carte:** Taux de services et équipements de santé en 2016 sur les trois SCoT.*

Source : INSEE, BPE 2016

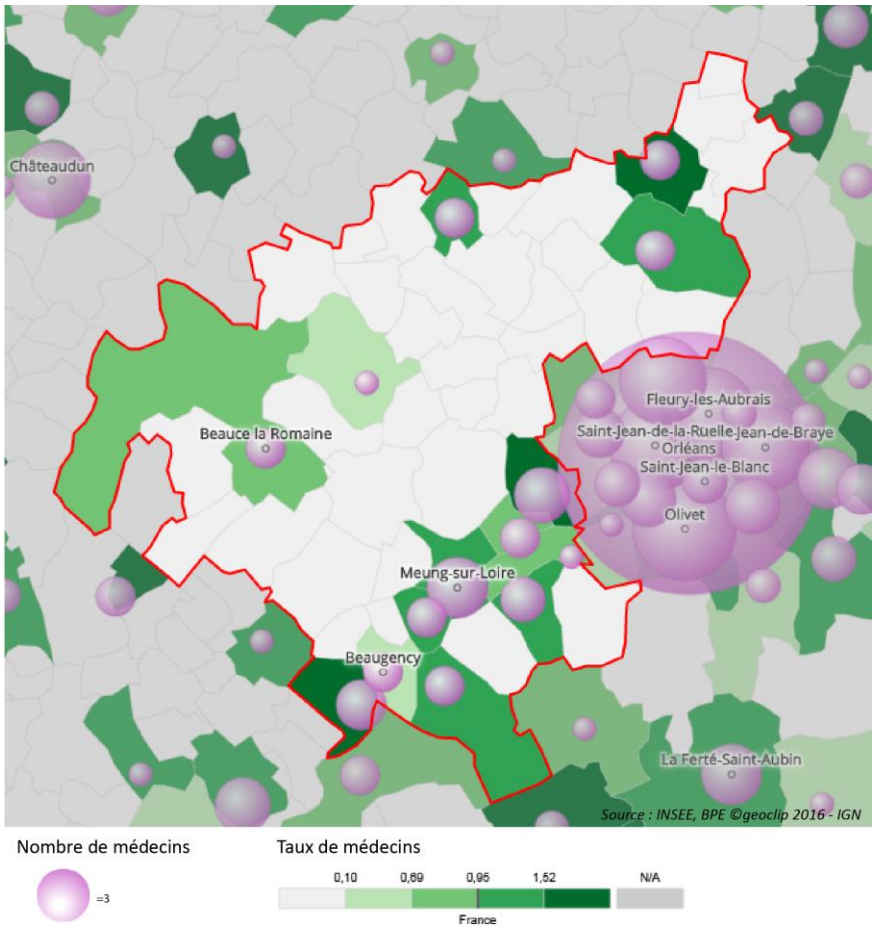
Avec 0,87 médecin pour 1 000 habitants, Orléans Métropole présente une densité médicale plus forte que la densité départementale (0,73 pour 1 000 habitants) et régionale (0,80 pour 1 000 habitants), mais plus faible que la densité nationale (0,95 médecins pour 1 000 habitants).

En 2021, le PETR Pays Loire Beauce compte 46 médecins (source : www.observatoire-des-territoires.gouv.fr/nombre-de-medecins-generalistes-liberaux), soit 0,68 médecins pour 1 000 habitants, et 16 pharmacies.

La faible densité d'équipements sur ce territoire en fait un enjeu fort, notamment le déploiement de l'offre pour éviter des distances structures-patients trop longues. Davantage que les communautés de communes limitrophes, le **PETR Pays Loire Beauce** souffre d'une véritable carence en équipements de santé, que ce soit en accès à la médecine générale, qu'à des soins infirmiers, notamment sur tout le cœur du territoire.

Les équipements existants sont situés près de l'axe de la Loire. Un hôpital est présent sur la commune de Beaugency (hôpital Lour Picou). La pointe nord du PETR bénéficie de la proximité de l'hôpital de Neuville-aux-Bois, sur le PETR Forêt d'Orléans-Loire-Sologne. Des maisons de santé assurent une offre de santé de proximité sur les communes de Cléry-St-André, Chevilly, Tavers et Meung-sur-Loire.

Les médecins sont majoritairement situés le long de la Loire et au nord sur les communes de Patay, Artenay, Chevilly et Beauce-la-Romaine.



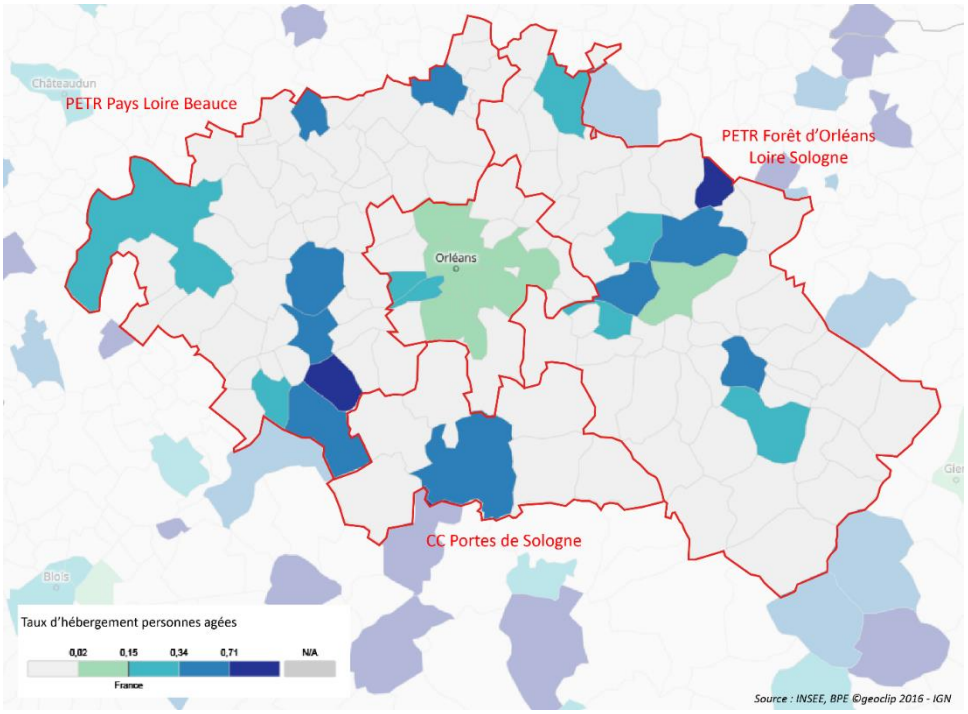
Hôpital de Beaugency

Carte 4: ***Couverture médicale en 2016, PETR Pays Loire Beauce.***

Source : INSEE, BPE 2016

5.3 Une offre de structures d'accueil pour les personnes âgées qui tend à s'affaiblir

Les trois SCoT bénéficient d'une offre répartie sur ou à proximité des principaux pôles urbains.



***Carte 5:** Taux d'hébergement des personnes âgées sur les trois SCoT.*

Source : INSEE, BPE 2016

On dénombre neuf structures d'accueil sur le PTER Forêt d'Orléans-Loire-Sologne, 11 sur le **PETR Pays Loire Beauce** et trois sur la Communauté de Communes des Portes de Sologne.

Le PETR Pays Loire Beauce compte **11 structures d'hébergement** pour les personnes âgées. Les villes de Meung-sur-Loire, Beaugency, Lailly-en-Val, Patay, Chevilly, Huisseau-sur-Mauves, Meung-sur-Loire et Dry possèdent une maison de retraite. Des Etablissements Hospitaliers pour Personnes Agées Dépendantes (EHPAD) sont présents à Chevilly, Meung-sur-Loire, Beaugency, Huisseau-sur-Mauves, Lailly-en-Val, et Beauce-la-Romaine. Cependant le territoire souffre d'une faiblesse en hébergements temporaires.

Maison de retraite à Patay

Maison de retraite à Meung-sur-Loire

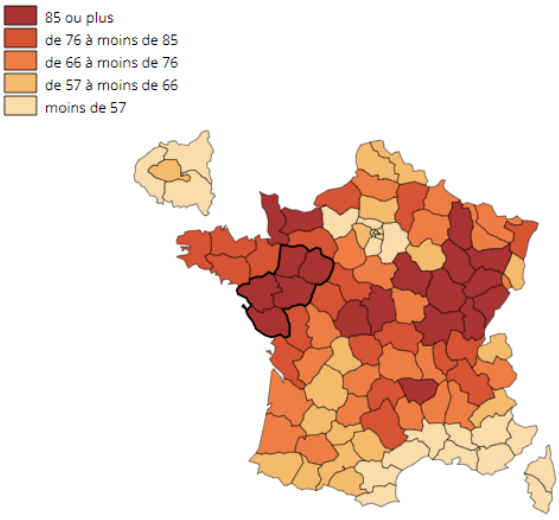
5.4 Les équipements scolaires et périscolaires

5.4.1 L'offre en structures d'accueil pour la petite enfance

Le département du Loiret affiche un taux global d'accueil de près de 70 places pour 100 enfants de moins de 3 ans, contre un taux moyen national de 65 places.

Sur les territoires des trois SCoT, le mode de garde repose essentiellement sur le réseau d'assistantes maternelles.

Taux global d'accueil au 31 décembre 2015 (en nombre de places pour 100 enfants de moins de 3 ans)



Sources : Drees, enquête Aide sociale (volet PMI) ; Insee, estimations provisoires de population (au 1er janvier 2016).

Le PETR Pays Loire Beauce est confronté à un manque de structures d'accueil collectives pour la petite enfance, surtout dans le nord-ouest du PETR. On remarque un vrai déficit sur le canton d'Artenay face à la demande et une forte concentration de crèches sur les communes du Val de Loire.

La Communauté de Communes de la Beauce Loirétaine dispose d'un Relais d'Assistantes Maternelles créé en 2014, devenu Relais Petite Enfance au 1er janvier 2022 (loi ASAP). Une seule structure couvre désormais les 23 communes. Elle s'occupe de plus de 150 assistantes maternelles du territoire ».

Le territoire des Terres du Val de Loire est relativement bien pourvu en structures pour la petite enfance. Les besoins de la petite enfance sont essentiellement assurés par les assistantes maternelles. La CCTVL a ainsi mis en place quatre Relais Petite Enfance (RPE), qui remplacent les Relais d'Assistantes Maternelles (RAM). Il s'agit d'un service d'accompagnement pour les familles et les professionnels, et non d'un lieu d'accueil collectif des enfants. La répartition des communes entre les quatre RPE est la suivante :

- RPE Terres Balgentiennes : Beaugency, Cravant, Tavers, Villorceau

- RPE Terres d'Ardoux : de Baule, Cléry-Saint-André, Dry, Lailly-en-Val, Mareau-aux-Prés, Messas, Mézières-lez-Cléry

- RPE Terres de Beauce : Beauce la Romaine, Binas, Charsonville, Epieds-en-Beauce, Saint-Laurent des Bois, Villermain

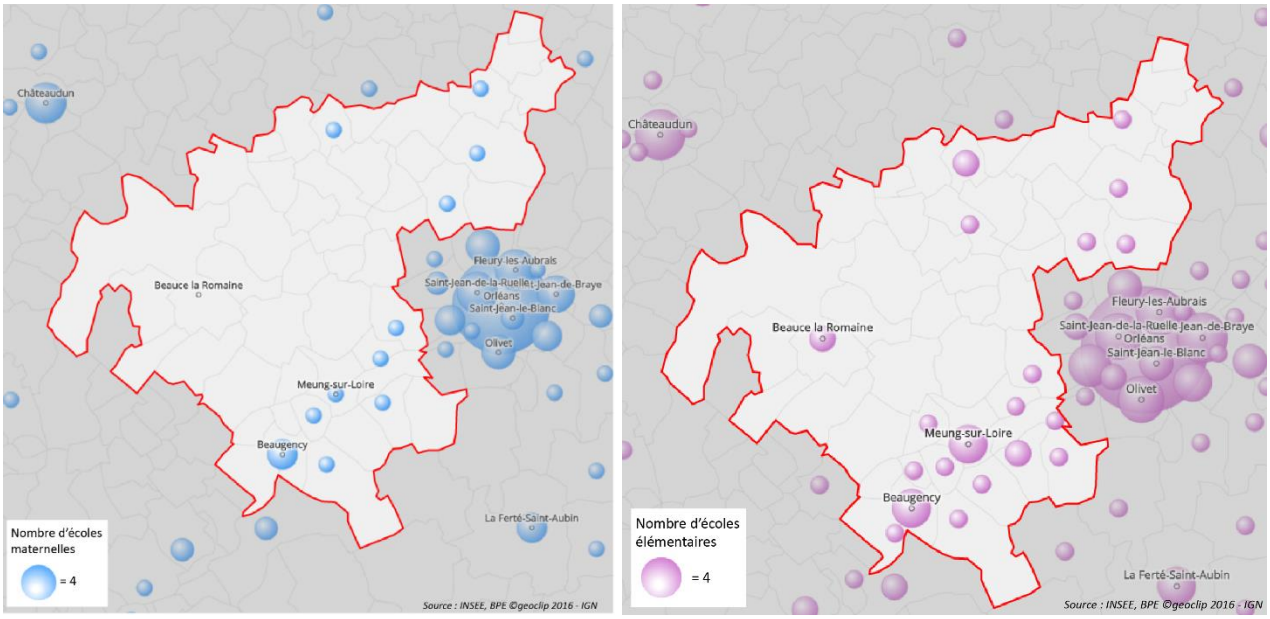
- RPE Terres des Mauves : Baccon, Le Bardon, Chaingy, Coulmiers, Huisseau-sur-Mauves, Meung-sur-Loire, Rozières-en-Beauce et Saint-Ay

Néanmoins, derrière cette couverture du territoire par les RPE, l'offre en assistante maternelle est en forte baisse sur le territoire. Ainsi, entre 2017 et 2022, le nombre d'assistantes maternelles en activité sur le territoire est passé de 395 à 250, soit une diminution de 35% selon les données présentées sur le site internet de la CCTVL. Cette diminution forte est d'ailleurs à l'origine d'une campagne de communication lancée par la CCTVL depuis le 13 février 2023 pour promouvoir ce métier. Le territoire intercommunal compte également 3 Maisons d'Assistantes Maternelles (MAM), une crèche familiale à Cléry-Saint-André, six multi-accueils, neuf microcrèches et une halte-garderie.

5.4.2 Les équipements scolaires

Les établissements scolaires sont localisés principalement sur les communes de l'axe ligérien et sur les autres polarités des territoires. Concernant l'enseignement maternelle et primaire, la configuration rurale des territoires nécessite de recourir à des regroupements pour les communes au nord-ouest du **PETR Pays Loire Beauce,** ainsi qu'au nord-est et au sud du PETR Foret d'Orléans-Loire-Sologne. Pour les autres, la plupart des communes possède leurs écoles, notamment primaires.

En 2021-2022, le **PETR Pays Loire Beauce comptait 41 écoles** (https://www.observatoire-des-territoires.gouv.fr/nombre-decoles-elementaires) dont **17 écoles maternelles** et **24 écoles primaires**.

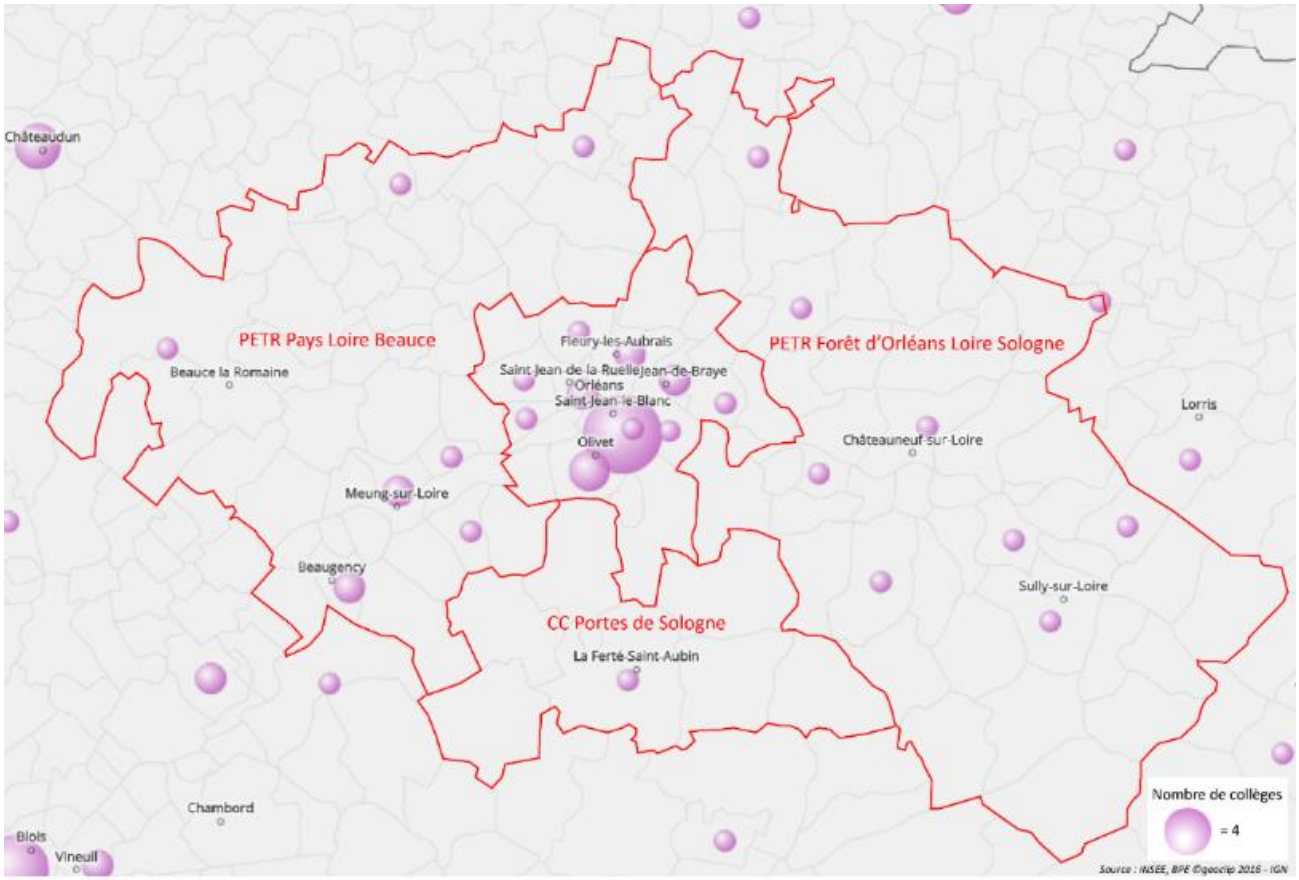


***Carte 6:** Nombre et répartition des écoles maternelles et élémentaires dans le PETR Pays Loire Beauce.*

L'enseignement secondaire est assuré par :

- **un lycée professionnel et technologique public** sur la commune de Beaugency et un **lycée professionnel privé** à Beaugency, pour une partie des communes du territoire du **PETR Pays Loire Beauce**, ainsi qu'**un lycée agricole** sur le PETR Forêt d'Orléans-Loire-Sologne. Les territoires Forêts d'Orléans-Loire-Sologne et Portes de Sologne, qui ne bénéficient pas de lycée généraliste, doivent se tourner vers les établissements des environs : Orléans, Gien, Montargis, Pithiviers. Beaune-la-Rolande propose un lycée agricole.
- **14 collèges publics** localisés sur les communes d'Artenay, Patay, Beaugency, Meung-sur-Loire, Cléry-St-André, Saint-Ay (PETR Pays Loire Beauce) ; Neuville-aux-Bois, Châteauneuf-sur-Loire, Sully-sur-Loire, Jargeau, Trainou, Tigy, les Bordes (PETR Forêt d'Orléans-Loire-Sologne) ; La Ferté-St-Aubin (Communauté de Communes des Portes de Sologne), et **trois collèges privés** sur les communes de St-Benoit-sur-Loire, Beaugency, Meung-sur-Loire.

  Le collège de Patay draine des élèves des communes au nord du territoire Pays Loire Beauce. A l'inverse, le collège d'Ouzouer-le-Marché attire des élèves en provenance des communes périphériques.
  Le nombre de collèges est en augmentation. Un collège a ouvert en 2013 à Saint Ay.

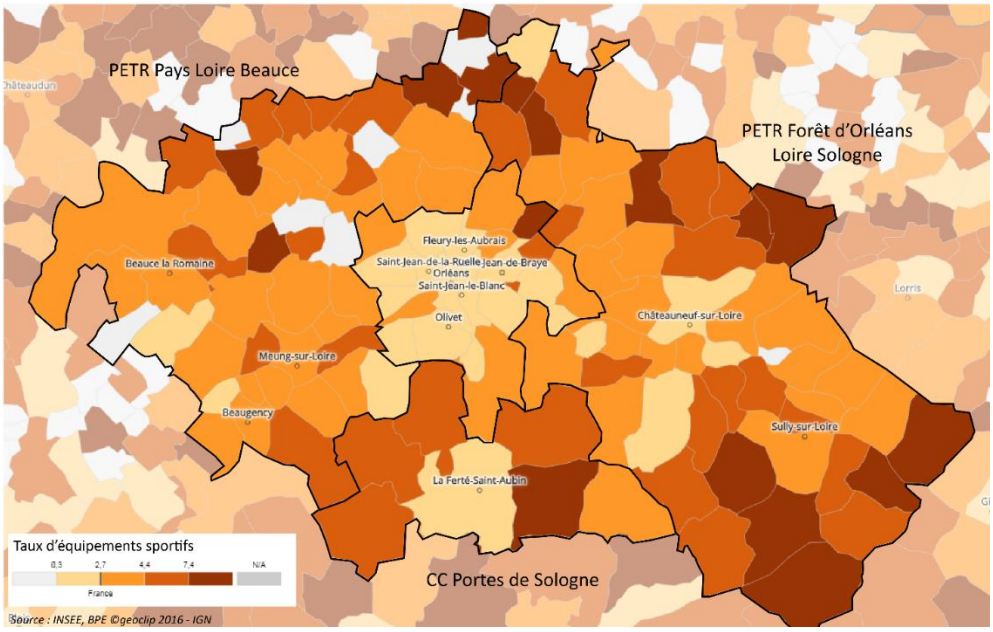


***Carte:** Répartition des collèges sur les trois SCoT.*

5.5 Les équipements culturels, sportifs et de loisirs

Les trois SCoT bénéficient d'un nombre important d'activités culturelles, de loisirs et sportives. S'ils restent dépendants d'Orléans Métropole pour l'offre en grands équipements culturels (théâtres, spectacles…), les territoires disposent néanmoins d'une offre de cinéma à l'échelle locale. La problématique majeure réside dans l'accès à ces équipements, avec un éloignement et des temps de parcours plus ou moins long selon leurs implantations.

On note toutefois la présence d'un théâtre à Beaugency (théâtre le Puit-Manu) et Meung-sur-Loire et de cinémas sur les communes d'Artenay, Beaugency, Meung-sur-Loire (Pays Loire Beauce) et Dampierre-en-Burly, Sully-sur-Loire (FOLS).



Carte: Taux d'équipements sportifs sur les trois SCoT.

Source : INSEE, BPE 2016

Le **PETR Pays Loire Beauce** dispose d'un bon niveau d'équipements culturels, avec notamment trois salles de cinéma (Meung-sur-Loire, Beaugency et Artenay) et le passage d'un cinémobile pour pallier l'éloignement de certaines communes et à l'absence de transports en commun en soirées. Il bénéficie d'un nombre important de médiathèques et de bibliothèques, qui gagneraient néanmoins en performance avec une mise en réseau et une mutualisation des moyens.

Les nombreuses associations, les salles de spectacles (salle du musée du théâtre forain à Artenay, Théâtre du Puits-Manu à Beaugency, salle de la Fabrique à Meung-sur-Loire) et les festivals organisés (Festicolor à Meung-sur-Loire, Baule d'air à Baule, La Belle Moisson à Patay, ou encore le Salon du livre à Beaugency) participent à la dynamique culturelle du PETR.

Les équipements sportifs sont quant à eux bien répartis sur le territoire, avec notamment une grande diversité d'équipements sur le Val de Loire et une offre un peu moins diversifiée sur le canton d'Artenay (salles omnisports, terrains de tennis, stades, piscines municipales, centre aquatique de Beaugency).

La distance moyenne d'accès aux équipements est plutôt bonne avec 10,4 km, contre 9,3km pour la région.

Ainsi le PETR propose une offre majeure d'équipements sportifs, culturels et de loisirs sur l'axe ligérien, avec Beaugency et Meung-sur-Loire comme polarités principales. Au nord du PETR, Patay et Artenay mais aussi Epieds-en-Beauce, Chevilly, Gidy, forment des polarités secondaires de dynamiques culturelles et sportives.

Quelques communes de la moitié nord du PETR présentent une moins bonne couverture en équipements (Villeneuve-sur-Conie, La-Chapelle-Onzerain, Rozière-en-Beauce, Bucy-le-Roi, Huêtre).

***Image 2a:** Théâtre le Puits Manu, Beaugency*

***Image 1b:** Cinémobile*

***Image 2a:** Salle de cinéma La Fabrique, Meung-sur-Loire*

***Image 2b :** Centre aquatique, Beaugency*

5.6 Une offre touristique entre patrimoine médiéval et Vallée de la Loire

Le Val de Loire offre un patrimoine culturel exceptionnel et fait partie d'une démarche d'excellence des « grands Sites » châteaux de la Loire.

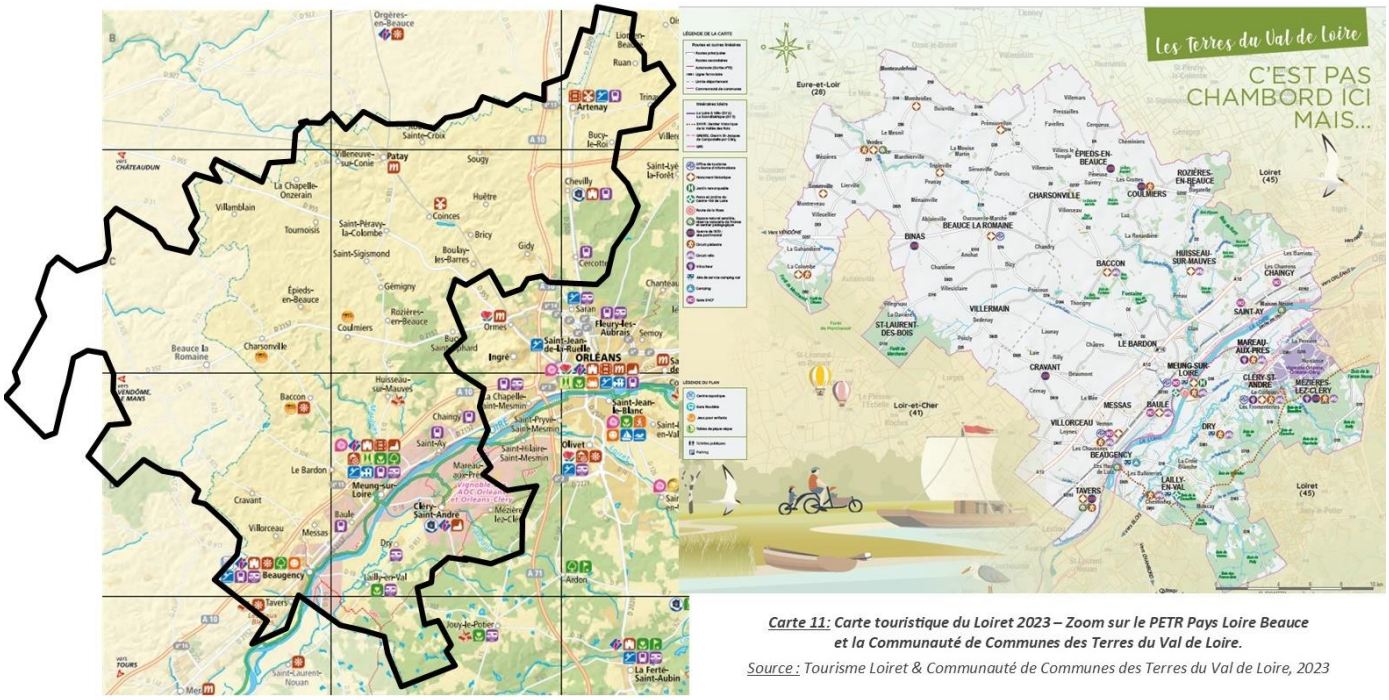
Les trois SCoT puisent leur identité notamment dans la présence de la Loire, classé au Patrimoine mondial de l'UNESCO. Le fleuve se découvre à pied sur les sentiers, à vélo sur le parcours « La Loire à Vélo », en canoë ou encore en bateaux traditionnels de la marine de Loire. Les bords de Loire sont aussi des lieux de vie pour effectuer une balade. De nombreuses guinguettes se sont installées dans le Loiret.

On recense de nombreuses boucles de randonnées, principalement localisées sur le territoire Forêt d'Orléans-Loire-Sologne :

- 46 sur le PETR Forêt d'Orléans-Loire-Sologne (38 sur la Communauté de Communes des Loges et 8 sur la Communauté de Communes de la Forêt),
- neuf sur le **PETR Pays Loire Beauce**, localisées sur la Communauté de Communes des Terres du Val de Loire,

- neuf sur le territoire de la Communauté de Communes des Portes de Sologne.

Le territoire de Sologne est traversé par le chemin de randonnée GR 3C, qui parcourt la Sologne du Loiret d'est en ouest (de Gien à Chambord).



Carte 11: Carte touristique du Loiret 2023 – Zoom sur le PETR Pays Loire Beauce et la Communauté de Communes des Terres du Val de Loire.

Source : Tourisme Loiret & Communauté de Communes des Terres du Val de Loire, 2023

Le territoire de l'Orléanais et ses alentours offrent plus d'une dizaine de sites incontournables. Il dispose de nombreux sites patrimoniaux à Orléans, avec la Cathédrale Sainte-Croix d'Orléans du 13ème - 18ème siècle, ainsi que la vieille ville, ses musées d'art moderne et ses jardins, avec le Parc floral de la Source.

Le château de Sully-sur-Loire, au sud du territoire des trois SCoT, fait partie d'une longue lignée des châteaux de la Loire.

Le territoire offre également des paysages remarquables, comme la Beauce. Depuis le XVème siècle, les grandes étendues de plaines venteuses ont favorisé l'implantation de moulins à vent. La plupart des moulins-pivots en bois ont disparu, mais le moulin de pierre d'Artenay tourne toujours sa toiture pour orienter ses ailes au vent. Aujourd'hui, ce sont les éoliennes qui ponctuent le paysage.

Les trois massifs d'Orléans, d'Ingrannes et de Lorris forment un immense arc de cercle forestier au nord de la Loire, entre Orléans et Gien. La forêt d'Orléans est riche en biodiversité, en milieux et en espèces rares, d'espaces aquatiques, de gouffres et de sources, de sous-bois et de coins à muguet, à jacinthe des bois, à jonquilles, et même à myrtilles. Le territoire du PETR Forêt d'Orléans-Loire-Sologne est également traversé par le canal d'Orléans.

***Image 4:** Paysage de la Forêt d'Orléans et de la Beauce.*

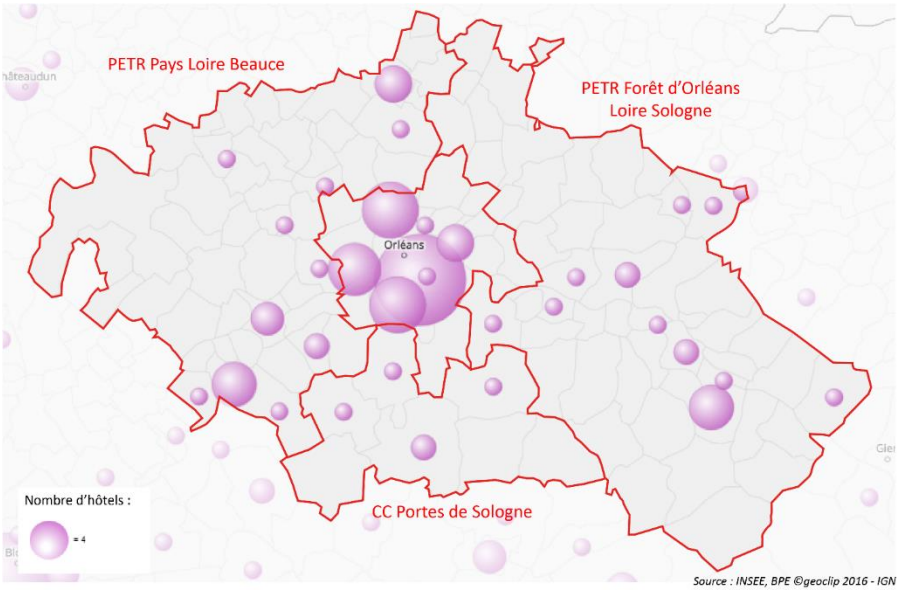
***Image 3:** Château de Sully-sur-Loire et basilique Notre Dame de Cléry-Saint-André.*

Pour accueillir les touristes, les trois SCoT comptent **43 hôtels** et **16 campings,** ainsi que de nombreux gîtes.

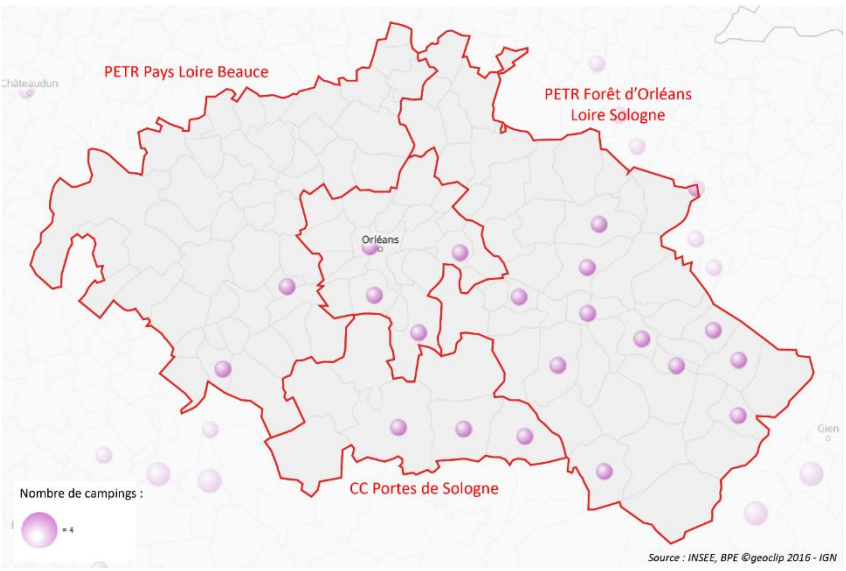
Capacités d'accueil touristique en 2017

SCOT	Communautés de Communes	Hôtels en 2017	Chambres dans hôtels en 2017	Campings en 2017	Emplacements de camping en 2017
CC PORTES DE SOLOGNE	CC des Portes de Sologne	5	186	3	40
PETR FORET D'ORLEANS-LOIRE-SOLOGNE	CC de la Forêt	-	-	-	-
	CC des Loges	7	110	5	38
	CC du Val de Sully	11	191	6	171
PETR PAYS LOIRE BEAUCE	CC de la Beauce Loirétaine	6	107	-	-
	CC des Terres du Val de Loire	14	272	2	80
3 SCOT		***43***	***866***	***16***	***329***
ORLEANS METROPOLE		55	2 802	4	-
LOIRET		147	4 811	45	679

Source: Insee 2017



***Carte 8:** Répartition de l'offre hôtelière sur les SCoT.*



***Carte 7:** Répartition de l'offre de campings sur les SCoT.*

5.7 Un accès au haut débit en progression

Le territoire départemental bénéficie d'une connexion haut débit plus performante en développement prioritaire pour les activités et les services. Cependant, des communes restent encore mal desservies.

5.7.1 Les communes du Loiret

La stratégie du Département du Loiret, dans l'aménagement numérique de son territoire, a été réfléchie dès 2008 et a conduit à établir son Schéma Directeur Territorial d'Aménagement du Numérique (SDTAN) en novembre 2009.

Alors que l'agglomération orléanaise et la ville de Montargis, zone moyennement dense, sont instituées *zone d'initiative privée* avec un opérateur leader, le reste du département devient une *zone d'initiative publique*.

Le réseau départemental Lysseo à très haut débit, en cours de déploiement, est porté par une délégation de services public, portées par SFR Collectivités depuis 2014 et ponctué par trois avenants afin d'ajuster les modalités d'interventions et l'évolution des objectifs, avec un dernier avenant en octobre 2018.

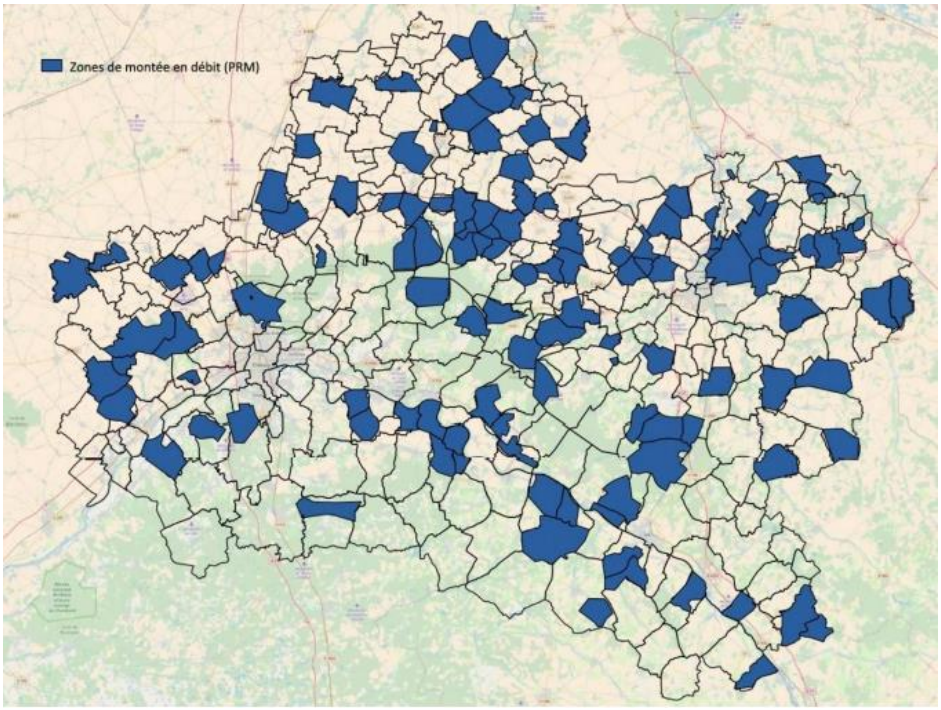
Ainsi en 2018, le département du Loiret a mis à jour sont SDTAN afin de répondre à deux nouveaux objectifs (dossier de presse, *Le Département généralise la fibre sur son territoire d'ici 2025*, Département du Loiret, octobre 2018) :

- un bon débit pour tous fin 2020,
- la fibre pour tous fin 2025.

Le Département du Loiret mise sur trois technologies pour atteindre ces objectifs : la fibre optique et la montée en débit DSL dans le cadre du réseau Lisseo, ainsi que la mise en place de la technologie du THD radio.

Le développement est organisé selon l'échéancier suivant :

- **période 2014-2020** : montée significative en débit sur 111 communes et mise en place d'une couverture fibre mutualisée sur 40 communes, via le projet Lisseo ;

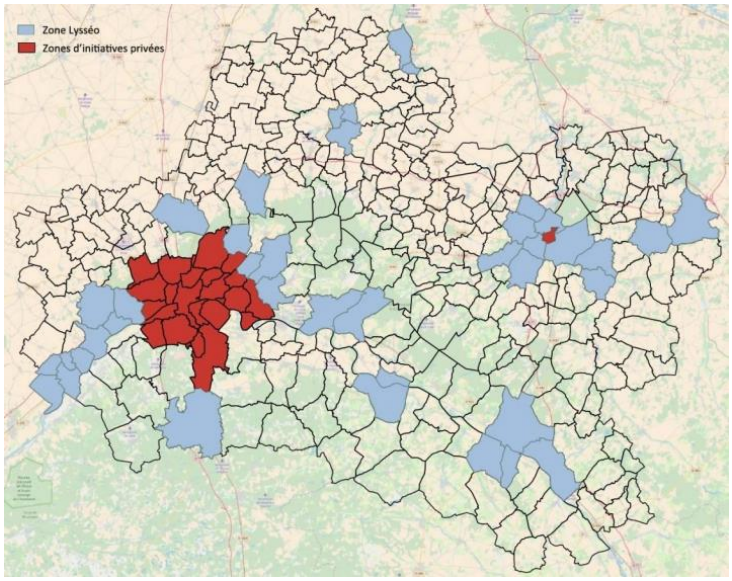


Communes du PETR Pays Loire Beauce pour lesquelles une opération a été réalisée en 2016 : Baccon, Chaingy, Coinces, Dry, Ruan, Trinay, Villamblain.

Communes pour lesquelles une opération aura été réalisée entre 2019 et 2020 : Baccon, Cercottes, Huêtre, Mézière-lez-Cléry.

***Carte 9:** Localisation des 111 sites sur lesquels une opération de montée en débit aura été réalisée en 2020.*

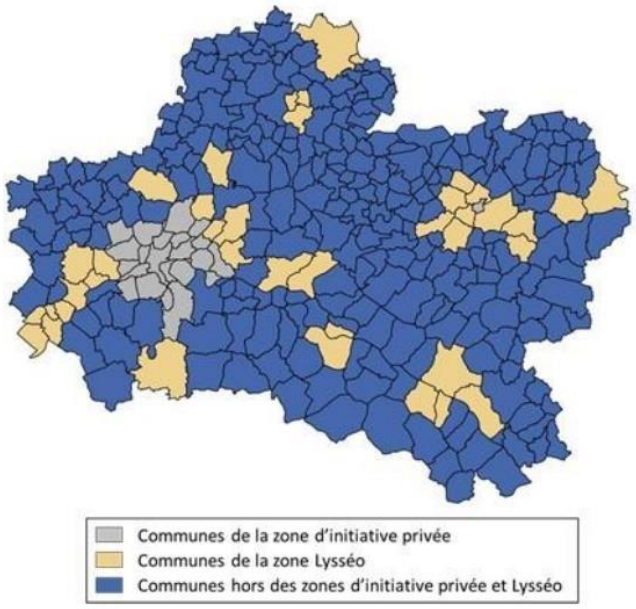
- **d'ici fin 2020 :** la fibre mutualisée sera déployée sur 40 communes ;



En bleu : les 40 communes de la zone Lisseo qui bénéficieront d'une couverture fibre d'ici 2020.

En rouge : communes pour lesquelles le déploiement est assuré par les opérateurs Orange ou SFR (Métropole d'Orléans et Montargis).

- **d'ici 2020** : déploiement du THD Radio, en complément du projet Lisseo, sur 40 communes cibles et 60 communes induites, afin de permettre aux foyers dépourvus de bon haut débit d'accéder à des débits entre 8 et 0 Mbit/s. Sont concernées sur le territoire du **PETR Pays Loire Beauce** les communes suivantes : Lion-en-Beauce, Bucy-le-Roi, Ruan, Trinay, Lailly-en-Val, Baule, Beaugency, Tavers, Charsonville, Epieds-en-Beauce, Gémigny, Rozière-en-Beauce, Coulmiers, Saint-Sigismond, Chaingy.
- **2020-2022 : généralisation de la fibre à 263 communes sur lesquelles ni les opérateurs privés, ni le projet Lisseo n'auront déployé de réseau fibre mutualisé.** Sont concernées sur le territoire des SCoT les communes suivantes : Beaugency, Chaingy, Chevilly, Huisseau-sur-Mauves, Meung-sur-Loire, Saint-Ay, Tavers, Villorceau.



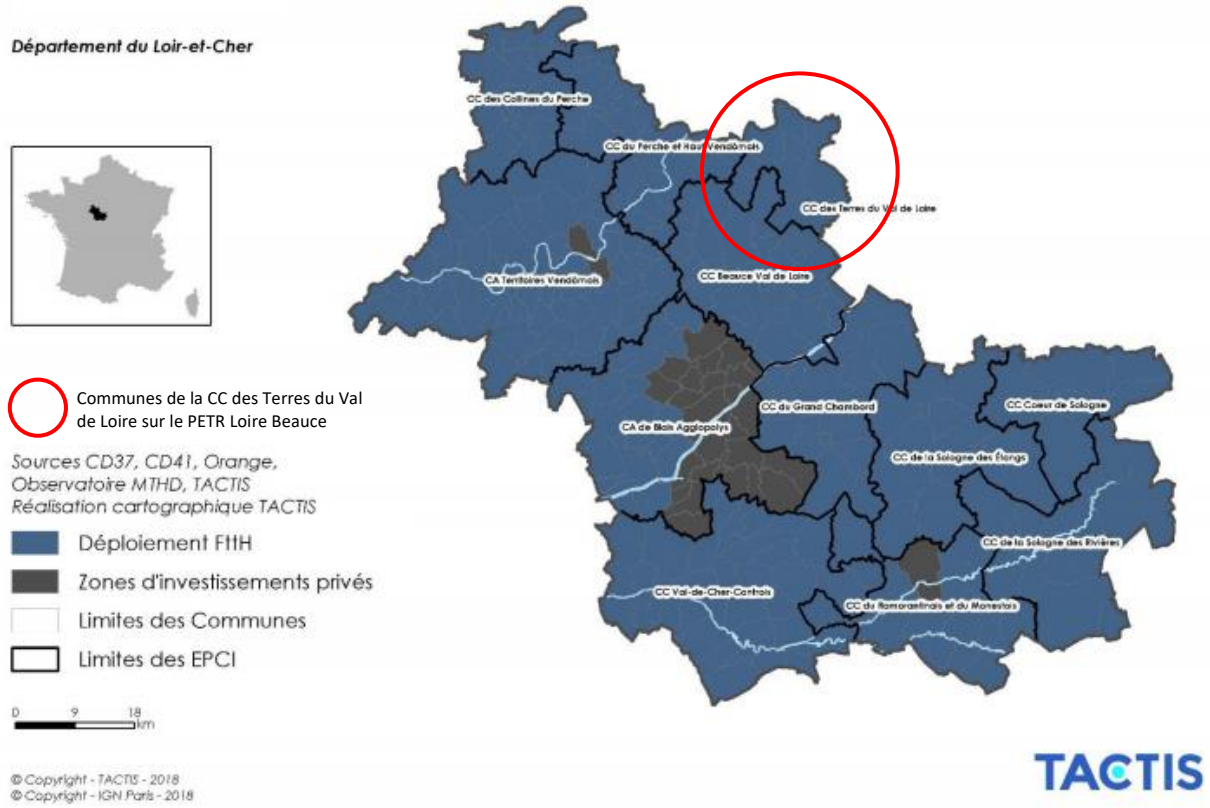
- **Horizon 2025 : un objectif de 100 % des foyers au-dessus de 100 Mbit/s.**

L'évolution du déploiement est consultable sur le site du réseau Lisseo (www.lisseo.fr, mise à jour mensuelle).

5.7.2 Les communes du Loir-et-Cher

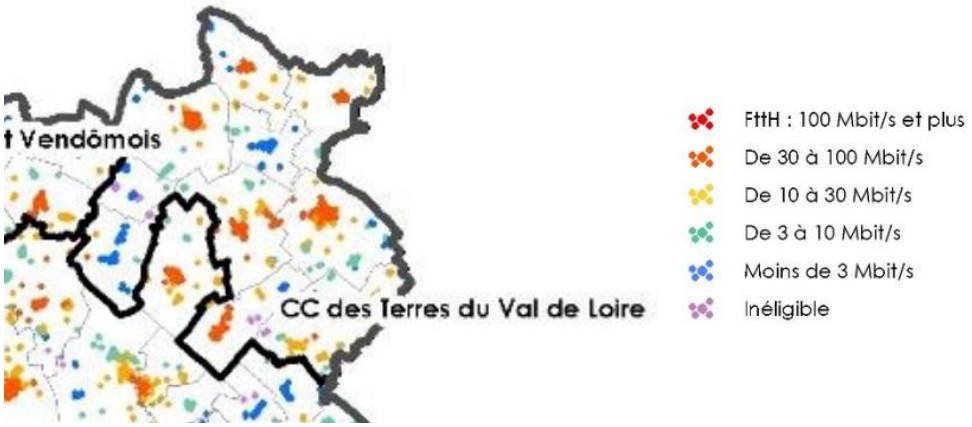
Le Conseil départemental du Loir-et-Cher a adopté la 1ère version de son Schéma Directeur Territorial d'Aménagement du Numérique (SDTAN) en 2012, avec un objectif de Très Haut Débit (THD) pour tous à l'horizon 2030. Le SDTAN a été révisé en 2013, pour un ajustement du phasage des opérations sans révision des objectifs principaux.

En 2018, le SDTAN a été mis à jour au regard de l'évolution du projet. Les collectivités du Loir-et-Cher souhaitent le déploiement de la fibre sur tout le département à horizon 2022.



Carte 10: Source : SDTAN 41, 2018.

Fin 2017, le département disposait d'une assez bonne couverture en service haut débit de qualité et enb bon débit, notamment sur la zone d'initiative publique, grâce aux opérations de montée en débit sur le territoire. Néanmoins, aucune commune de la Communauté de Communes du Val de Loire n'était éligible à la fibre.



Carte 11: Eligibilité technique à fin 2017 (zoom CC des Terres du Val de Loire).

Source : SDTAN 2018

SYNTHESE ET ENJEUX EQUIPEMENTS

Forces	Faiblesses
Une offre d'équipements et de loisirs concentrée, de manière générale, sur les communes en bord de Loire.	Une offre en équipements parfois absente sur certaines communes (parmi les plus rurales), mais une offre étoffée sur les pôles urbains voisins.
Une offre scolaire homogène pour les écoles d'enseignement secondaire et supérieure.	Sur les territoires **Pays Loire Beauce** et Sologne, un manque de structures d'accueil collectives pour la petite enfance. Une nécessité de réadapter les équipements d'enseignement aux nouveaux besoins de la population.
Une offre de santé essentiellement polarisée autour de la métropole d'Orléans (hôpitaux, cliniques ou services d'urgence). Un renforcement de la couverture médicale par l'aménagement de plusieurs maisons de santé sur l'ensemble des trois SCoT.	Une densité médicale plus faible sur le bassin de vie Orléanais, comparée à la densité régionale ou nationale. Un déséquilibre de l'offre de santé pour les habitants de communes excentrées et une difficulté d'accès.
Une offre d'équipements culturels, sportifs et de loisirs bien répartie.	Un accès souvent difficile, avec un temps de parcours assez long selon les implantations.
Des politiques locales volontaristes en matière de développement culturel et touristique. Une bonne répartition des établissements touristiques et proches des sites remarquables.	

Enjeux

PETR Pays Loire Beauce

- Préservation et développement des équipements de santé pour faire face au vieillissement de la population.
- Mise en cohérence entre les actions des SCoT, de la Métropole et entre les communes.
- Mutualisation des équipements à développer, en lien avec des espaces de vie (usage variés/moyens).

6 ANNEXES STATISTIQUES

6.1 Répartition des communes par strates démographiques

SCoT	EPCI	Communes > 5 000 habitants	Population en 2019
PETR Forêt d'Orléans-Loire-Sologne	CC des Loges	Châteauneuf-sur-Loire	8212
CC des Portes de Sologne	CC des Portes de Sologne	La Ferté-Saint-Aubin	7404
PETR Pays Loire Beauce	CC des Terres du Val de Loire	Beaugency	7339
PETR Pays Loire Beauce	CC des Terres du Val de Loire	Meung-sur-Loire	6540
PETR Forêt d'Orléans-Loire-Sologne	CC du Val de Sully	Sully-sur-Loire	5213
		Total	34708

SCoT	EPCI	Communes entre 2 500 et 4 999 habitants	Population en 2019
PETR Forêt d'Orléans-Loire-Sologne	CC de la Forêt	Neuville-aux-Bois	4947
PETR Forêt d'Orléans-Loire-Sologne	CC des Loges	Jargeau	4676
PETR Forêt d'Orléans-Loire-Sologne	CC des Loges	Sandillon	4114
PETR Pays Loire Beauce	CC des Terres du Val de Loire	Chaingy	3881
PETR Forêt d'Orléans-Loire-Sologne	CC des Loges	Fay-aux-Loges	3754
PETR Pays Loire Beauce	CC des Terres du Val de Loire	Saint-Ay	3561
PETR Pays Loire Beauce	CC des Terres du Val de Loire	Beauce la Romaine	3488
PETR Forêt d'Orléans-Loire-Sologne	CC de la Forêt	Traînou	3448
PETR Pays Loire Beauce	CC des Terres du Val de Loire	Cléry-Saint-André	3425
PETR Pays Loire Beauce	CC des Terres du Val de Loire	Lailly-en-Val	3103
PETR Forêt d'Orléans-Loire-Sologne	CC des Loges	Saint-Denis-de-l'Hôtel	3021
PETR Forêt d'Orléans-Loire-Sologne	CC des Loges	Donnery	2864
PETR Pays Loire Beauce	CC de la Beauce Loirétaine	Chevilly	2658
PETR Forêt d'Orléans-Loire-Sologne	CC du Val de Sully	Ouzouer-sur-Loire	2641
		Total	49581

SCoT	EPCI	Communes entre 1 000 et 2 499 habitants	Population en 2019
PETR Forêt d'Orléans-Loire-Sologne	CC de la Forêt	Loury	2492
PETR Forêt d'Orléans-Loire-Sologne	CC des Loges	Tigy	2333
PETR Pays Loire Beauce	CC de la Beauce Loirétaine	Patay	2244
PETR Forêt d'Orléans-Loire-Sologne	CC des Loges	Vitry-aux-Loges	2243
CC des Portes de Sologne	CC des Portes de Sologne	Marcilly-en-Villette	2138
PETR Pays Loire Beauce	CC des Terres du Val de Loire	Baule	2065
PETR Pays Loire Beauce	CC de la Beauce Loirétaine	Gidy	2057
PETR Forêt d'Orléans-Loire-Sologne	CC du Val de Sully	Saint-Benoît-sur-Loire	2004
PETR Forêt d'Orléans-Loire-Sologne	CC de la Forêt	Vennecy	1953
PETR Pays Loire Beauce	CC de la Beauce Loirétaine	Artenay	1951
PETR Forêt d'Orléans-Loire-Sologne	CC des Loges	Vienne-en-Val	1939
PETR Forêt d'Orléans-Loire-Sologne	CC du Val de Sully	Les Bordes	1920
PETR Forêt d'Orléans-Loire-Sologne	CC des Loges	Darvoy	1864
PETR Forêt d'Orléans-Loire-Sologne	CC des Loges	Saint-Martin-d'Abbat	1761
PETR Forêt d'Orléans-Loire-Sologne	CC du Val de Sully	Bray-Saint-Aignan	1741
PETR Pays Loire Beauce	CC des Terres du Val de Loire	Huisseau-sur-Mauves	1704
PETR Pays Loire Beauce	CC des Terres du Val de Loire	Mareau-aux-Prés	1508
PETR Pays Loire Beauce	CC de la Beauce Loirétaine	Cercottes	1491
PETR Forêt d'Orléans-Loire-Sologne	CC du Val de Sully	Dampierre-en-Burly	1452
CC des Portes de Sologne	CC des Portes de Sologne	Jouy-le-Potier	1440
PETR Pays Loire Beauce	CC des Terres du Val de Loire	Épieds-en-Beauce	1430
CC des Portes de Sologne	CC des Portes de Sologne	Ménestreau-en-Villette	1423
PETR Pays Loire Beauce	CC des Terres du Val de Loire	Dry	1397
PETR Forêt d'Orléans-Loire-Sologne	CC du Val de Sully	Neuvy-en-Sullias	1359
PETR Pays Loire Beauce	CC des Terres du Val de Loire	Tavers	1357
PETR Forêt d'Orléans-Loire-Sologne	CC de la Forêt	Rebréchien	1311
CC des Portes de Sologne	CC des Portes de Sologne	Ligny-le-Ribault	1230
PETR Forêt d'Orléans-Loire-Sologne	CC des Loges	Bouzy-la-Forêt	1218
PETR Forêt d'Orléans-Loire-Sologne	CC de la Forêt	Saint-Lyé-la-Forêt	1202
PETR Forêt d'Orléans-Loire-Sologne	CC des Loges	Férolles	1142
PETR Forêt d'Orléans-Loire-Sologne	CC de la Forêt	Aschères-le-Marché	1136
PETR Pays Loire Beauce	CC des Terres du Val de Loire	Villorceau	1100
CC des Portes de Sologne	CC des Portes de Sologne	Ardon	1092
PETR Pays Loire Beauce	CC de la Beauce Loirétaine	Boulay-les-Barres	1053
PETR Forêt d'Orléans-Loire-Sologne	CC du Val de Sully	Saint-Père-sur-Loire	1031
PETR Pays Loire Beauce	CC des Terres du Val de Loire	Messas	1004
		Total	57785

SCoT	EPCI	Communes entre 500 et 999 habitants	Population en 2019
PETR Pays Loire Beauce	CC des Terres du Val de Loire	Le Bardon	987
PETR Pays Loire Beauce	CC des Terres du Val de Loire	Cravant	956
PETR Forêt d'Orléans-Loire-Sologne	CC du Val de Sully	Cerdon	932
PETR Forêt d'Orléans-Loire-Sologne	CC du Val de Sully	Viglain	868
PETR Pays Loire Beauce	CC des Terres du Val de Loire	Mézières-lez-Cléry	815
PETR Pays Loire Beauce	CC de la Beauce Loirétaine	Sougy	814
PETR Forêt d'Orléans-Loire-Sologne	CC des Loges	Sury-aux-Bois	790
PETR Pays Loire Beauce	CC de la Beauce Loirétaine	Saint-Péravy-la-Colombe	752
PETR Forêt d'Orléans-Loire-Sologne	CC du Val de Sully	Germigny-des-Prés	728
CC des Portes de Sologne	CC des Portes de Sologne	Sennely	713
PETR Forêt d'Orléans-Loire-Sologne	CC du Val de Sully	Bonnée	710
PETR Forêt d'Orléans-Loire-Sologne	CC des Loges	Sigloy	665
PETR Pays Loire Beauce	CC des Terres du Val de Loire	Binas	659
PETR Pays Loire Beauce	CC des Terres du Val de Loire	Baccon	654
PETR Forêt d'Orléans-Loire-Sologne	CC du Val de Sully	Guilly	645
PETR Forêt d'Orléans-Loire-Sologne	CC du Val de Sully	Vannes-sur-Cosson	614
PETR Pays Loire Beauce	CC des Terres du Val de Loire	Charsonville	613
PETR Forêt d'Orléans-Loire-Sologne	CC du Val de Sully	Saint-Aignan-le-Jaillard	611
PETR Forêt d'Orléans-Loire-Sologne	CC du Val de Sully	Villemurlin	575
PETR Forêt d'Orléans-Loire-Sologne	CC des Loges	Ingrannes	556
PETR Pays Loire Beauce	CC de la Beauce Loirétaine	Bricy	554
PETR Forêt d'Orléans-Loire-Sologne	CC du Val de Sully	Isdes	548
PETR Forêt d'Orléans-Loire-Sologne	CC des Loges	Ouvrouer-les-Champs	547
PETR Pays Loire Beauce	CC des Terres du Val de Loire	Coulmiers	541
PETR Pays Loire Beauce	CC de la Beauce Loirétaine	Coinces	516
		Total	17363

SCoT	EPCI	Communes < 500 habitants	Population en 2019
PETR Forêt d'Orléans-Loire-Sologne	CC du Val de Sully	Saint-Florent	453
PETR Forêt d'Orléans-Loire-Sologne	CC des Loges	Sully-la-Chapelle	450
PETR Forêt d'Orléans-Loire-Sologne	CC du Val de Sully	Lion-en-Sullias	398
PETR Forêt d'Orléans-Loire-Sologne	CC de la Forêt	Villereau	394
PETR Pays Loire Beauce	CC de la Beauce Loirétaine	Tournoisis	392
PETR Pays Loire Beauce	CC des Terres du Val de Loire	Villermain	391
PETR Pays Loire Beauce	CC des Terres du Val de Loire	Saint-Laurent-des-Bois	310
PETR Pays Loire Beauce	CC de la Beauce Loirétaine	Villamblain	286
PETR Pays Loire Beauce	CC de la Beauce Loirétaine	Huêtre	284
PETR Forêt d'Orléans-Loire-Sologne	CC des Loges	Combreux	274
PETR Pays Loire Beauce	CC de la Beauce Loirétaine	Saint-Sigismond	267
PETR Forêt d'Orléans-Loire-Sologne	CC de la Forêt	Montigny	239
PETR Pays Loire Beauce	CC de la Beauce Loirétaine	Trinay	217
PETR Forêt d'Orléans-Loire-Sologne	CC des Loges	Seichebrières	212
PETR Pays Loire Beauce	CC de la Beauce Loirétaine	Gémigny	211
PETR Pays Loire Beauce	CC de la Beauce Loirétaine	Ruan	204
PETR Pays Loire Beauce	CC de la Beauce Loirétaine	Villeneuve-sur-Conie	200
PETR Pays Loire Beauce	CC de la Beauce Loirétaine	Bucy-Saint-Liphard	193
PETR Pays Loire Beauce	CC des Terres du Val de Loire	Rozières-en-Beauce	185
PETR Pays Loire Beauce	CC de la Beauce Loirétaine	Bucy-le-Roi	176
PETR Forêt d'Orléans-Loire-Sologne	CC de la Forêt	Bougy-lez-Neuville	161
PETR Pays Loire Beauce	CC de la Beauce Loirétaine	Rouvray-Sainte-Croix	140
PETR Pays Loire Beauce	CC de la Beauce Loirétaine	Lion-en-Beauce	139
PETR Pays Loire Beauce	CC de la Beauce Loirétaine	La Chapelle-Onzerain	115
		Total	6291

6.2 Evolution démographique par territoire (SCoT, EPCI)

3 SCoT - *Calcul des taux de variation annuels*

	Population		Evolution en nombre	
	Nombre	*Evolution annuelle*	*Total*	*Par an*
Population 2019	165728			
Population 1999	140594			
		0,89%	25134	1257
Population 2019	165728			
Population 2009	156673			
		1,03%	16079	1608
Population 2009	156673			
Population 1999	140594			
		1,14%	16079	1608
Population 1999	140594			
Population 1990	132164			
		0,71%	8430	937
Population 1990	132164			
Population 1982	122161			
		1,02%	10003	1250
Population 1982	122161			
Population 1975	101519			
		2,90%	20642	2949
Population 1975	101519			
Population 1968	92674			
		1,36%	8845	1264
			Source : INSEE 2019	

Orléans Métropole - *Calcul des taux de variation annuels*

	Population		Evolution en nombre	
	Nombre	*Evolution annuelle*	*Total*	*Par an*
Population 2019	288229			
Population 1999	266446			
		0,41%	21783	1089
Population 2019	288229			
Population 2009	272172			
		0,21%	5726	573
Population 2009	272172			
Population 1999	266446			
		0,21%	5726	573
Population 1999	266446			
Population 1990	245849			
		0,93%	20597	2289
Population 1990	245849			
Population 1982	222870			
		1,29%	22979	2872
Population 1982	222870			
Population 1975	210796			
		0,82%	12074	1725
Population 1975	210796			
Population 1968	171160			
		3,31%	39636	5662
				Source : INSEE 2019

Population du Loiret - *Calcul des taux de variation annuels*

	Population		Evolution en nombre	
	Nombre	*Evolution annuelle*	*Total*	*Par an*
Population 2019	680434			
Population 1999	617928			
		0,51%	62506	3125
Population 2019	680434			
Population 2009	653337			
		0,54%	35409	3541
Population 2009	653337			
Population 1999	617928			
		0,57%	35409	3541
Population 1999	617928			
Population 1990	580423			
		0,72%	37505	4167
Population 1990	580423			
Population 1982	535458			
		1,05%	44965	5621
Population 1982	535458			
Population 1975	489942			
		1,33%	45516	6502
Population 1975	489942			
Population 1968	430344			
		1,98%	59598	8514
			Source : INSEE 2019	

Partie 2 : Economie

PETR Pays Loire Beauce - *Calcul des taux de variation annuels*

	Population		Evolution en nombre	
	Nombre	*Evolution annuelle*	*Total*	*Par an*
Population 2019	65927			
Population 1999	55871			
		0,90%	10056	503
Population 2019	65927			
Population 2009	62228			
		1,02%	6357	636
Population 2009	62228			
Population 1999	55871			
		1,14%	6357	636
Population 1999	55871			
Population 1990	53646			
		0,46%	2225	247
Population 1990	53646			
Population 1982	51232			
		0,59%	2414	302
Population 1982	51232			
Population 1975	43952			
		2,37%	7280	1040
Population 1975	43952			
Population 1968	40834			
		1,09%	3118	445
			Source : INSEE 2019	

CC des Terres du Val de Loire - *Calcul des taux de variation annuels*

	Population		Evolution en nombre	
	Nombre	*Evolution annuelle*	*Total*	*Par an*
Population 2019	49013			
Population 1999	41915			
		0,85%	7098	355
Population 2019	49013			
Population 2009	46655			
		1,02%	4740	474
Population 2009	46655			
Population 1999	41915			
		1,13%	4740	474
Population 1999	41915			
Population 1990	39939			
		0,55%	1976	220
Population 1990	39939			
Population 1982	37824			
		0,70%	2115	264
Population 1982	37824			
Population 1975	31561			
		2,83%	6263	895
Population 1975	31561			
Population 1968	29208			
		1,15%	2353	336
			Source : INSEE 2019	

CC de la Beauce Loirétaine - *Calcul des taux de variation annuels*

	Population		Evolution en nombre	
	Nombre	*Evolution annuelle*	*Total*	*Par an*
Population 2019	16914			
Population 1999	13956			
		1,06%	2958	148
Population 2019	16914			
Population 2009	15573			
		1,04%	1617	162
Population 2009	15573			
Population 1999	13956			
		1,16%	1617	162
Population 1999	13956			
Population 1990	13707			
		0,20%	249	28
Population 1990	13707			
Population 1982	13408			
		0,28%	299	37
Population 1982	13408			
Population 1975	12391			
		1,17%	1017	145
Population 1975	12391			
Population 1968	11626			
		0,94%	765	109
			Source : INSEE 2019	

1 LE TISSU ECONOMIQUE LOCAL

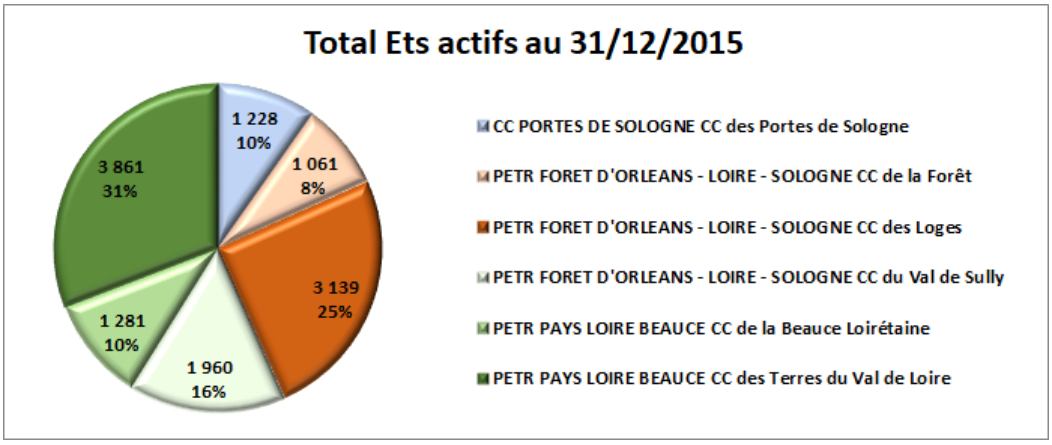
1.1 Le tissu économique local

Le territoire des trois SCoT dénombre 12 530 établissements actifs répertoriés en 2015 toutes activités confondues.

Nombre d'établissements actifs par secteurs d'activité en 2015

	EPCI	Ets actifs
PETR PAYS LOIRE BEAUCE	CC de la Beauce Loirétaine	1 281
	CC des Terres du Val de Loire	3 861
	3 SCOTs	***12 530***
	ORLEANS METROPOLE	***23 134***

Clap 2010 - 2015



Les 3 SCoT comptent 35 % des établissements recensés à l'échelle de l'inter-SCoT (Orléans Métropole compris). Au sein du territoire des 3 SCoT, la répartition des établissements est la suivante :

Le PETR Pays Loire Beauce dénombre 5 142 établissements actifs répertoriés toutes activités confondues (41 % des 3 SCoT) :

- 1 281 dans la Communauté de Communes de la Beauce Loirétaine ;
- 3 861 dans la Communauté de Communes Terres du Val de Loire.

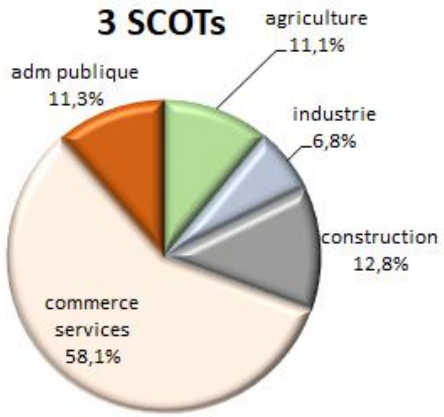
Répartition du nombre d'établissements actifs par secteurs d'activité en 2015

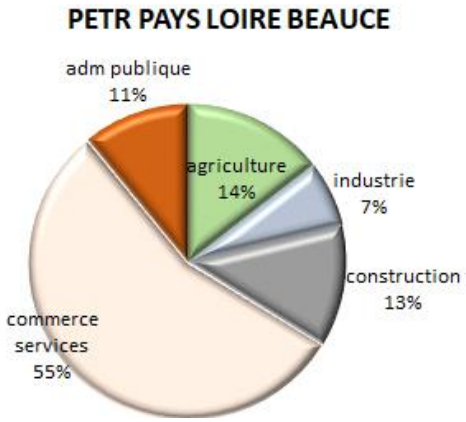
	EPCI	Total %	Agriculture %	Industrie %	Construction %	Commerce services %	*Dont commerce rep auto %*	Adm publique %
PETR PAYS LOIRE BEAUCE	CC de la Beauce Loirétaine	100,0%	24,7%	6,9%	10,9%	47,2%	*12,3%*	10,2%
	CC des Terres du Val de Loire	100,0%	11,0%	6,8%	13,1%	58,0%	*15,6%*	11,1%
3 SCOTs		100,0%	11,1%	6,8%	12,8%	58,1%	16,2%	11,3%
ORLEANS METROPOLE		100,0%	0,9%	4,2%	9,1%	71,3%	*18,8%*	14,5%
LOIRET		100,0%	6,7%	5,5%	11,0%	63,9%	*18,7%*	12,8%

L'activité tertiaire regroupe une large majorité des établissements actifs (69,4 %) dont :

- 58,1 % dans les secteurs « commerces, transports et services divers » ;
- 11,3 % dans le secteur de l'administration publique.

Le tertiaire domine sur l'ensemble des SCoT et des EPCI, mais de manière différenciée. Cette différence est essentiellement liée à une part plus ou moins grande de l'activité agricole, qui est plus ou moins marquée selon les EPCI : le territoire des 3 SCoT se démarque par une proportion importante d'établissements actifs dans le secteur de l'agriculture : 11 %, du fait d'une proportion forte dans la Beauce : 24,7 % dans la Communauté de Communes de la Beauce Loirétaine.





1.2 Une activité portée à la fois par le développement des Très Petites Entreprises (TPE) et la présence d'établissements de 50 salariés et plus

Les entreprises de moins de 10 salariés représentent 94,8 % des établissements actifs recensés sur le territoire des 3 SCoT.

Le poids des entreprises sans salariés sur le territoire des 3 SCoT (71, 6 %) est un peu plus élevé que celui du département de Loiret (68,9 %), et représente ainsi près de 2/3 des établissements actifs du territoire.

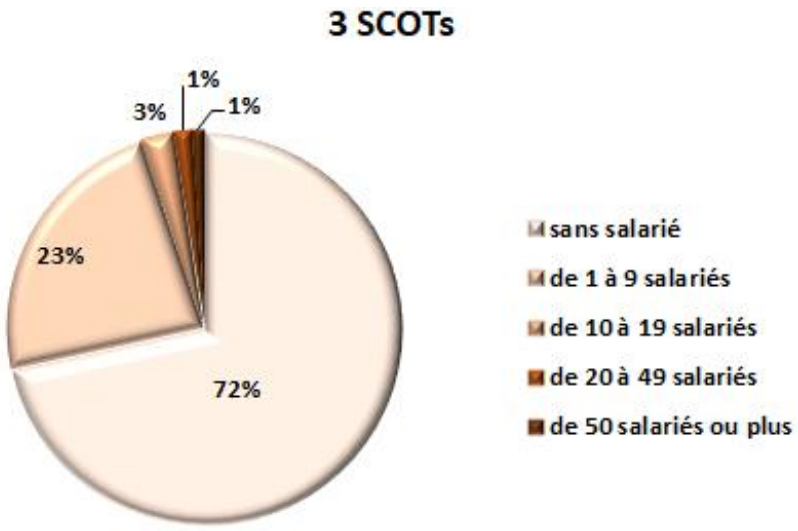
De même, les TPE (Très Petites Entreprises) sont également représentés puisque 23,2 % des établissements emploient de 1 à 9 salariés.

Le territoire des 3 SCoT comptent 120 établissements de 50 salariés ou plus à la fin de l'année 2015.

Répartition du nombre d'établissement par nombre de salariés employés sur chaque territoire en 2015

	EPCI	sans salarié	de 1 à 9 salariés	de 10 à 19 salariés	de 20 à 49 salariés	de 50 salariés ou plus
PETR PAYS LOIRE BEAUCE	CC de la Beauce Loirétaine	917	295	37	19	13
	CC des Terres du Val de Loire	2 762	897	100	62	40
	3 SCOTs	***8 972***	***2 911***	***346***	***181***	***120***
	ORLEANS METROPOLE	***15 311***	***5 730***	***970***	***654***	***469***

Clap 2010 – 2015

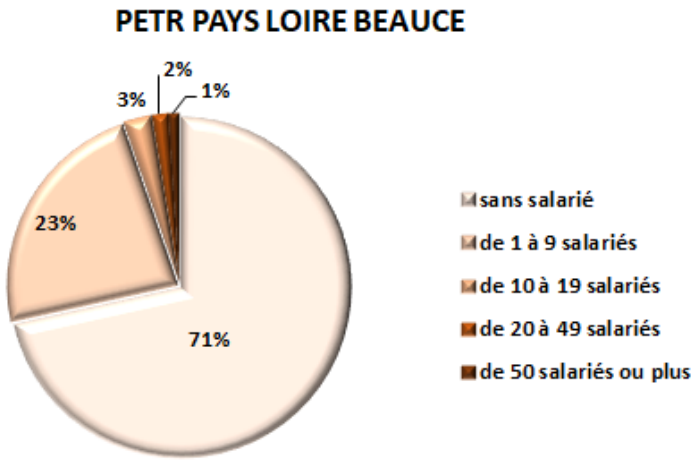


Sur le territoire du PETR Pays Loire Beauce :

Les entreprises de moins de 10 salariés représentent 94,7 % des établissements actifs recensés.

Le poids des entreprises sans salariés sur le territoire du SCoT (71,5 %) est supérieur à celui du département de Loiret (68,9 %), et représente ainsi près de 2/3 des établissements actifs du territoire.

De même, les Très Petites Entreprises (TPE) sont également représentées puisque 23,2 % des établissements emploient de 1 à 9 salariés.



En 2015, les 3 SCoT comptent 1 665 établissements actifs supplémentaires par rapport à 2010. Il s'agit du solde d'une évolution contrastée : forte évolution des entreprises sans salariés mais léger recul des Très Petites Entreprises (TPE) et perte de quelques établissements de 20 à 49 salariés (moins 27 établissements).

En revanche, le tissu de grandes entreprises est renforcé sur le territoire des 3 SCoT : + 6 unités (tendance à la baisse sur la Métropole et à l'échelle du département du Loiret).

Evolution du nombre d'établissements par nombre de salariés employés entre 2010 et 2015

	EPCI	Total	sans salarié	de 1 à 9 salariés	de 10 à 19 salariés	de 20 à 49 salariés	de 50 salariés ou plus
PETR PAYS LOIRE BEAUCE	CC de la Beauce Loirétaine	+ 34	+ 44	- 5	- 3	- 1	- 1
	CC des Terres du Val de Loire	+ 625	+ 644	- 20	+ 12	- 13	+ 2
3 SCOTs		+ 1 665	+ 1 806	- 134	+ 14	- 27	+ 6
ORLEANS METROPOLE		+ 4 226	+ 4 387	- 116	+ 16	- 53	- 8
LOIRET		+ 7 735	+ 8 242	- 461	+ 46	- 69	- 23

Sur le territoire du PETR Pays Loire Beauce :

En 2015, le PETR compte 659 établissements actifs supplémentaires par rapport à 2010. Il s'agit du solde d'une évolution contrastée : forte évolution des entreprises sans salariés mais léger recul des Très Petites Entreprises (TPE) et perte de quelques établissements de 20 à 49 salariés (moins 14 établissements).

En revanche, le tissu de grandes entreprises se maintient sur le territoire du SCoT : + 1 unité.

Une majorité des grandes entreprises implantées sur le territoire des 3 SCoT développent des activités tertiaires (60 %).

L'industrie compte cependant 40 % des grandes entreprises. Le tissu industriel est plus développé sur le territoire du PETR Forêt d'Orléans-Loire-Sologne (48,2 % des grandes entreprises recensées).

Nombre d'établissements actifs de 50 salariés ou plus par secteur d'activité au 31/12/2015

	EPCI	Total	agriculture	industrie	construction	commerce services	*dont commerce rep auto*	adm publique
PETR PAYS LOIRE BEAUCE	CC de la Beauce Loirétaine	13	-	4	-	5	-	4
	CC des Terres du Val de Loire	40	-	8	2	12	*5*	18
3 SCOTs		***120***	***1***	***44***	***3***	***29***	***13***	***43***

Contexte économique en 2017 (source : Panorama Loiret 2017) :

- Fermeture de l'usine HTACHI à Ardon (SCoT CC Portes de Sologne).
- La logistique présente un bon ancrage, avec, en premier lieu, le site d'Artenay-Poupry qui accueille la plus grande plateforme Carrefour de France (130.000 m2). Caudalie construit un nouveau bâtiment de 13.000 m2 à Gidy pour stocker tous ses produits, et préparer les commandes pour l'Europe.
- Si le chômage (9,1%) reste bien plus élevé qu'avant la crise, il décroît lentement : le taux a perdu 0,9 % en un an. Le nombre d'inscrits sans activité est en baisse (-5 % de septembre 2016 à septembre 2017).
- **La production et les investissements en hausse.** La tendance est, en effet, nettement à la reprise dans l'industrie.
- De nombreux investissements ont été menés, ces dernières années. Construction, innovations ou acquisitions d'autres sociétés chez Redex à Ferrières-en-Gâtinais, Swiss Krono à Sully-sur-Loire (panneaux en bois aggloméré), Séphora à Saran (bâtiment administratif), Pochet du Courval à Beaugency (flacons en verre pour les parfums), Trouillet à Neuville-aux-Bois (carrossier industriel), Toutenkamion à Ladon (fabrication d'unités mobiles), Orangina Suntory France à Donnery (boissons gazeuses), Antartic à Saint-Martin- d'Abbat (boissons), Pierre-Fabre à Gien, Merck à Semoy ou Servier à Gidy (médicaments), Etoile du Maine à Ingré (concessions Mercedes) ou Interforum à Malesherbes (distribution de livres et impression à la commande), Mountpark à Meung-sur-Loire ...

Détail des établissements actifs de 50 salariés ou plus en 2019

(http://www.aef.cci.fr)

SCOT	EPCI	COMMUNE	ENTREPRISE
PETR PAYS LOIRE BEAUCE	**CC de la Beauce Loirétaine**	ARTENAY (45410)	ARTENAY BARS
			COLIS PRIVE
			XPO SUPPLY CHAIN FRANCE
		BUCY SAINT LIPHARD (45140)	SOCIETE POUR L'ENVIRONNEMENT ET LE
		CERCOTTES (45520)	TRANSPORTS TENDRON
		CHEVILLY (45520)	LE TELLIER EMBALLAGES (L.T.E.)
			SCHAEFFLER FRANCE
		GIDY (45520)	HOLDING DE RESTAURATION CONCEDEE
			BIOLOGIE SERVIER
			CAUDALIE
			LES LABORATOIRES SERVIER INDUSTRIE
		PATAY (45310)	LES LAVANDIERES

SCOT	EPCI	COMMUNE	ENTREPRISE
PETR PAYS LOIRE BEAUCE	CC des Terres du Val de Loire	BAULE (45130)	OCP REPARTITION
			REXEL FRANCE
			AVENIR 2000
		BEAUCE LA ROMAINE (41240)	SAS SOCIETE DES CARS SIMPLON
		BEAUGENCY (45190)	PLANETT LOGISTIQUE ORLEANS
		BEAUGENCY (45190)	POCHET DU COURVAL
		CHAINGY (45380)	SOCIETE POUR L'ENVIRONNEMENT ET LE
			SOCIETE ORLEANAISE DE COMBUSTIBLES
			CLINIQUE BELLE ALLEE
		DRY (45370)	SABARD
		HUISSEAU SUR MAUVES (45130)	LE PARC DES MAUVES
		LAILLY EN VAL (45740)	INITIAL BTB
		MEUNG SUR LOIRE (45130)	AEML
			LES BEGONIAS
			OFFICE DEPOT FRANCE
			ID LOGISTICS FRANCE
			JUNGHEINRICH FRANCE
			LA POSTE SA
			MSL CIRCUITS
			NGK SPARK PLUGS FRANCE SAS
			SERIS SECURITY
		TAVERS (45190)	SOCIETE BALGENTIENNE DE DISTRIBUTI

1.3 Des activités réparties entre économie présentielle et activités productives

Remarques préliminaires :

Le développement des territoires repose en grande partie sur les activités économiques qui y sont localisées et leur capacité à en accueillir d'autres. Ces activités sont porteuses d'emplois et sont également à l'origine d'une distribution de revenus. Elles permettent de répondre à des logiques économiques et, selon leur importance, renforcer les territoires.

L'expression **économie présentielle** décrit une économie basée sur la population réellement présente sur un territoire qui peut varier rapidement, et qui à la fois produit et consomme. Elle se distingue de l'analyse économique classique qui est basée sur les lieux de production traditionnels (usines, services, etc.).

Ainsi, les **activités présentielles** sont les activités mises en œuvre localement pour la production de biens et de services visant la satisfaction des besoins de personnes présentes dans la zone, qu'elles soient résidentes ou touristes. Sont généralement classées dans cette sphère, les services aux particuliers, la construction, la santé, l'action sociale, le commerce de détail, les activités financières et le transport de voyageurs.

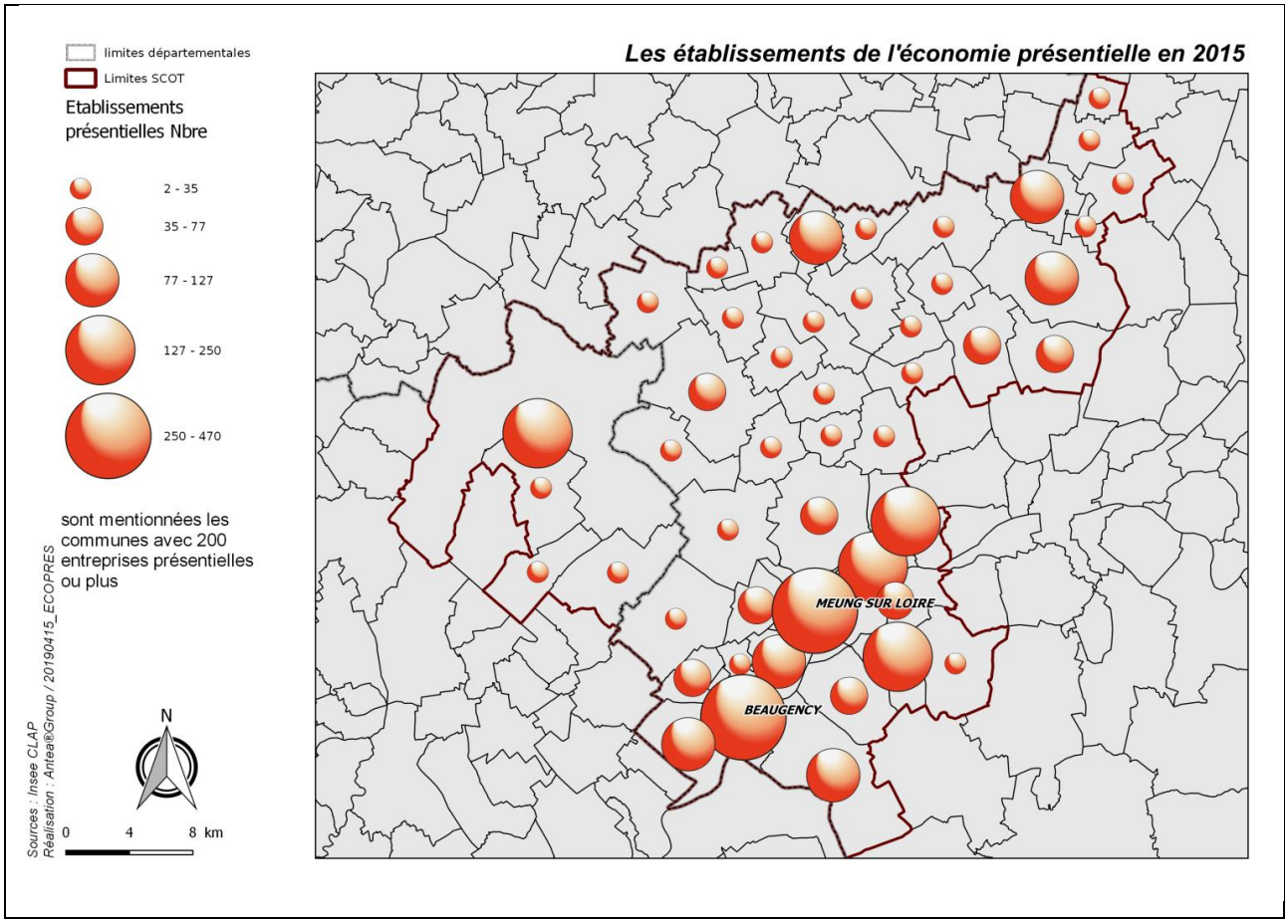
Les **activités productives** qualifient des activités qui produisent des biens majoritairement consommés hors de la zone et des activités de services tournées principalement vers les entreprises correspondantes.

Ces dernières regroupent principalement l'agriculture, l'industrie, le secteur de l'énergie, les services aux entreprises et le transport de marchandises.

1.3.1 L'économie présentielle

	EPCI	Ets actifs sphère présentielle	Postes Ets actifs sphère présentielle
PETR PAYS LOIRE BEAUCE	CC de la Beauce Loirétaine	607	1 690
	CC des Terres du Val de Loire	2 234	6 832
3 SCOTs		7 343	18 097
ORLEANS METROPOLE		14 445	88 894
LOIRET		33 368	142 236

L'économie présentielle (liée à la satisfaction des besoins de la population) est marquée sur le territoire du SCoT : près de 7 350 des établissements actifs.



1.3.2 Les activités productives

Les activités productives (établissements et effectifs)

	EPCI	Ets actifs sphère productive	Postes Ets actifs sphère productive
PETR PAYS LOIRE BEAUCE	CC de la Beauce Loirétaine	674	2 319
	CC des Terres du Val de Loire	1 627	3 409
3 SCOTs		5 187	17 459
ORLEANS METROPOLE		8 689	44 259
LOIRET		21 078	84 968

Les activités productives sur le territoire des 3 SCoT occupent beaucoup moins d'actifs en proportion (3,4 salariés par établissements, contre 5,1 pour la métropole d'Orléans).

Comparé aux moyennes départementales, l'écart est net et peut s'expliquer par un nombre proportionnellement moins important de grandes entreprises (supérieur à 50 salariés) dans cette sphère de l'économie.

1.3.3 Créations d'entreprises et dynamisme économique

Création d'entreprises en 2015 et 2016

SCOT	EPCI	Entreprises créées en 2015	Entreprises créées en 2016
PETR PAYS LOIRE BEAUCE	CC de la Beauce Loirétaine	67	74
	CC des Terres du Val de Loire	257	250
3 SCOTs		838	858
LOIRET		4 015	4 102

La dynamique de création d'entreprises révèle une baisse de rythme au cours des dernières années d'observation : - 2,1 % en moyenne à l'échelle départementale. Cette baisse est légèrement plus prononcée au niveau des 3 SCoT : 2,3%

Répartition des entreprises créées en 2016 selon les secteurs sur le territoire des 3 SCoT et en Loiret

SCOT	EPCI	Créations d'entreprises en 2016	*dont entreprises individuelles*	Industrie	construction	commerce, transports, hébergement et restauration	services marchands auprès des entreprises	services marchands auprès des ménages
PETR PAYS LOIRE BEAUCE	CC de la Beauce Loirétaine	74	*70,3%*	8	13	20	11	22
	CC des Terres du Val de Loire	250	*65,6%*	16	42	58	67	67
3 SCOTs		858	*64,2%*	53	135	239	218	213
LOIRET		4 102	*65,7%*	191	565	1 285	1 122	939

Les trois secteurs les plus dynamiques sont :

- les services marchands auprès des Commerce, transport, hébergement et restauration.
- les services marchands auprès des entreprises,
- les secteurs marchands auprès des ménages

1.4 L'artisanat : un tissu économique de proximité essentiel

1.4.1 Evolution du département

Au 30 juin 2017, le Loiret recense 11.055 entreprises artisanales sur son territoire. Le solde d'entreprises est de +142 sur le second semestre avec 795 immatriculations et 653 radiations. En parallèle, les effectifs artisanaux sont orientés à la hausse (+70). L'artisanat compte 17.670 salariés dans le Loiret.

MOUVEMENTS NAR 4	NOMBRE D'ENTREPRISES			NOMBRE DE SALARIÉS		
	Valeur	*%*	*Variation 6 mois*	*Valeur*	*%*	*Variation 6 mois*
ALIMENTATION	**892**	8%	+5	**1 830**	10%	0
PRODUCTION	**1 433**	13%	+27	**2 930**	17%	+60
BÂTIMENT	**4 797**	43%	+19	**7 400**	42%	+20
SERVICES	**3 933**	36%	+91	**5 510**	31%	-10
TOTAL	**11 055**	100%	+142	**17 670**	100%	+70

Méthodologie : En raison du secret statistique, les effectifs salariés sont arrondis à la dizaine par l'URSSAF.

EPCI	NOMBRE D'ENTREPRISES		DONT ENTREPRISES EMPLOYEUSES		NOMBRE DE SALARIÉS	
	Valeur	*Variation 6 mois*	*Valeur*	*Variation 6 mois*	*Valeur*	*Variation 6 mois*
Inconnu						
CA Montargoise et Rives du Loing (A.M.E.)	**1 102**	+7	**420**	0	**1 720**	0
CC Berry Loire Puisaye	**343**	-3	**130**	-10	**550**	+10
CC Canaux et Forêts en Gâtinais	**571**	+11	**190**	0	**690**	-10
CC de la Beauce Loirétaine	**260**	+2	**110**	+10	**400**	+20
CC de la Cléry, du Betz et de l'Ouanne	**485**	-2	**150**	-10	**530**	0
CC de la Forêt	**287**	+2	**110**	-10	**450**	-20
CC de la Plaine du Nord Loiret	**123**	+10	**30**	-10	**80**	0
CC des Loges	**798**	0	**310**	-10	**1 110**	0
CC des Portes de Sologne	**264**	+6	**100**	0	**390**	0
CC des Quatre Vallées	**385**	+13	**120**	0	**370**	-10
CC des Terres du Val de Loire	**852**	+5	**340**	+10	**1 640**	+30
CC du Pithiverais	**458**	+12	**180**	0	**830**	+20
CC du Pithiverais-Gâtinais	**507**	+7	**180**	0	**720**	0
CC du Val de Sully	**473**	-6	**200**	+10	**700**	+20
CC Giennoises	**413**	+8	**170**	-10	**640**	0
CU Orléans Métropole	**3 734**	+70	**1 470**	-10	**6 870**	+30

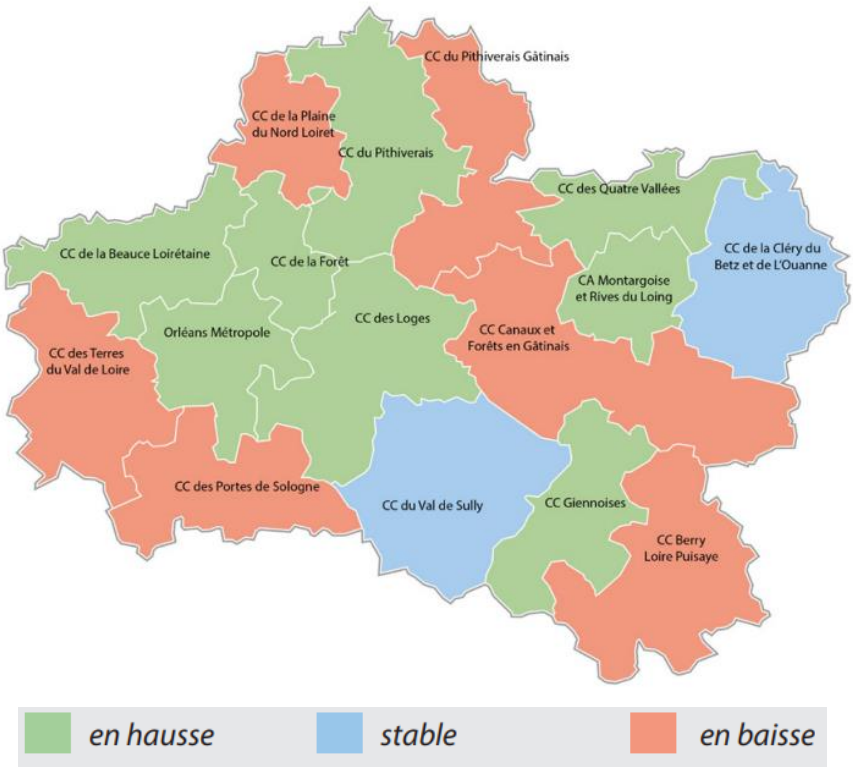
1.4.2 Les chiffres clés de l'emploi dans l'Artisanat (2nd semestre 2017)

Un gain en effectifs salariés est enregistré pour l'Artisanat Loirétain entre juin et décembre 2017. Les effectifs salariés sont en hausse au second semestre 2017 dans les territoires suivants : Orléans Métropole (+110), Montargoise et Rives du Loing (A.M.E.) (+110), Loges (+30), Giennoises (+20), **Beauce Loirétaine (+20)**, Quatre Vallées (+10), Pithiverais (+10) et Forêt (+10).

En revanche, les effectifs baissent dans les secteurs géographiques suivants : **Terres du Val de Loire (-40)**, Pithiverais-Gâtinais (-30), Portes de Sologne (-20), Berry Loire Puisaye (-20), et Canaux et Forêts en Gâtinais (-10) et Plaine du Nord Loiret (-10).

Enfin, ils sont stables dans les territoires suivants : la Cléry, du Betz et de l'Ouanne, et Val de Sully.

L'emploi salarié artisanal représente 9,4% de l'emploi privé départemental.



Le Loiret compte 10 250 entreprises artisanales réparties comme suit :

- Alimentation : 8 %
- Bâtiment : 45 %
- Production : 13 %
- Services : 34 %

Le secteur présente un solde positif : + 189 entreprises supplémentaires entre 2014 et 2015.

En 2015, 1 365 entreprises ont été enregistrées, dont 1 279 créations et 86 reprises, soit une augmentation de 25 % par rapport à 2014 (1 093 immatriculations).

L'artisanat est un des secteurs permettant de créer et de maintenir un certain équilibre dans les villes, bourgs et villages tant par son poids économique que par sa contribution quotidienne aux activités et animations localement.

Présent sur une très grande majorité du territoire, c'est de fait un secteur essentiel à la dynamisation économique du territoire des 3 SCOT, qui assure un rôle de service de proximité ainsi qu'un lien social reconnu.

1.5 L'activité d'extraction des carrières

1.5.1 Panorama départemental et zoom sur le territoire des 3 SCoT

La ressource minérale naturelle- Géologie du LOIRET

La géologie du Loiret comprend schématiquement trois unités principales. La plus ancienne de ces unités, la Craie, appartient à un domaine marin ouvert vers le Nord, lui succède dans le temps, l'unité des dépôts continentaux à dominante lacustre du « lac de Beauce» et enfin l'unité du fleuve ligérien issu du Massif central qui traverse le département d'Est en Ouest et recouvre largement les unités précédentes.

- Les dépôts crayeux du Crétacé supérieur du Gâtinais-Pauvre et de la Puisaye atteignent environ 350 à 400 m d'épaisseur dans le secteur de Montargis.
- L'unité des Calcaires de Beauce d'âge Éocène moyen à Miocène inférieur, constitue le remplissage du bassin lacustre tertiaire et recouvre la Craie sur les trois quarts du département
- Le complexe « ligérien » fluvio-lacustre et fluviatile est constitué par un recouvrement argilo-sableux (Marnes et sables de l'Orléanais, Sables et argiles de Sologne) et sablograveleux (alluvions plio-quaternaires).

Le contexte géologique est particulièrement favorable sur ce territoire et permet de disposer d'une grande diversité susceptible d'être utilisés dans les domaines des travaux publics et du génie civil : les sables et graviers d'alluvions, les calcaires, les sablons constituent des ressources potentielles importantes.

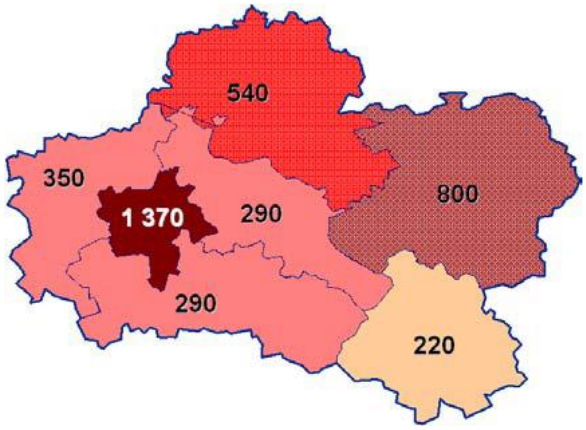
Estimation des besoins départementaux

La demande départementale en matériaux de carrière était évaluée à 3,9 millions de tonnes en 2010.

Demande par secteur géographique :

La demande en matériaux a pu être estimée dans chacune des zones de consommation au moyen de ratios de consommation par habitant définie au niveau national. En effet, les zones de faible densité, privilégiant l'habitat individuel et la voiture individuelle, mobilisent plus de granulats par habitant que les zones denses (habitat collectif, transports en communs, …).

	Demande x1000 t.	% dépt.	ratio t. / hab.
Orléans	1 370	35	4.9
Gâtinais	800	21	6.9
Beauce Gâtinais en Pithiverais	540	14	8.1
Foret d'Orléans	290	7,5	5.4
Loire Beauce	350	9	7
Giennois	220	6	5
Sologne Val Sud	290	7,5	6.5
TOTAL	3 860	100	5.9



Données : UNICEM – Service Économique – 2010

La demande départementale, estimée à 3,9 millions de tonnes de granulats en 2010, est concentrée sur l'agglomération orléanaise, et se répartit entre les usages bétons/enrobés routiers (50 %) et remblai/viabilisation (50 %).

La production de béton mobilise majoritairement des alluvions et autres sables, alors que la viabilisation mobilise davantage les calcaires.

Localisation des « postes fixes » :

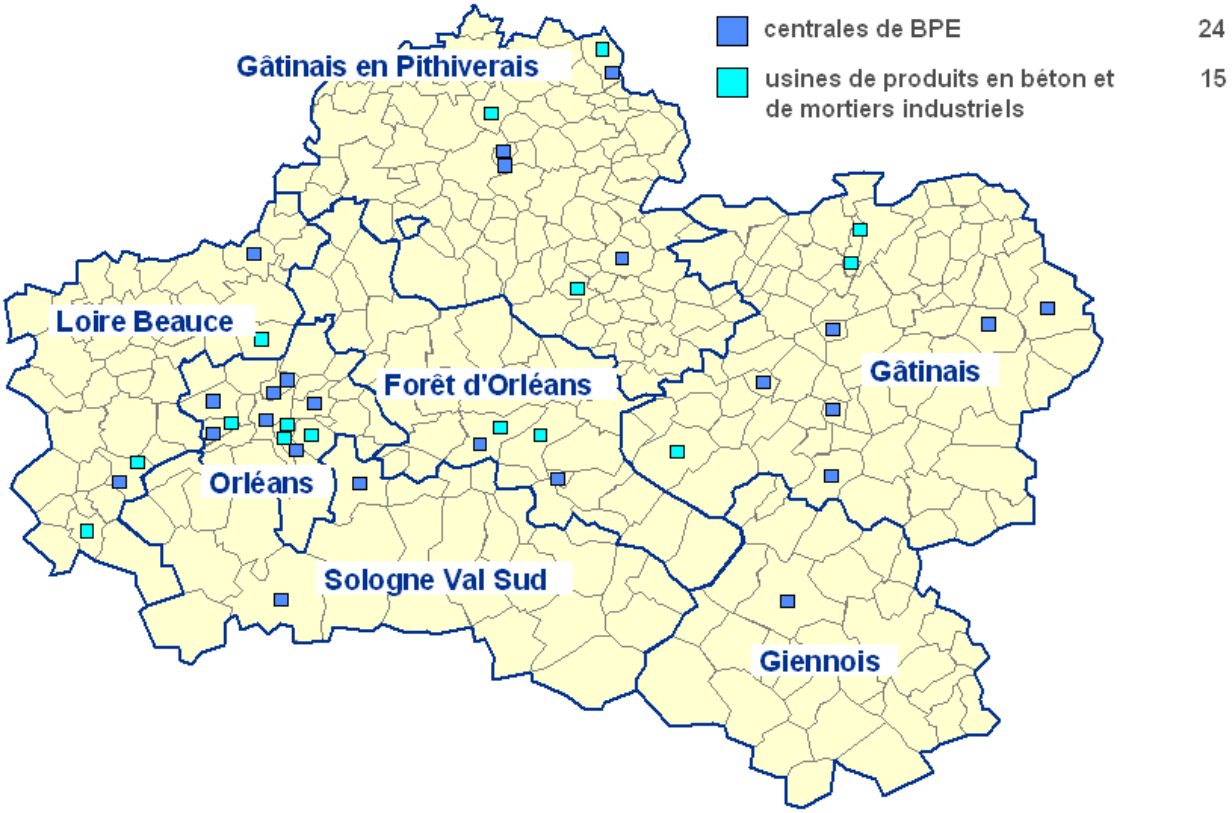
Dans le département du Loiret, la demande en granulats se concentre :

- autour des grands pôles urbains ;
- sur les « postes fixes ».

On appelle « poste fixe » les installations industrielles fixes de transformation de la ressource minérale. Dans le Loiret, il s'agit essentiellement des industries productrices de béton et d'enrobés routiers. On distingue trois types d'installations :

- les centrales à béton prêt à l'emploi ;
- les industries de préfabrication d'éléments en béton ;
- les centrales d'enrobage.

Localisation des postes fixes « béton » du département du Loiret



Données : UNICEM – Service Économique – 2010

Dans le Loiret, les postes fixes de production de béton – centrales béton prêt à l'emploi et industries de préfabrication – ont consommé 1,2 millions de tonnes de granulats en 2010, soit 32 % de la production départementale de référence.

Ces installations sont essentiellement localisées :

- dans la périphérie d'Orléans ;
- sur l'axe ligérien ;
- et le long de la RD 2020 (ex RN 20) et de la RD 2007 (ex RN 7).

L'exploitation des carrières de granulats relève du régime des **Installations Classées pour la Protection de l'Environnement** (ICPE).

Contexte économique régional et national

En région Centre-Val de Loire, deux départements sont déficitaires (Production très inférieure à la Demande) : il s'agit du département d'Indre-et- Loire et, dans une mesure moindre, du département du Loiret. Ces déficits traduisent l'importante demande générée par les deux métropoles régionales que sont Tours et Orléans.

La région Centre-Val de Loire contribue significativement à l'approvisionnement de la région Île-de-France (2 millions de tonnes en 2008, dont environ 560 000 tonnes proviennent du Loiret). Cette contribution pourra être amenée à augmenter au cours des dix prochaines années, notamment en raison de la réalisation du « Grand Paris » (de + 140 000 t à + 400 000 t par an).

Cette demande supplémentaire est susceptible de se reporter en partie sur le département du Loiret, compte tenu de sa proximité géographique avec la région francilienne.

1.5.2 Les gisements de matériaux exploitables

Les calcaires

Dans le Loiret, les calcaires lacustres sont situés globalement au Nord de la Loire, dans la région de la Beauce, et à l'Est du Gâtinais. Ils sont par nature très hétérogènes : leurs faciès sont variables, ainsi que leurs propriétés mécaniques, qui deviennent très médiocres dans certains secteurs comme le Pithiverais.

L'utilisation de certains de ces calcaires se généralise à toute la structure de chaussée à l'exception des couches de roulement. La fraction gravillonnaire entre également dans la composition des bétons courants (bétons prêts à l'emploi et produits en béton).

Les alluvions

Les alluvions sont les formations géologiques les plus récentes : elles se forment par érosion et reprise des sédiments et des formations plus anciennes sous l'effet des courants fluviatiles. Dans le Loiret, les principaux gisements sont les alluvions de la Loire et du Loing, ainsi que les terrasses alluviales de Sologne.

Les alluvions, en particulier celles de la Loire, du Loing, et des terrasses de Sologne, peuvent être valorisées dans des domaines à haute valeur ajoutée (bétons à hautes performances). Elles sont de moins en moins utilisées pour les assises de chaussée, mais constituent toujours des matériaux de choix pour les bétons.

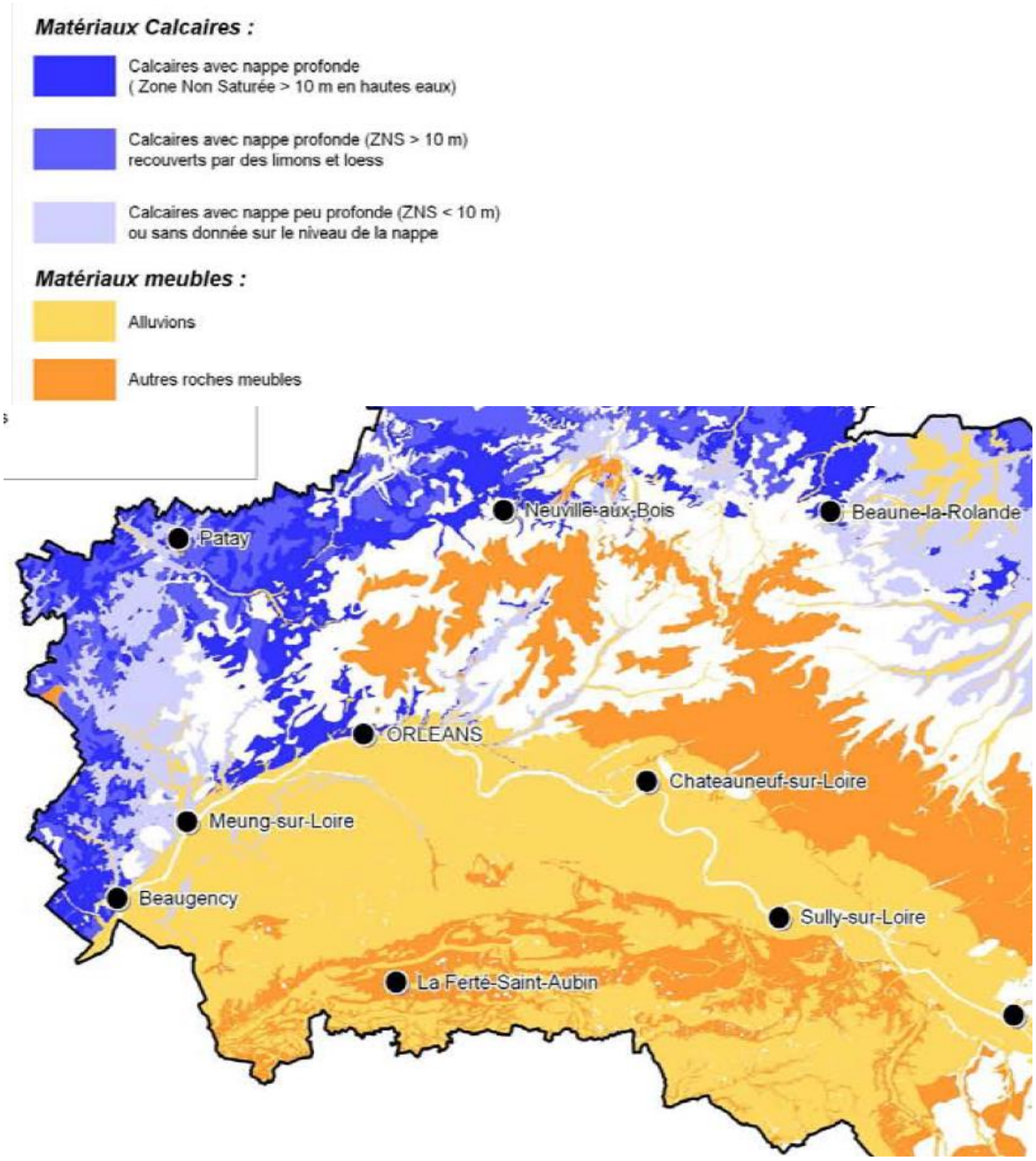
Les autres roches meubles

Il existe dans le Loiret un autre gisement de graves siliceuses issues des argiles à silex.

Les formations meubles sont par définition facilement extractibles par des engins classiques. Dans notre région, elles ont cependant aussi le désavantage d'être riches en argile et donc d'être sensibles aux intempéries (sécheresse, pluie, gel). Le recours à des traitements spécifiques permet de s'affranchir le plus souvent des conditions extérieures selon les domaines d'emplois auxquels ces sols sont destinés. Les formations les plus courantes dans le Loiret sont :

- Les limons et limons argileux ;
- les sables argileux et argiles sableuses : formations de Sologne et de l'Orléanais ;
- les argiles à silex comprenant : les biefs à silex, les formations résiduelles à silex, les argiles à Chailles.

Après criblage et concassage, les silex trouvent des emplois dans les bétons hydrauliques, et dans les assises de chaussées. Les chailles non concassées peuvent convenir en petits enrochements. Ce matériau peu connu à ce jour pourrait être amené à monter en puissance compte-tenu des réserves potentielles importantes dans la région Centre-Val de Loire, en bénéficiant notamment des retours d'expérience de la région Île-de-France.



Source : Schéma des carrières du Loiret 2015

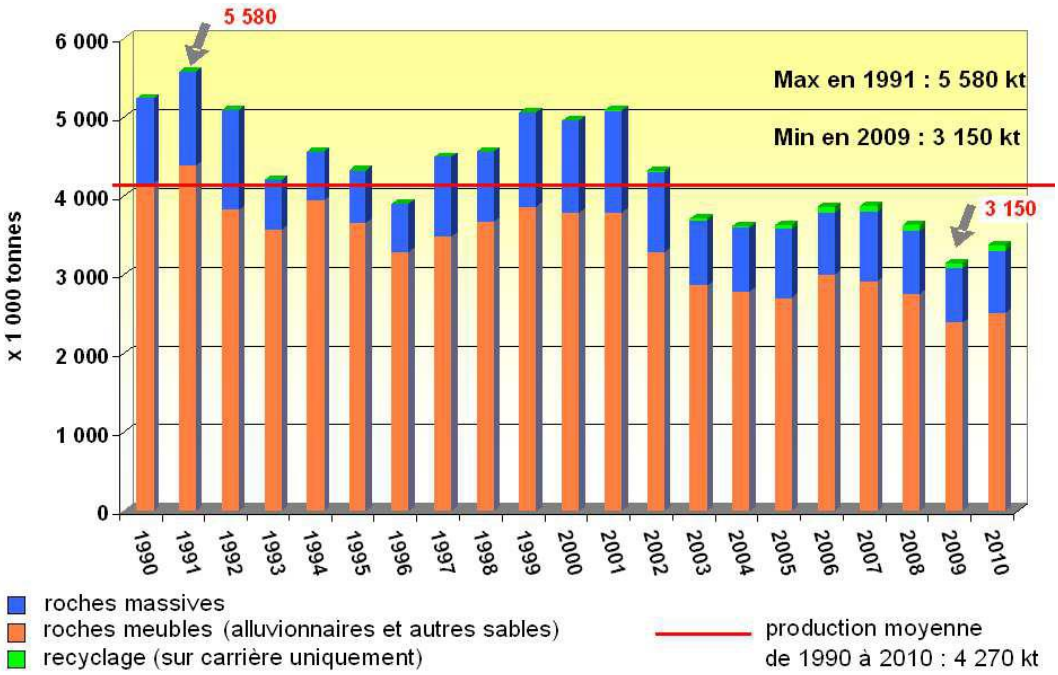
1.5.3 L'exploitation des carrières dans le département du Loiret

Le département du Loiret produit deux types de granulats :

- des granulats de roches meubles, dont la moitié provient des lits majeurs des cours d'eau ;
- des granulats de roches calcaires.

La production de référence du schéma – 3,38 millions de tonnes en 2010 – est à considérer comme un niveau bas au regard de l'historique.

Production de granulats par les carrières du Loiret :



Situation de l'approvisionnement du Loiret en 2010

Données : UNICEM – Service Économique

Année 2010 : 3,38 millions de tonnes

51%	1 720 000 t	alluvionnaires
	→ *dont lit majeur :* 905 000 t (27%)	
24%	800 000 t	sables
23%	780 000 t	roches calcaires
2%	80 000 t	recyclage

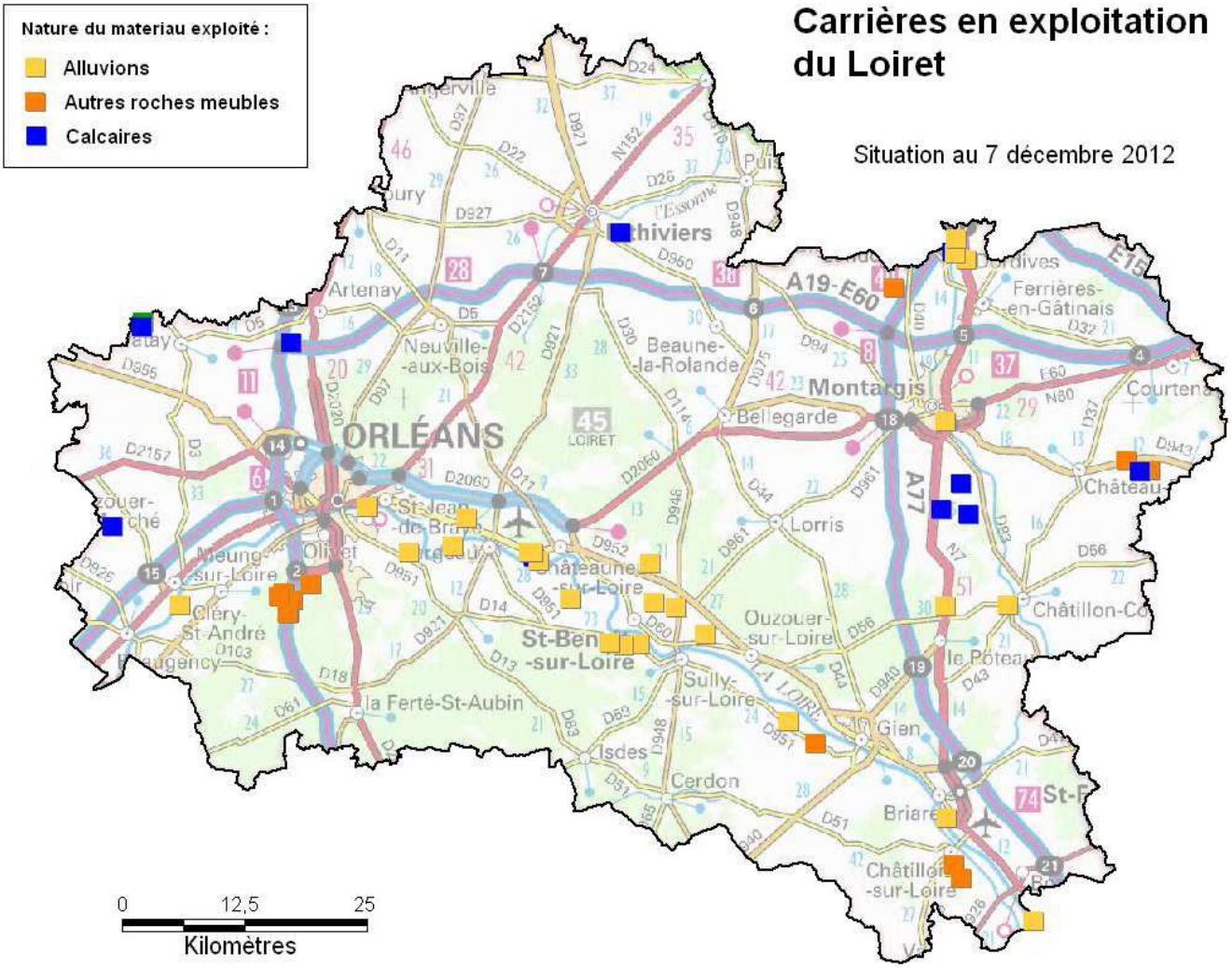
Zones de consommation (cf. p 20)	Production	% dépt.
Orléans	< 150 000	< 5
Gâtinais	490 000	15
Beauce Gâtinais en Pithivérais	> 50 000	> 1
Foret d'Orléans	570 000	17
Loire Beauce	610 000	18
Giennois	280 000	8
Sologne Val Sud	1 230 000	36

1.5.4 Les surfaces autorisées

Au rythme actuel d'exploitation des carrières du Loiret, les réserves autorisées donnent une visibilité de l'ordre de 10 ans pour les roches meubles, et jusqu'à plus de 30 ans pour certaines carrières de roches calcaires.

Exploitées à la cadence actuelle et sans renouvellements ou nouvelles autorisations, les carrières de roches meubles du Loiret ne fourniront plus que 60 % de la production de référence à partir de 2016, et plus que 20 % de la production de référence à partir de 2026.

Sans renouvellements ou nouvelles autorisations, la capacité d'extraction maximale autorisée des carrières de roches meubles du Loiret sera réduite de 36 % d'ici 2016, et de 77 % d'ici 2026.



Carrières autorisées dans le Loiret au 01/01/2014 :

1.5.5 Flux de transport générés

Exportations et flux d'import

Le département du Loiret affiche des flux d'import-export importants :

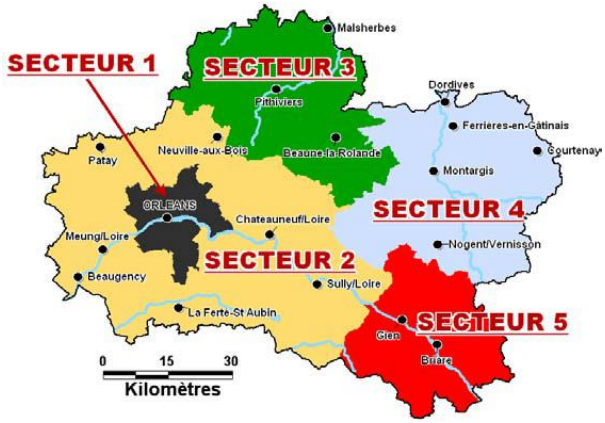
- Les exportations représentent 20 % de la production départementale ;
- Les importations représentent 30 % de la demande départementale,

Les exportations sont essentiellement des matériaux alluvionnaires destinés à l'approvisionnement des marchés d'Île-de-France.

Les importations sont de deux types :

- matériaux calcaires en provenance des départements limitrophes (41, 28, 77), il s'agit de flux de frontière ;
- matériaux éruptifs, absents dans le département, et provenant soit du massif armoricain, soit du massif central, soit du Morvan. Il s'agit de flux de grande amplitude, pouvant emprunter le réseau ferroviaire.

Flux internes au département



Exprimé en % des flux déclarés	aux secteurs 1et 2	au secteurs 3	au secteurs 4	au secteurs 5	Total
Des secteurs 1 et 2	73%	3%	6%	1%	82%
Du secteur 4	1%	2%	7%	2%	11%
Du secteur 5	0%	0%	1%	5%	7%
Total	74%	4%	15%	7%	100%

Donnés : Enquête annuelle DREAL Centre-Val de Loire 2012 (résultats 2011)

L'approvisionnement interne du département du Loiret est caractérisé par des flux de faible amplitude : les matériaux sont majoritairement consommés dans le secteur où ils ont été extraits.

Ces flux internes mettent en évidence le poids de l'agglomération orléanaise et de sa périphérie, tant en termes de production qu'en termes de consommation.

1.5.6 Satisfaction des besoins locaux, régionaux et interrégionaux

Équilibre entre production, consommation départementale et flux d'import-export :

En 2010, le département du Loiret est d'ores et déjà déficitaire en granulats à hauteur de 15 %.

Cet écart entre la production et la consommation, de l'ordre de 0,5 Mt, est compensé par des importations de calcaires depuis les départements limitrophes d'une part, et des importations de matériaux éruptifs depuis le grand Ouest et la Bourgogne d'autre part.

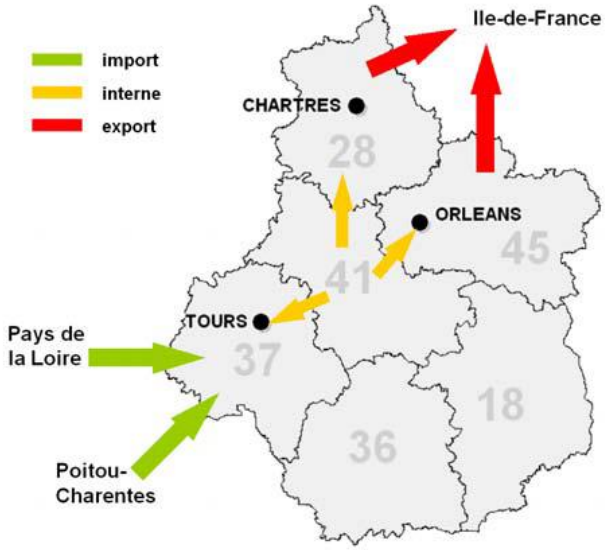
Situation du Loiret dans le cadre de l'approvisionnement régional et interrégional

L'esquisse ci-dessous traduit les grands flux de matériaux en provenance et à destination de la région Centre-Val de Loire.

A l'échelle régionale, la production et la consommation sont relativement équilibrées.

Néanmoins, il existe d'importants flux d'import et d'export, qui répondent à deux logiques distinctes :

- pallier la carence régionale en matériaux éruptifs, indispensables à l'entretien de l'ensemble du réseau routier (imports) ;
- contribuer, dans le cadre de la solidarité inter-région, à l'approvisionnement de territoires limitrophes très déficitaires en matériaux, et notamment l'Île-de-France (exports).



On observe ainsi 4 profils de territoires en région Centre-Val de Loire, du point de vue des logiques d'approvisionnement en matériaux de carrière :

- des territoires d'importation : l'Indre-et-loire (37), très consommateur (1er bassin de population régional), et très déficitaire (faible production) ;
- des territoires d'ajustement : le Loir-et-Cher (41), qui contribue significativement à l'approvisionnement des agglomérations d'Orléans, de Tours et de Chartres, et compense une partie des déséquilibres régionaux ;
- des territoires d'import-export : L'Eure-et-Loir (28) et le Loiret (45) consomment une importante proportion de matériaux importés depuis les autres départements de la région et des régions limitrophes, et exportent une grande partie de leur production en Île-de-France. Leur solde import-export reste cependant relativement équilibré ;
- des territoires autonomes, qui consomment leur production, sans importer ni exporter massivement : le Cher (18) et l'Indre (36).

1.5.7 Impact des carrières existantes sur l'environnement

Impact environnemental des carrières existantes du point de vue de la sécurité des populations et des nuisances générées

L'exploitation des carrières constitue une activité industrielle pouvant avoir un impact sur la qualité de vie des populations.

Il peut s'agir de nuisances de voisinage (poussières, bruit, vibrations, transport, …), mais aussi de risques (tirs de mines, sécurité routière, stockage d'hydrocarbures…).

Du point de vue réglementaire, les carrières font partie des « installations classées pour la protection de l'environnement» au sens de la loi du 19 juillet 1976, et nécessitent à ce titre une autorisation préfectorale préalable.

Ainsi, toutes les conditions techniques sensées garantir une exploitation sécuritaire et respectueuses de la qualité de vie des populations riveraines sont prescrites dans l'arrêté d'autorisation. La conformité de l'exploitation des carrières autorisées avec les prescriptions de l'arrêté d'autorisation est régulièrement contrôlée par les inspecteurs des installations classées.

Étant donné la taille modeste des exploitations et l'isolement relatif des carrières de roches massives, qui génèrent davantage de bruit, de poussières et de vibrations, l'impact des carrières du Loiret en termes de nuisances pour les populations est assez limité.

Impact environnemental des carrières existantes sur la ressource en eau

Dans le département du Loiret, en bassin Loire-Bretagne, les zones de vallée les plus intensément exploitées par les carrières se situent dans le val de Loire en amont d'Orléans. L'occupation du lit majeur par les plans d'eau issus de l'exploitation de carrières y reste modérée (moins de 2 % de la surface du lit majeur).

En bassin Seine Normandie, la vallée du Loing dans le Loiret en aval de Montargis présente un état de surexploitation incontestable.

Impacts qualitatifs de l'exploitation des carrières sur la ressource en eau

Dans le département du Loiret, les périmètres de protection des captages AEP, notamment les périmètres éloignés, sont assez étendus (740 km², soit 11 % de la superficie du département), et concernent de nombreuses carrières en exploitation.

Néanmoins, à ce jour, aucun cas de pollution accidentelle des captages AEP imputable aux carrières n'est à déplorer, ce qui témoigne des bonnes pratiques d'extraction mises en œuvre.

Lavage des matériaux : Dans le département du Loiret, où près de 2,5 millions de tonnes de roches meubles ont été extraites en 2010, les prélèvements d'eau destinée au lavage des matériaux de carrière peuvent être estimés à 1,2 millions de m3.

Évaporation : Dans le département du Loiret, en 2010, les 1 000 ha de carrières réaménagées en plan d'eau génèrent un déficit d'eau pour les nappes équivalent à un prélèvement net d'environ 3 millions de m3 par an

Impact environnemental des carrières existantes sur la biodiversité

Le bilan de la biodiversité des carrières du Loiret, réalisé par la DREAL Poitou-Charentes en 2012, a mis en évidence la présence, au sein des carrières réhabilitées étudiées, de diverses espèces et habitats patrimoniaux, d'autant plus nombreux que le site est ancien.

Bien que les carrières du Loiret présentent, dans l'ensemble, des espèces et des milieux assez communs, il apparaît que le gain en biodiversité, par rapport à un milieu originel pauvre (type culture intensive), est réel.

Les carrières existantes n'ont pas d'impacts directs sur les enjeux environnementaux bénéficiant d'une protection « forte ». L'exploitation de carrières est en général interdite ou impossible dans les espaces bénéficiant de ce niveau de protection.

1.5.8 Perspectives pour la filière d'exploitation de carrières- et enjeux sur le territoire des 3 SCOT

Le territoire des 3 SCOT est concerné par trois schémas de carrières.

Le schéma régional des carrières (SRC) centre-Val de Loire

Le schéma régional des carrières (SRC) a été créé par la loi « ALUR » du 24 mars 2014.

« *Il définit les conditions générales d'implantation des carrières et les orientations relatives à la logistique nécessaire à la gestion durable des granulats, des matériaux et des substances de carrières dans la région.*

Il prend en compte l'intérêt économique national et régional, les ressources, y compris marines et issues du recyclage, ainsi que les besoins en matériaux dans et hors de la région, la protection des paysages, des sites et des milieux naturels sensibles, la préservation de la ressource en eau, la nécessité d'une gestion équilibrée et partagée de l'espace, l'existence de modes de transport écologiques, tout en favorisant les approvisionnements de proximité, une utilisation rationnelle et économe des ressources et le recyclage. Il identifie les gisements potentiellement exploitables d'intérêt national ou régional et recense les carrières existantes. Il fixe les objectifs à atteindre en matière de limitation et de suivi des impacts et les orientations de remise en état et de réaménagement des sites » extrait de l'article R515-3 du Code de l'Environnement ».

L'élaboration du SRC Centre-Val de Loire a été approuvé le 21 juillet 2020. Une fois en vigueur, Le SRC se substitue aux schémas départementaux des carrières (SDC). Les orientations du SRC Centre-Val de Loire, en termes d'approvisionnement du territoire en matériaux, s'articulent autour des 4 grandes orientations suivantes:

► **Orientation n°1 : Gérer durablement la ressource alluvionnaire :**

La région Centre-Val de Loire est concernée, depuis la fin des années 1990, par une politique ambitieuse de ***réduction des extractions en lit majeur****. Le SRC :*

- précise les **modalités de mise en œuvre de cet objectif** à l'échelle régionale ;
- identifie les **secteurs les plus impactés par les extractions** en région Centre-Val de Loire ;
- encourage le **report des extractions** sur certaines ressources de substitution ;
- veille à la **satisfaction des besoins** économiques – et notamment ceux du secteur du béton.

► **Orientation n°2 : Promouvoir un usage économe et rationnel des ressources minérales primaires :**

La région Centre-Val de Loire possède des ***ressources géologiques diversifiées****, dont le potentiel en termes d'usage économique est inégal, et dont la répartition géographique est, elle aussi, très inégale. Le SRC :*

- demande aux carriers de **tirer le meilleur parti des gisements** exploités ;
- demande aux producteurs et aux utilisateurs de produits de carrière de toujours veiller à la bonne **adéquation ressource-usage** ;
- sécurise l'accès aux **ressources minérales stratégiques** pour l'approvisionnement du territoire ;
- encourage un **approvisionnement équilibré du territoire**, réduisant les écarts entre les bassins déficitaires et les bassins excédentaires en matériaux de carrière.

► **Orientation n°3 : Développer le recyclage, le réemploi et la valorisation des ressources minérales secondaires :**

En région Centre-Val de Loire comme au plan national, ***le recyclage des ressources minérales continue de se structurer****, suivant des rythmes plus ou moins rapides selon les filières. Le SRC :*

- confirme l'intérêt de **remblayer les carrières** avec des déchets inertes « ultimes » ;
- encourage l'emploi de certaines catégories d'inertes en **substitution** des produits de carrières.

► **Orientation n°4 : Favoriser l'approvisionnement local ou les modes de transport propres :**

La région Centre-Val de Loire se caractérise par une ***logistique essentiellement locale****, et deux flux d'import-export significatifs. Par ailleurs, la part des modes alternatifs à la route a régressé au cours des 30 dernières années. Le SRC :*

- confirme l'intérêt de **conserver un approvisionnement essentiellement local** ;
- identifie les **itinéraires routiers à privilégier** ;
- encourage le **recours au rail** et à la voie d'eau pour les flux longue-distance inévitables ;
- identifie et demande le maintien des **infrastructures permettant un report modal**.

Schéma Régional des carrières Centre-Val de Loire – juillet 2020

Le schéma régional des carrières (SRC) centre-Val de Loire – Doctrine régionale « eau et carrière »

L'annexe 1 du schéma régional des carrières précise la doctrine en matière d'eau et de carrière. Elle a été établie en concertation avec les représentants de la profession des industries extractives en région Centre-Val de Loire (UNICEM Centre), et les membres du groupe de travail « environnement » ayant participé à l'élaboration du Schéma régional des carrières.

L'objectif de la doctrine régionale « eau et carrières » est de permettre une juste application des réglementations nationales et des objectifs de certains plans, schémas et programmes, en tenant compte des spécificités du contexte environnemental régional et notamment avec les SAGE et SDAGE du territoire.

Deux principes généraux ont guidé la rédaction des éléments de doctrine :

- **le principe de précaution :** moins la connaissance des enjeux environnementaux est précise, l'approche est sécuritaire ;
- **le principe de proportionnalité** : les exigences sont proportionnées aux enjeux environnementaux d'une part, et aux impacts potentiels des projets d'autre part.

Les principes de doctrine énoncés ci-après s'appliquent à tous les projets de carrières en région Centre-Val de Loire, dans le cas général. Un projet peut toutefois déroger à certains principes de doctrine**, si l'étude d'impact démontre de manière indiscutable que les enjeux environnementaux concernés sont traités conformément à la réglementation et/ou aux plans, schémas et programmes en vigueur.**

Elle est dotée de 10 notes sur les thèmes suivants :

- Orientation 1 : Gestion de la ressource alluvionnaire
    - Note 1 : Identification du lit majeur des cours d'eau ;
    - Note 2 : Application du principe de réduction des extractions en lit majeur ;
    - Note 3 : Identification des vallées ayant subi une très forte extraction ;
    - Note 4 : Identification et prise en compte de l'espace de mobilité des cours d'eau.
- Orientation 2 : Préservation des nappes d'eau souterraines et des milieux aquatiques associés
    - Exploitation des carrières en secteur karstique ;
    - Remise en état des carrières par remblaiement à l'aide des déchets d'extraction inertes ou de matériaux inertes extérieurs ;
    - Identification, caractérisation et prise en compte des zones humides.
- Orientation 3 : Maîtrise des consommations d'eau liées à l'exploitation et à la remise en état des carrières
    - Comptabilisation des prélèvements destinés au lavage des matériaux ;
    - Comptabilisation de l'évaporation dans les plans d'eau de carrière ;
    - Réaménagement des carrières en réserves pour l'irrigation.

Le schéma départemental des carrières (SRC)

La loi du 4 janvier 1993, relative aux carrières, dispose qu'un schéma départemental des carrières soit élaboré et mis en œuvre dans chaque département. Les procédures en ont été précisées dans l'article R.515-2 à R.515-7 du code de l'environnement.

Les schémas des carrières définissent les conditions générales d'implantation des carrières dans les départements. Ils doivent prendre en compte l'intérêt économique national, les ressources et les besoins en matériaux, la protection des paysages, des sites et des milieux naturels sensibles, la nécessité d'une gestion équilibrée de l'espace, tout en favorisant une utilisation économe des matières. Les autorisations d'exploitation de carrières doivent être compatibles avec ces schémas.

Les schémas départementaux doivent en outre être cohérents avec les instruments de planification créés par la loi du 3 janvier 1992 (loi sur l'eau) que sont les schémas directeurs d'aménagement et de gestion des eaux (SDAGE) et les schémas d'aménagement et de gestion des eaux (SAGE).

L'élaboration du schéma départemental des carrières incombe à la commission départementale de la nature, des paysages et des sites. À ce jour le SDC n'est pas opposable aux documents d'urbanisme qui lui sont géographiquement inférieurs (SCoT, POS, PLU et Cartes Communales).

Ce schéma constitue avant tout une aide à la décision. Dans cet esprit, un schéma non-révisé au terme du délai de 10 ans prévu par le Code de l'Environnement demeure la référence.

SRC du Loiret (approuvé le 22 octobre 2015)- Horizon 2025

Le schéma départemental des carrières du Loiret révisé a été approuvé par arrêté préfectoral du 22 octobre 2015. Après avoir réalisé un état des lieux, le rapport SRC d'Avril 2018, actuellement en projet, préconise d'ores et déjà les orientations suivantes :

Orientation 1 : Promouvoir une utilisation rationnelle et économe des matériaux

Enjeu : gérer la raréfaction des gisements de matériaux alluvionnaires exploitables et gérer l'historique en matière de surexploitation des vallées alluviales. Il s'agit d'une part de répondre aux objectifs du SDAGE Loire-Bretagne qui demande de réduire chaque année les extractions en lit majeur, mais aussi de garantir l'approvisionnement du territoire en matériaux « nobles ».

⇨ **Le schéma fixe les objectifs à atteindre en matière de réduction des extractions en lit majeur et d'emploi de matériaux de substitution.**

Orientation 2 : Assurer un accès aux gisements dans des conditions favorables pour l'environnement

Enjeu : dans un contexte où l'accès au gisement se complexifie, il s'agit d'identifier, à l'échelle du département, les secteurs propices à l'exploitation du sous-sol. Les gisements proposés sont situés hors des zones à fort enjeux environnemental, et sont techniquement et économiquement viables pour la satisfaction des besoins du territoire.

⇨ **Le schéma permet aux collectivités territoriales de prendre en compte l'accès aux ressources minérales dans le cadre de l'élaboration des documents d'urbanisme.**

Orientation 3 : Favoriser un transport routier local et l'usage de modes propres pour les longues distances

Enjeu : l'optimisation du transport des matériaux répond à plusieurs attentes : la maîtrise des coûts pour l'exploitant (part du transport dans le prix du granulat), la maîtrise des coûts pour la collectivité (entretien des infrastructures), et la maîtrise des impacts environnementaux et des nuisances (pollution atmosphérique, traversée des bourgs).

⇨ **Le schéma expose les modalités de transport à privilégier, et identifie les infrastructures nécessaires pour garantir un bon niveau de desserte des utilisateurs à partir des gisements du territoire.**

Orientation 4 : Optimiser le réaménagement des carrières

Enjeu : contrairement à la plupart des activités industrielles, les carrières constituent une occupation temporaire de l'espace. C'est pourquoi il est pertinent de s'intéresser à leur devenir dès la genèse des projets, de manière à valoriser au mieux les espaces restitués.

⇨ **Le schéma propose des modalités de réaménagement adaptées aux enjeux du territoire, et indique les bonnes pratiques à mettre en œuvre sur le plan technique.**

Le schéma départemental des carrières (SRC) du Loir-et-Cher (approuvé le 31 juillet 2013)- Horizon 2023

Le schéma départemental ne concerne qu'une partie du territoire des 3 SCOT. Cependant les enjeux sur ce territoire doivent aussi être appréhendés. Ces orientations d'aménagements sont les suivants :

- Axe 1 : Usages rationnels et économes de la ressource alluvionnaire :
- Axe 2 : Contraintes d'accès aux gisements
- Axe 3 : Conditions techniques d'accès aux gisements
- Axe 4 : Transport des matériaux
- Axe 5 : Réaménagement des sites de carrière

2 DESEQUILIBRE SOCIOPROFESSIONNEL

2.1 Un faible nombre d'emplois, qui diminue légèrement

L'emploi en 2015

	EPCI	Emplois au lieu de travail	dont emplois salarié en%	Evolution emplois 2010-2015 en %
PETR PAYS LOIRE BEAUCE	CC de la Beauce Loirétaine	7 385	91%	-3,98%
	CC des Terres du Val de Loire	12 666	84%	+1,68%
3 SCOTs		48 033	86%	+0,84%
ORLEANS METROPOLE		144 352	92%	-1,53%
LOIRET		267 021	90%	-1,88%

Le territoire des 3 SCoT compte environ 48 000 emplois en 2014. Par rapport à 2010, il y eu une légère hausse des emplois : +0,84%, soit +399 emplois en 5 ans).

Le PETR Pays Loire Beauce compte environ 20 051 emplois en 2015 avec une légère diminution : -0,48%, soit -97 emplois en 5 ans.

A l'échelle communautaire :

- la Communauté de communes de la Beauce Loirétaine enregistre un solde négatif : -3,98% (-306 emplois) depuis 2010.
- la Communauté de communes Terres du Val de Loire enregistre un solde positif aussi : +1.68% (+209 emplois) depuis 2010.

2.2 Taux d'activité des 15 à 64 ans

Actifs et taux d'activité

	EPCI	Population 15-64 ans en 2015	Actifs 15 à 64 ans	Taux d'activités	
				2010	2015
PETR PAYS LOIRE BEAUCE	CC de la Beauce Loirétaine	10 451	8 133	79,2%	77,8%
	CC des Terres du Val de Loire	29 151	22 795	75,8%	78,2%
	Sous total PETR	***39 602***	***30 928***	***76,7%***	***78,1%***
3 SCOTs		***99 898***	***77 948***	***76,4%***	***78,0%***
ORLEANS METROPOLE		181 872	134 720	72,7%	74,1%
LOIRET		417 313	313 604	73,6%	75,1%

Le taux d'activité des 15-64 ans sur le territoire des 3 SCoT est en moyenne de 78% en 2015 (78.1 % pour le PETR Pays Loire Beauce).

A titre de comparaison, le taux d'activité en Loiret est de 75.1%. La différence observée entre le territoire des 3 SCoT et le Loiret traduit **une bonne capacité des entreprises et structures productives de cette zone d'emploi à mobiliser la population.**

2.3 Un rapport emplois / actifs déséquilibré

Ratio Emplois sur Actifs en 2015

	EPCI	Actifs 15 à 64 ans	Emplois au lieu de travail	Emplois / Actifs
PETR PAYS LOIRE BEAUCE	CC de la Beauce Loirétaine	8 133	7 385	0,91
	CC des Terres du Val de Loire	22 795	12 666	0,56
3 SCOTs		77 948	48 033	0,62
ORLEANS METROPOLE		134 720	144 352	1,07
LOIRET		313 604	267 021	0,85

En 2015, **les 3 SCoT** comptabilisent 48 033 emplois. En raison des caractéristiques rurales de ces territoires, ce nombre est relativement peu élevé au regard du nombre d'actifs : le ratio est ainsi de 0,62 emplois par actif contre 1,07 dans Orléans Métropole et 0,85 dans le Loiret.

C'est dans le PETR Pays Loire Beauce que le ratio emplois/actifs est le moins déséquilibré (0,65), mais il reste en deçà des valeurs des autres échelles territoriales. Ce territoire compte le plus grand nombre d'emplois des 3 Scots : 20 051 emplois en 2015. L'évolution de l'emploi entre 2010 et 2015 est positive et supérieure à celle de la Métropole d'Orléans.

2.4 Niveau d'activités de la population

2.4.1 Une croissance des actifs et des retraités et pré-retraités

47,9 % des habitants des trois SCoT sont actifs, soit 77 948 personnes. En 2015, les trois SCoT comptent 7 366 chômeurs.

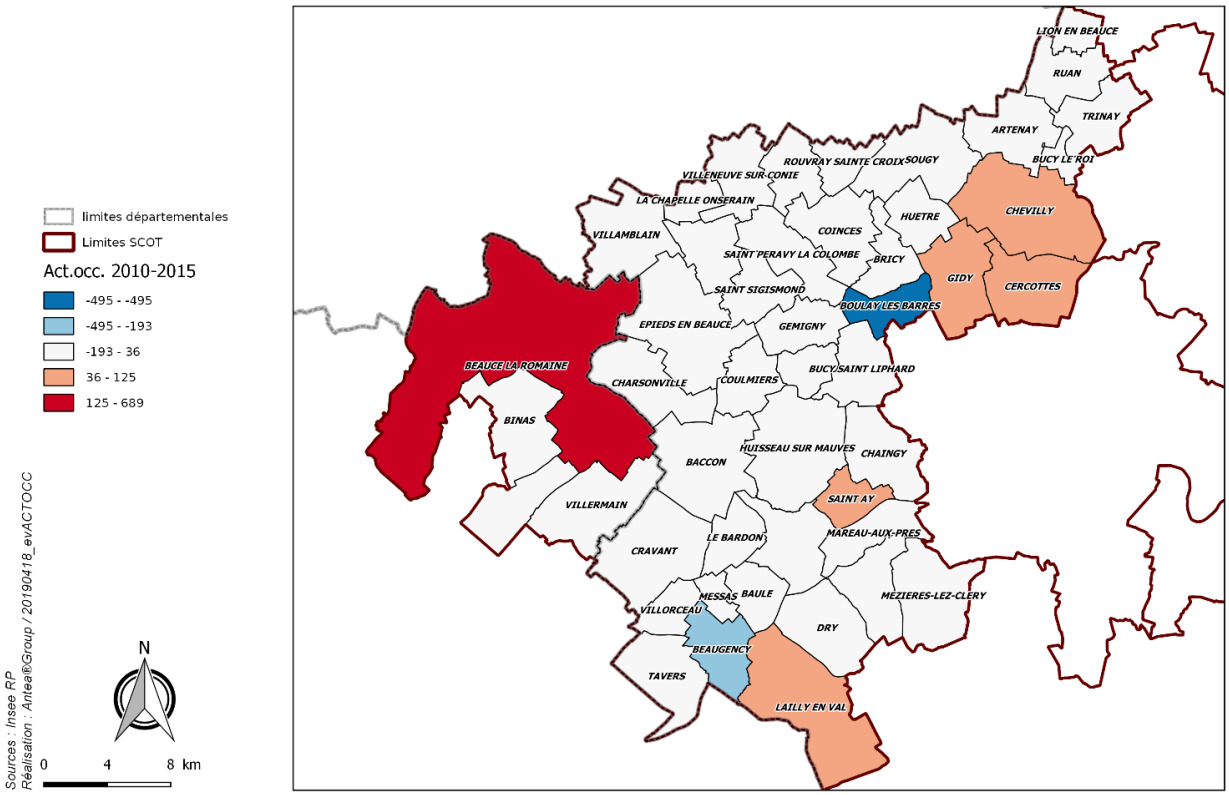
Entre 2010 et 2015, le nombre d'actifs occupés augmente légèrement dans les trois SCoT (+625). Le nombre de chômeurs est en hausse (+1 695 chômeurs). Dans l'ensemble des territoires, le nombre d'élèves, étudiants et stagiaires est en légère augmentation sur la période. A l'inverse, le nombre de retraités et pré-retraités, connait une baisse dans les trois SCoT.

Le **PETR Pays Loire Beauce** se caractérise par une hausse du nombre de chômeurs, une faible croissance du nombre d'actifs occupés et une baisse des retraités et préretraités. Si la majorité des communes voient une stagnation du nombre de chomeur ou des retraités, quelques communes se distinguent par une augmentation plus marquée du nombre de chômeurs et une baisse des retraités : Chaingy, Huisseau sur Mauves, en général les communes les plus proches de la métropole d'Orléans.

Activités en 2015 et évolution 2010-2015 :

	EPCI	Actifs				Inactifs					
		Actifs occupés		Chômeurs		Elèv. Etud. Stag. Non rémunérés		Retraités, préretraités		Autres inactifs	
		2015	Evolution 2010-2015 en nombre	2015	Evolution 2010-2015 en nombre	2015	Evolution 2010-2015 en nombre	2015	Evolution 2010-2015 en nombre	2015	Evolution 2010-2015 en nombre
PETR PAYS LOIRE BEAUCE	CC de la Beauce Loirétaine	7 439	- 267	695	+ 212	695	+ 26	755	- 203	868	+ 344
	CC des Terres du Val de Loire	20 620	+ 543	2 175	+ 591	2 349	+ 60	2 545	- 468	1 462	- 167
	Sous total PETR	***28 059***	***+ 276***	***2 870***	***+ 803***	***3 044***	***+ 86***	***3 300***	***- 671***	***2 330***	***+ 177***
3 SCOTs		***70 582***	***+ 625***	***7 366***	***+ 1 695***	***7 770***	***+ 453***	***8 664***	***- 1 466***	***5 517***	***- 274***
ORLEANS METROPOLE		116 180	- 1 665	18 540	+ 3 906	22 062	+ 590	11 952	- 2 933	13 137	- 311
LOIRET		272 115	- 3 830	41 489	+ 8 731	40 279	+ 1 003	33 098	- 7 012	30 333	- 1 209

Evolution du nombre d'actifs occupés entre 2010 et 2015

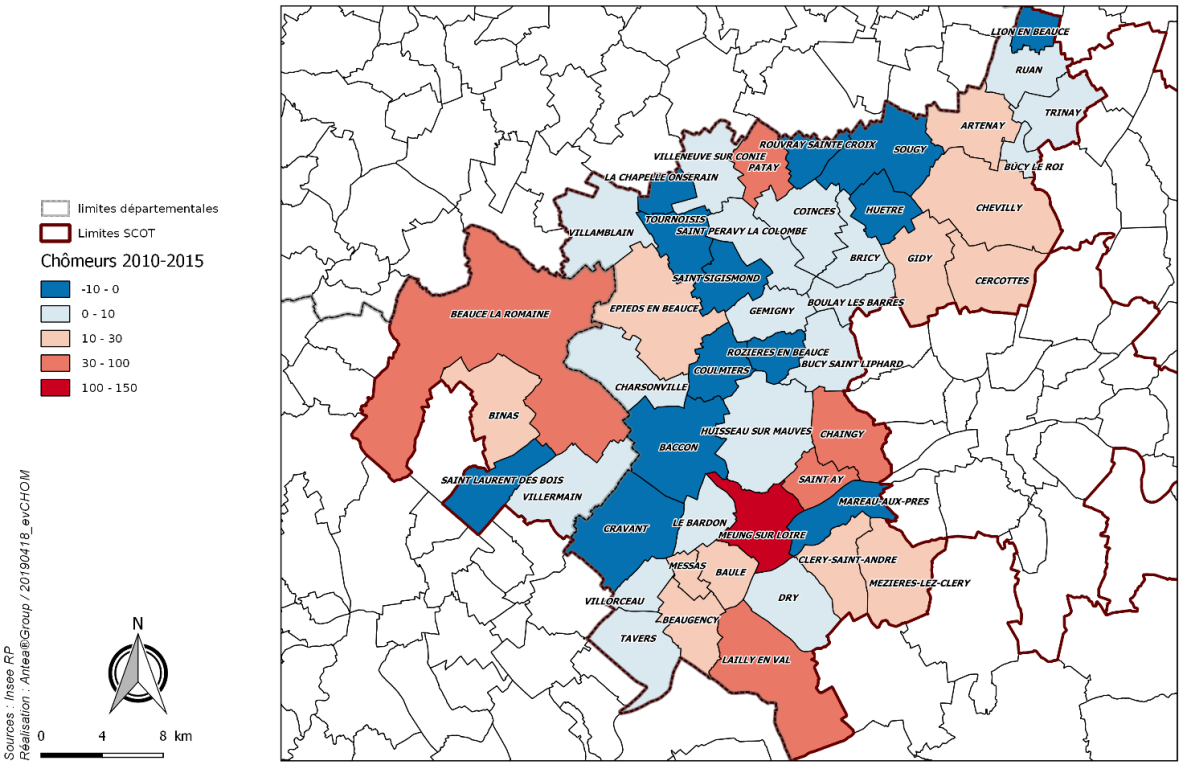


2.4.2 Un taux de chômage inférieur aux autres territoires

L'évolution annuelle du chômage des trois SCoT est de +7,6% entre 2009 et 2014. Il est supérieur à celui de la Orléans Métropole et du Loiret (+ 7,1%).

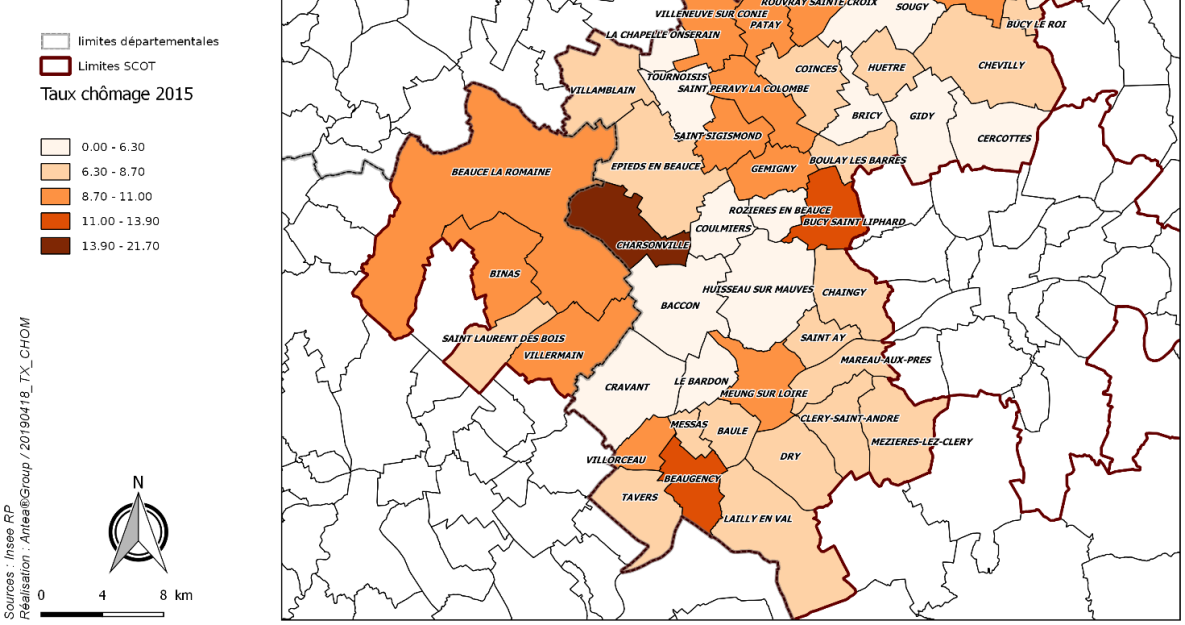
Dans le **PETR Pays Loire Beauce**, l'évolution annuelle des chômeurs entre les deux recensements est de +9%. Cette augmentation s'observe en Beauce dans les communes du Loir-et-Cher (surtout en Charsonville) mais également dans le Val de Loire comme à Beaugency.

Evolution du nombre de chômeurs entre 2010 et 2015



Taux de chômage* en 2015

** selon définition Insee : nombre de chômeurs / nombre*



2.4.3 Des cadres peu nombreux mais dont le nombre augmente plus vite

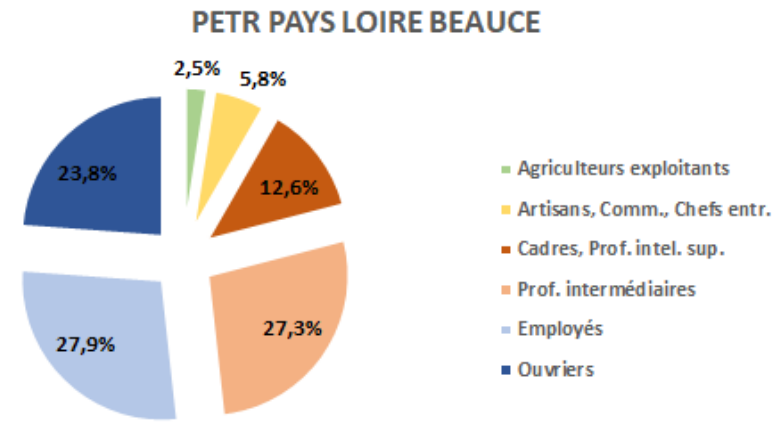
En 2015, les principales Catégorie Socio-professionnelle des habitants des trois SCoT sont les professions intermédiaires (27.3%), les employés (27.9%) et les ouvriers (23.8%).

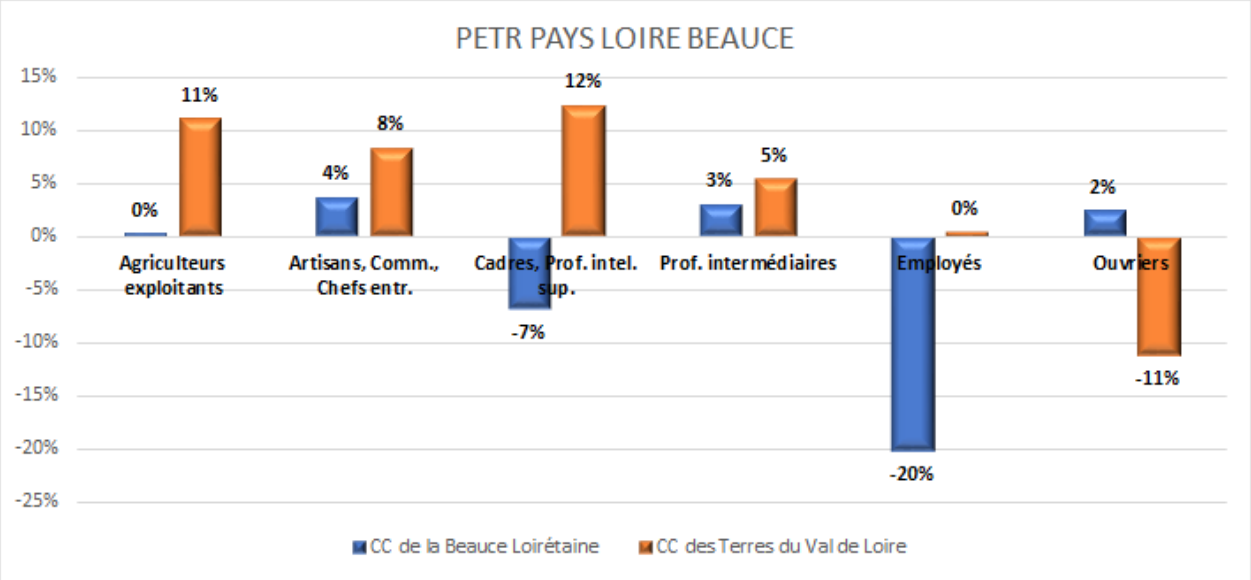
Les actifs occupés par CS en 2015 et en %

	EPCI	Agriculteurs exploitants	Artisans, Comm., Chefs entr.	Cadres, Prof. intel. sup.	Prof. intermédiaires	Employés	Ouvriers
PETR PAYS LOIRE BEAUCE	CC de la Beauce Loirétaine	3,7%	3,9%	8,3%	26,1%	28,4%	29,6%
	CC des Terres du Val de Loire	2,0%	6,6%	14,2%	27,8%	27,7%	21,8%
	Sous total PETR	***2,5%***	***5,8%***	***12,6%***	***27,3%***	***27,9%***	***23,8%***
3 SCOTs		***1,8%***	***6,3%***	***13,5%***	***28,0%***	***26,2%***	***24,3%***
ORLEANS METROPOLE		0,2%	4,1%	20,9%	28,8%	26,8%	19,2%
LOIRET		1,1%	5,5%	15,3%	27,1%	27,1%	23,8%

le PETR Pays Loire Beauce affiche une répartition des cs en % assez similaires à celle de l'ensemble des territoires, avec cependant une part un peu plus grande faite aux agriculteurs qui connaissent une croissance en % entre 2010 et 2015. La part de cadres est légèrement plus faible que dans les autres territoires.

A noter également une baisse des employés notamment dans la CC de Beauce Loirétaine.





2.4.4 Des revenus plus élevés qu'ailleurs

Les trois SCoT les revenus fiscaux moyens atteignent 28 573€ en 2017.

Impôts sur le revenu 2017 (sur les impôts 2016)

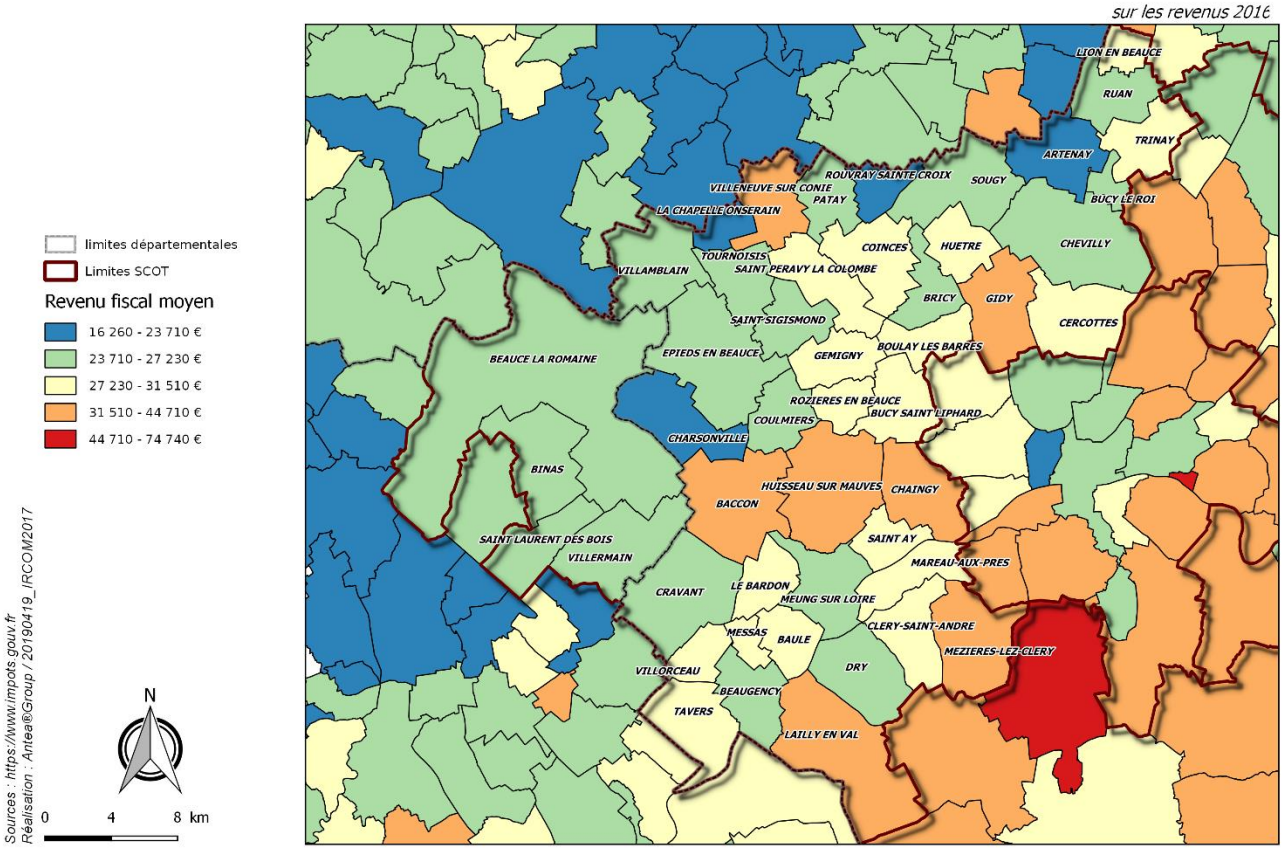
		Revenu fical de référence des foyers fiscaux	Part des foyers imposables
PETR PAYS LOIRE BEAUCE	CC de la Beauce Loirétaine	27 096 €	49,6%
	CC des Terres du Val de Loire	28 029 €	49,0%
	Sous total PETR	***27 800 €***	***49,1%***
3 SCOTs		***28 573 €***	***49,6%***

Le territoire du **PETR Pays Loire Beauce** présente des revenus moins élevés : excepté dans les communes limitrophes à la Orléans Métropole et de façon ponctuelles dans quelques villes (Villeneuve-sur-Conie, Tavers ou Trinay) les revenus sont peu élevés.

49,6% des foyers fiscaux sont imposés dans les trois SCoT. La proportion est similaire dans les trois territoires, avec 49,1% pour le PETR Pays Loire Beauce.

Revenu fiscal de référence en 2017

sur les revenus 2016



2.5 Des flux domicile - travail à destination de pôles d'emplois extérieurs

L'Agglomération d'Orléans constitue le pôle majeur des migrations alternantes rayonnant largement sur l'ouest et le nord. Il s'agit du premier pôle de migrations alternantes vers l'Ile-de-France, dans un sens essentiellement sortant.

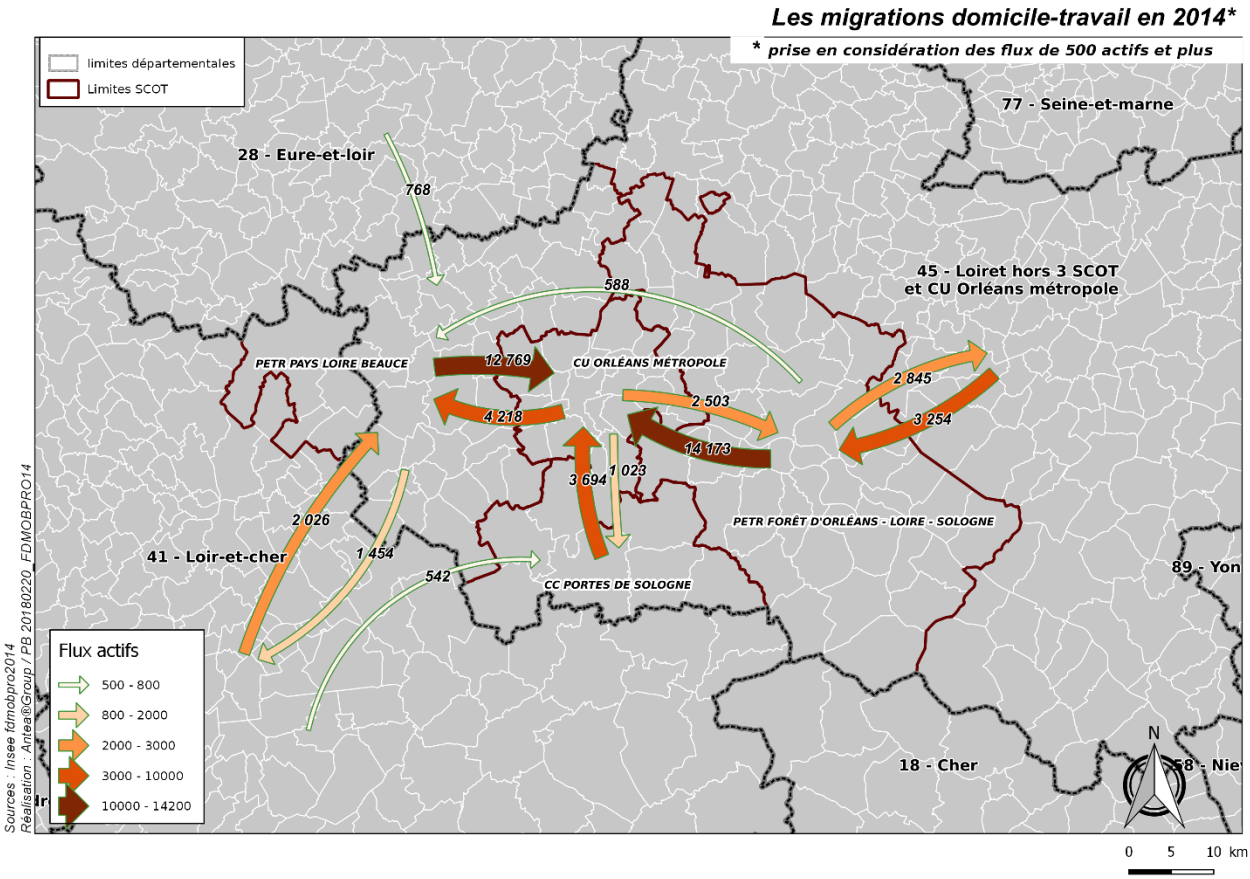
Au sein de la région Centre les trajets domicile/travail représentent la première cause de déplacement, avec une interaction la plus forte avec l'Île de France. Les trajets sont effectués avec des véhicules particuliers et peu de déplacement en co-voiturage.

De plus le trafic domicile/travail tend à augmenter en raison de l'élévation du coût du foncier urbain et périurbain entraine une dispersion de l'habitat sur des communes relativement éloignées des agglomérations centre.

2.5.1 Migrations Domicile - Travail : inter-SCoT

Les déplacements domicile / travail comptent parmi les déplacements quotidiens les plus nombreux.

Les flux vers l'agglomération sont très nombreux et mais ne sont pas du même ordre pour les 3 Scot.



Les PETR Pays Forêt d'Orléans-Loire-Sologne et PETR Pays Loire-Beauce ont des échanges importants avec respectivement le reste du Loiret et le Loir et Cher.

L'agglomération d'Orléans est également émettrice vers les 3 territoires notamment le PETR Pays Loire-Beauce avec plus de 4000 migrants y travaillant.

Les actifs entrants /sortants dans le territoire des 3 SCoT

Migrations Domicile - Travail : par catégorie socio-professionnelle

Type	Actifs	Type	1 : Agriculteurs exploitants	2 : Artisans, commerçants et chefs d'entreprise	3 : Cadres et professions intellectuelles supérieures	4 : Professions Intermédiaires	5 : Employés	6 : Ouvriers
1 Entrants	16 398	1 Entrants	91	512	2 541	4 536	3 274	5 443
2 Résidents	31 560	2 Résidents	1 199	3 365	2 573	6 638	9 081	8 702
3 Sortants	38 378	3 Sortants	112	1 225	6 758	12 533	9 411	8 339
Actifs Scot(2+3)	69 937	Actifs Scot(2+3)	1 311	4 590	9 331	19 172	18 492	17 041
Emplois Scot (1+2)	47 957	Emplois Scot (1+2)	1 290	3 877	5 114	11 174	12 355	14 145

La majorité des actifs entrants est constituée de professions intermédiaires et ouvriers.

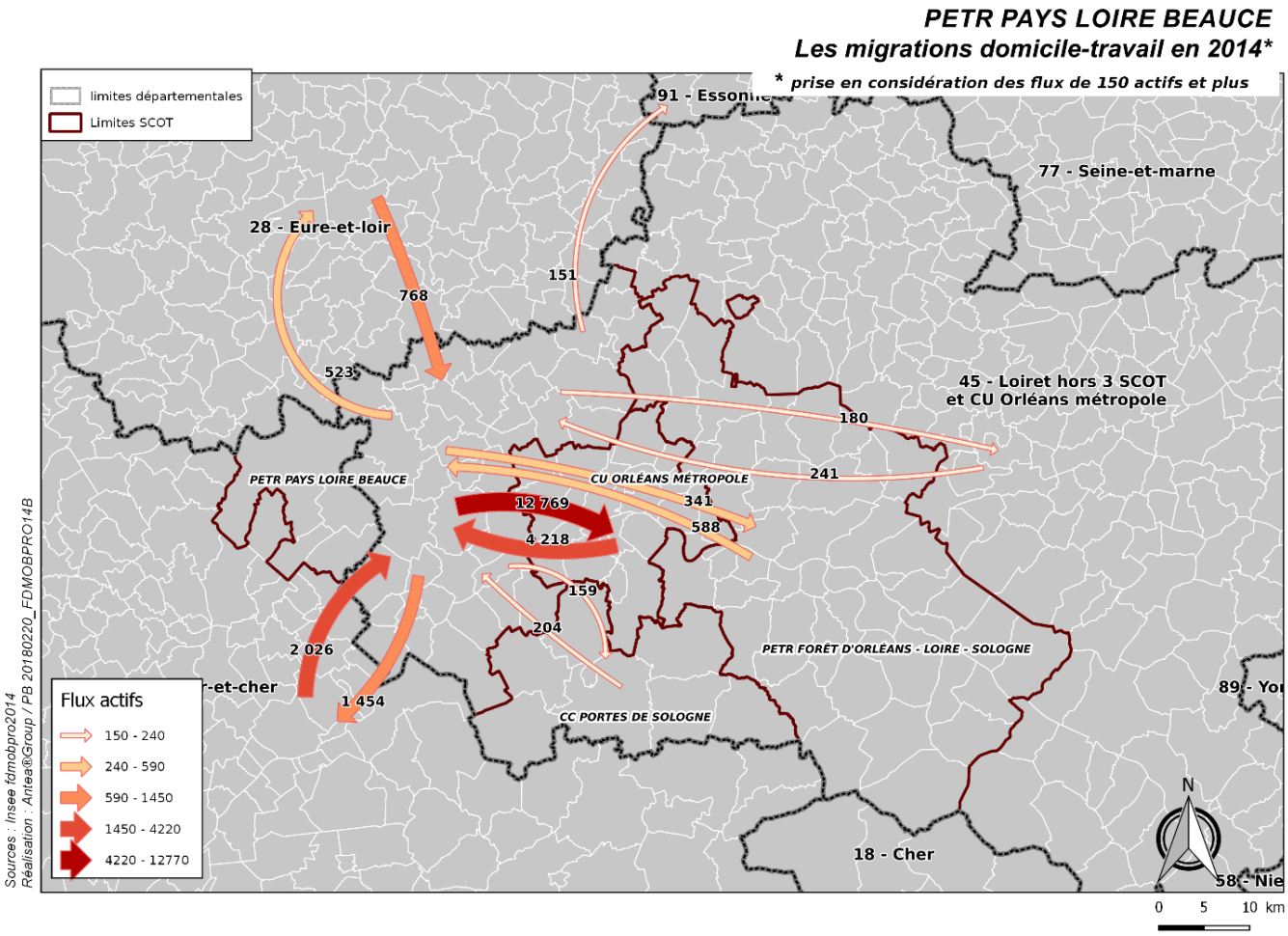
Les actifs qui vivent et travaillent dans le territoire sont majoritairement employés ou ouvriers.

Concernant les sortants, ils sont majoritairement ouvriers, employé ou professions intermédiaires.

2.5.2 Migrations Domicile - Travail : PETR Pays Loire-Beauce

Dans le PETR Pays Loire-Beauce, les déplacements pour motif professionnel concernent aujourd'hui près **24 798 actifs** dont :

- 16 284 sortants (58% des actifs)
- 8514 entrants (42,3% des actifs)



- Les déplacements domicile-travail sont très nombreux vers Orléans Métropole.
- Il y a 41,6% d'actifs « stables » : des actifs qui vivent et travaillent dans le territoire contre 45,8% qui partent travailler sur Orléans Métropole.
- Concernant les flux entrants, ils proviennent majoritairement d'Orléans Métropole (21%) et du Loir-et-Cher (10%).

Les actifs entrants /sortants en PETR Pays Loire Beauce

Migrations Domicile - Travail : par catégorie socio-professionnelle

Type	Actifs	Type	1 : Agriculteurs exploitants	2 : Artisans, commerçants et chefs d'entreprise	3 : Cadres et professions intellectuelles supérieures	4 : Professions Intermédiaires	5 : Employés	6 : Ouvriers
1 Entrants	8 514	1 Entrants	56	291	1 122	2 204	2 018	2 822
2 Résidents	11 595	2 Résidents	675	1 269	796	2 165	3 710	2 980
3 Sortants	16 284	3 Sortants	64	485	2 641	5 173	4 197	3 724
Actifs Scot(2+3)	27 879	Actifs Scot(2+3)	739	1 754	3 437	7 338	7 907	6 703
Emplois Scot (1+2)	20 108	Emplois Scot (1+2)	731	1 560	1 918	4 369	5 729	5 802

- La majorité des actifs entrants est constituée de professions intermédiaire, employés et ouvriers (82,7%).
- Les actifs qui vivent et travaillent dans le territoire sont majoritairement employés ou ouvriers.
- Concernant les sortants, ils sont majoritairement de professions intermédiaires ou employés.

3 L'OFFRE TOURISTIQUE[3]

3.1 Tendance sur l'activité touristique du Val de Loire

Une enquête a été réalisé par le Comité Régionale du Tourisme (CRT) Centre-Val de Loire en Juillet 2017.

3.1.1 Un mois de juillet mitigé.

Les avis des professionnels sur la fréquentation de juillet se partagent entre "bon" (39% des répondants) et "moyen" (42%).

La fréquentation semble très variable selon les activités. Les professionnels de l'hôtellerie de plein air, des monuments ainsi que des résidences de tourisme et villages vacances font état d'un bon niveau de fréquentation pour le mois de juillet. Pour les autres activités, les avis se partagent entre bon et moyen.

De la même façon, les avis diffèrent selon la zone géographique observée. C'est dans l'Eure-et-Loir et le Loiret que les professionnels semblent les plus optimistes.

3.1.2 Une fréquentation stable, voire en baisse

Malgré des indicateurs de fréquentation plutôt encourageants sur le 1er semestre, la fréquentation du mois de juillet semble stable, voire en baisse par rapport à l'an passé.

Pour les gestionnaires de monuments, la fréquentation paraît un peu meilleure qu'en 2016. Pour les autres secteurs d'activité les avis sont assez partagés, il faudra attendre les résultats chiffrés pour conclure sur la situation.

3.1.3 Pour 3 professionnels sur 4, les monuments, musées ou parcs et jardins arrivent en tête des demandes des visiteurs

Les touristes en séjours sont toujours très actifs et apprécient le patrimoine naturel et culturel mais pas uniquement… La pratique du vélo en randonnée ou en balade fait partie des principaux centres d'intérêt des visiteurs.

Les activités recherchées par les visiteurs diffèrent légèrement selon la zone géographique. Ainsi, dans le Berry, et en particulier dans l'Indre, la randonnée pédestre et la découverte de la nature sont très demandées. La pratique du vélo, aujourd'hui, n'est plus centrée uniquement sur le Val de Loire.

[3] *Sources : Charte de développement du Pays Loire Beauce. Syndicat Mixte du Pays Loire Beauce. 2005*

Charte de développement du Pays Foret D'orleans – Val De Loire. ECODEV Conseil. 2005

Charte de développement du Pays Sologne Val Sud. 2010

Données INSEE 2015

3.2 Un patrimoine riche et multiforme

Classés UNESCO, la Loire présente par sa grande naturalité, sa faune, sa flore et la succession de grands sites et monuments historiques qui s'égrènent le long du Val un patrimoine culturel exceptionnel et en partage entre les trois territoires de SCOT.

Le territoire des trois SCOT est marqué par un remarquable patrimoine de forteresses défensives du Moyen-Age de Sully-sur-Loire, classé Grand Site du Val de Loire, de demeures romantiques des 17ème et 18ème siècle à l'instar du Châteaux de la Ferté-Saint-Aubin en passant par les Châteaux Renaissance, avec le Château de Meung-sur-Loire.

La variété du patrimoine religieux est également une caractéristique des trois territoires : la Basilique de Cléry-Saint-André liée au souvenir de Louis XI, l'Abbaye de Saint Benoit-sur-Loire chef d'œuvre de l'art roman.

Avec ses trois arboretums et ses huit jardins labellisés « jardins remarquables », le Loiret offre un petit aperçu de la quintessence du « Jardin de la France ». Botaniques, paysagers, à la française ou à l'anglaise…

Sur le territoire de trois SCOT c'est 4 jardins et un arboretum qui sont ainsi classés. Les jardins sont la plupart du temps associés à un château.

3.2.1 Le patrimoine du PETR Pays Loire Beauce

La localisation du Pays confère à ce territoire un statut de **véritable porte d'entrée vers les nombreux sites touristiques du Val de Loire, et plus particulièrement ceux situés dans le Loir-et-Cher et l'Indre-et-Loire.**

Toutefois, ne possédant pas sur son territoire d'éléments majeurs véritablement susceptibles de capter les millions de touristes qui parcourent la Vallée de la Loire chaque année, **il demeure en marge des principaux flux régionaux.**

Localement, **l'offre touristique est essentiellement circonscrite au Val de Loire**, où se concentrent à la fois les éléments patrimoniaux les plus remarquables du secteur et la majorité de l'offre d'hébergement.

Le PETR Pays Loire Beauce possède 19 monuments classés et 28 monuments inscrits.

Ces monuments sont principalement des châteaux, des demeures/maisons et des bâtiments religieux. Ils sont concentrés dans le Val sur les villes de Beaugency et de Meung-sur-Loire, également à Saint Ay, Huisseau sur Mauves et Lailly en Val. Aux marges de la Beauce et en Beauce, les monuments inscrits se répartissent sur différentes communes et complètent le patrimoine classé sur des éléments identitaires forts comme la ferme du Ver à Tavers ou du patrimoine religieux avec l'église Saint- André de Patay. Ce territoire est également caractérisé par l'existence de vestiges du Néolithique et du Moyen-Age avec Dolmen, Tumulus et Motte féodale.

- Basilique Royale de Cléry-St-André,
- Musée de la vigne et du vin de Mareau-aux- Prés.

La Basilique Royale de Cléry-St-André Musée de la vigne et du vin de Mareau-aux- Prés.

Le tourisme en Beauce reste aujourd'hui **très limité** mais il apparaît clairement que les acteurs locaux souhaitent ardemment adopter une politique touristique volontariste.

Le secteur ligérien du territoire est inclus dans le tracé inscrit au **Patrimoine Mondial de l'UNESCO**. Pour autant, cette inscription **ne suscite qu'une faible exploitation locale** alors qu'elle est susceptible de générer un regain d'attractivité, en particulier avec la mise en application programmée d'outils touristiques comme **le tracé Loire à Vélo**.

3.3 L'offre d'hébergement touristique

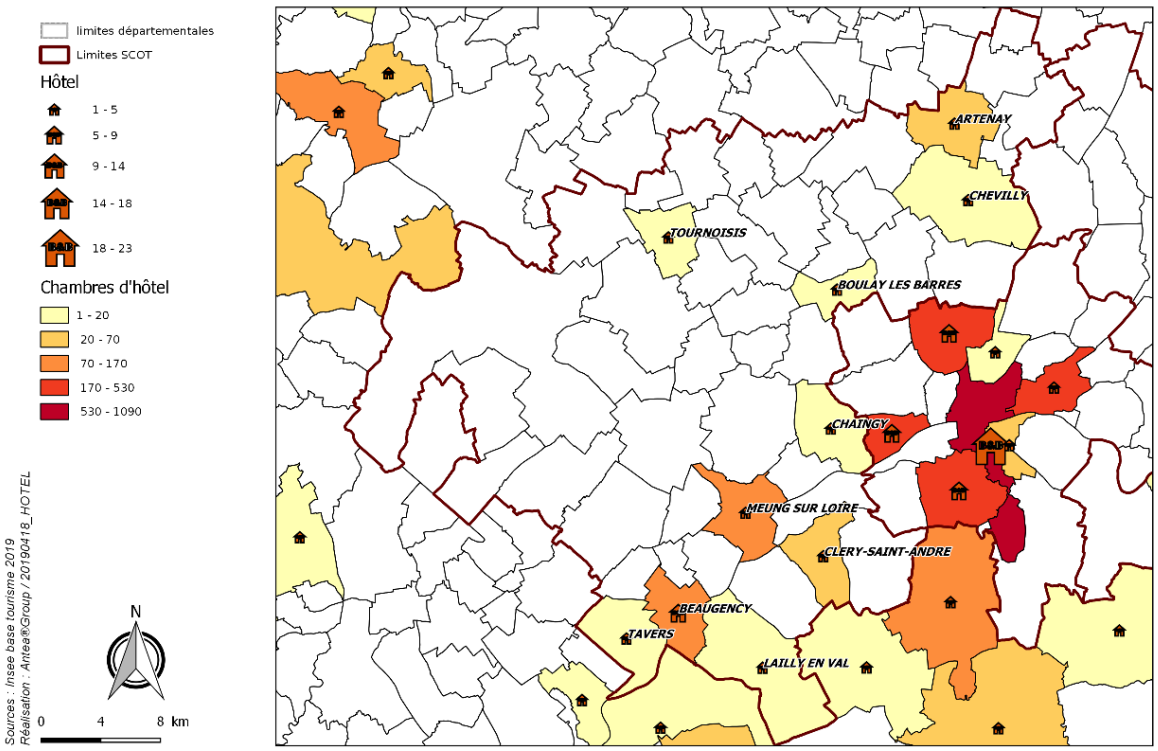
L'offre en 2019 (Base Tourisme Insee)

		Hôtels	Chambres d'hôtel	Campings	Emplacements de camping
PETR PAYS LOIRE BEAUCE	CC de la Beauce Loirétaine	5	99	-	-
	CC des Terres du Val de Loire	15	341	2	241
	Sous total PETR	***20***	***440***	***2***	***241***
3 SCOTs		***41***	***899***	***15***	***1 143***
ORLEANS METROPOLE		54	2 764	4	154
LOIRET		141	4 775	41	3 310

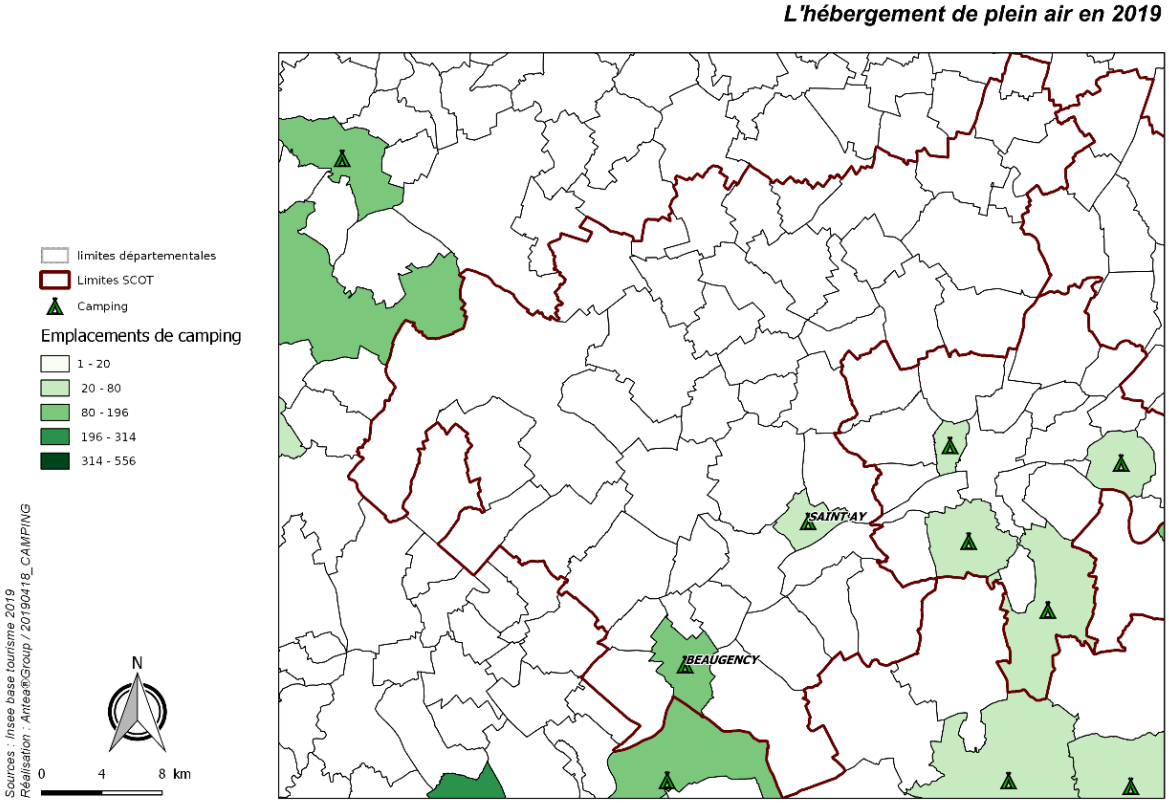
L'offre d'hébergement touristique dans le Pays Loire Beauce est très légèrement inférieure à la moyenne départementale mais reste néanmoins significative avec une proportion assez importante de chambres d'hôtes, gîtes ruraux et emplacements de camping.

Elle laisse toutefois apparaître certains manques clairement mis en évidence : un déficit de structures d'hébergement de standing (hôtels et campings de plus de 3 étoiles) et une absence totale de structures d'hébergement de groupes.

L'hébergement hôtelier en 2019



L'hébergement de plein air en 2019



3.4 Une organisation touristique à renforcer (promotion, accueil)

La promotion de structures d'hébergement de groupes est essentielle dans le contexte touristique du territoire, où **la proportion de tours opérateurs et de groupes de voyages organisés est importante.**

De même, le tracé de la Loire à Vélo devrait à terme nécessiter la présence localement de **structures d'hébergement de groupes de cyclistes**. En l'absence d'initiatives privées, le portage de ce type de structures par des collectivités semble possible. De même, il paraît intéressant de travailler sur la création de lieux multiservices tels que « épicerie et vélo-gîte »…

Le Pays doit donc encourager la promotion et l'exploitation de l'image « Loire, Patrimoine Mondial de l'UNESCO », afin de se positionner plus nettement dans les logiques touristiques ligériennes. Par ailleurs, la randonnée, quelle que soit sa forme, nécessite d'être davantage développée sur le Pays car elle constitue un vecteur de raccordement des tourismes ligériens et beaucerons. Elle représente un moyen de capter en Beauce les touristes du Val de Loire, et inversement, ce qui favoriserait une activité touristique géographiquement plus équilibrée.

3.5 Des perspectives et des projets de développement

Hébergement

- Accompagner les initiatives de **création de structures d'hébergement de qualité** et soutenir le développement des équipements existants (campings notamment)
- Promouvoir et accompagner **l'implantation de structures d'hébergement de groupes**. La promotion de structures de ce type est essentielle dans le contexte touristique du Val de Loire, où la proportion de tours opérateurs et de groupes de voyages organisés est importante. De même, le tracé de la Loire à Vélo devrait à terme nécessiter la présence localement de structures d'hébergement de groupes de cyclistes. En l'absence d'initiatives privées, le portage de ce type de structures par des collectivités semble possible. De même, il paraît intéressant de travailler sur la création de lieux multiservices tels que « épicerie et vélo-gîte »…
- Accompagner le processus **d'identification et de recensement des structures d'hébergement touristiques** dont les propriétaires souhaitent cesser leur activité et transmettre leur entreprise à autrui. Promouvoir localement des actions d'information et de formation auprès de futurs propriétaires de structures d'hébergement, en particulier de gîtes ruraux et chambres d'hôtes

Patrimoine Mondial de l'UNESCO

- **Accompagnement de la promotion locale du label** « Loire, Patrimoine Mondial de l'UNESCO ». Il s'agit d'appuyer la promotion du label sur le Pays afin de mieux se positionner dans une logique Val de Loire très porteuse : mise en valeur des paysages naturels, des monuments historiques et des aménagements urbains du front de Loire, mise en lumière des ponts et monuments dans le cadre d'une opération intercommunale concertée des collectivités et partenaires concernés : communes du Val, Conseil Général, Conseil Régional…
- **Soutien à la mise en place de nouveaux circuits touristiques**. Promotion de circuits assurant la liaison entre les espaces ligérien et beauceron. L'enjeu est ici de promouvoir et accompagner la mise en place de circuits touristiques susceptibles de lier les activités touristiques ligériennes et beauceronnes : Route du Blé, Loire à Vélo…
- **Accompagner les projets de mise en valeur et d'aménagement de sites touristiques**. Il s'agit d'apporter une aide financière aux initiatives visant à améliorer les sites touristiques du Pays ou à en créer de nouveaux : création ou réhabilitation de musées ou autres sites d'accueil et de visite

3.6 Pôle touristique régional du Centre-Val-de-Loire

Pour sublimer ce territoire d'exception, la Région a mis sur pied sa stratégie « Ambitions Tourisme 2030 », qui s'articule autour de cinq ambitions fortes.

- Le Centre-Val de Loire, destination d'excellence de nature et de culture, catalyseur de l'attractivité régionale.
- La région Centre-Val de Loire, 1ère région de tourisme à vélo, une destination européenne reconnue.
- Accompagner les acteurs dans les transitions écologique, numérique et l'innovation.
- Faire du Centre-Val de Loire une référence en matière d'hospitalité touristique accessible à toutes et à tous.
- Répondre aux défis de l'emploi, des compétences et de l'attractivité dans le secteur du tourisme.

Cette vision se traduit par des mesures concrètes pour accompagner les acteurs du tourisme.

4 DES CAPACITES D'ACCUEIL D'ENTREPRISES A CONFORTER

4.1 Les zones d'activités économiques (ZAE) sur le PETR Pays Loire Beauce

Les tableaux ci-après présentent la situation des zones d'activités économiques.

	Foncier dédié à l'économie		ZAE existantes		
			Surface totale aménagée *(en ha)*	Surface occupée *(en ha)*	Surface disponible *(en ha)*
	Total PETR Pays Loire Beauce		**675,8**	**632,7**	**43,1**
Beauce Loirétaine	**Total CCBL**		**189,5**	**189,5**	**0,0**
	Patay	ZI Patay	28,0	28,0	0,0
	Artenay	ZI Sud	18,5	18,5	0,0
	Artenay	PAE du Moulin	31,5	31,5	0,0
	Artenay-Poupry	*ZI*	*24,0*	*24,0*	*0,0*
	Gidy	Les Vergers	40,5	40,5	0,0
	Gidy	Sud Partie pôle 45	3,0	3,0	0,0
	Chevilly	ZI Chevilly	20,0	20,0	0,0
	Cercottes	ZA Cercottes	24,0	24,0	0,0
	St-Péravy	Bourg	0,0	0,0	0,0
Terres du Val de Loire	**Total CCTVL**		**486,3**	**443,2**	**43,1**
	Binas	/	0,4	0,2	0,2
	Epieds-en-Beau	Les Chantaupiaux	21,5	14,6	6,9
	Beaune-la-Roma	Les Tournesols	11,3	8,9	2,4
	Tavers	Les Portes de Tavers	47,0	47,0	0,0
	Lailly-en-Val	ZA des Gardoirs	7,5	7,5	0,0
	Beaugency	ActiLoire	37,0	19,5	17,5
	Baule	Les Bredanes	11,0	11,0	0,0
	Baule-Meung-su	Synergie-Val de Loire	250,0	239,0	11,0
	Meung-sur-Loire	Les Sablons	15,0	15,0	0,0
	Saint-Ay	Les Varigoins	9,4	9,4	0,0
	Cléry-Saint-Andr	La Salle	9,8	9,8	0,0
	Dry	La Métairie	21,0	17,8	3,2
	Chaingy	Les Pierrelets	45,4	43,5	1,9

SYNTHESE ET ENJEUX SUR L'ECONOMIE

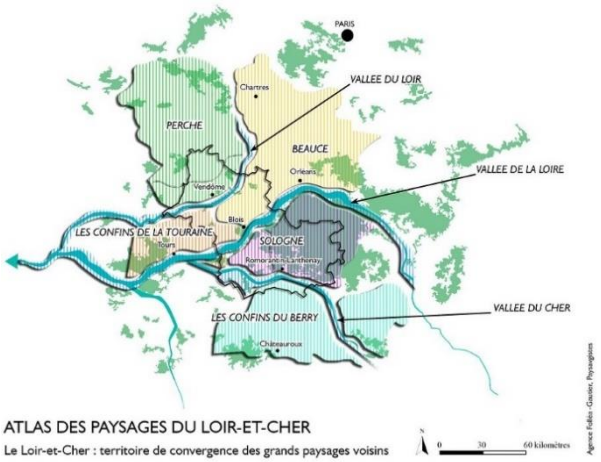
Forces	Faiblesses
Emplois et population active : - Un territoire marqué par une histoire agricole qui se traduit encore dans l'économie : 14% des établissements actifs sont liés à l'activité agricole (contre 6,7% dans le département du Loiret par exemple) - Une économie tournée vers le tertiaire avec 55% des établissement issus des secteurs commerces, transports et service à la personne - Une économie portée par les entreprises de moins de 10 salariés (94,7 % des établissements actifs). - L'économie présentielle (liée à la satisfaction des besoins de la population) est marquée sur le territoire du SCoT : plus de 2 800 des établissements actifs. - Une activité artisanale en hausse sur la Communauté de Communes de la Beauce Loirétaine et en baisse sur la Communautés de communes des Terres du Val de Loire.	- Un ratio emploi par actif faible (0,65 emplois par actif contre 0,85 dans le Loiret et 1,07 dans Orléans Métropole) - Un taux de chômage en hausse - Des cadres peu nombreux - Les principaux flux domicile-travail s'orientent vers l'agglomération d'Orléans mais aussi vers le Loir et Cher
Carrières Dans le Centre Val de Loire, le Loiret présente un solde-import d'approvisionnement en matériaux de carrières à l'équilibre	Une activité d'extraction des carrières dont la réponse à la demande se réduit
Tourisme - Un patrimoine bâti, culturel, naturel et diversifié comme atouts pour le renforcement de l'activité touristique, localisé le long du Val de Loire.	- Un territoire peu attractif au niveau touristique, malgré la présence de patrimoine historique sur son territoire. - Un tourisme très limité que les acteurs locaux souhaiteraient développer notamment sur la Beauce via la route du Blé. - Une offre en hébergement limitée

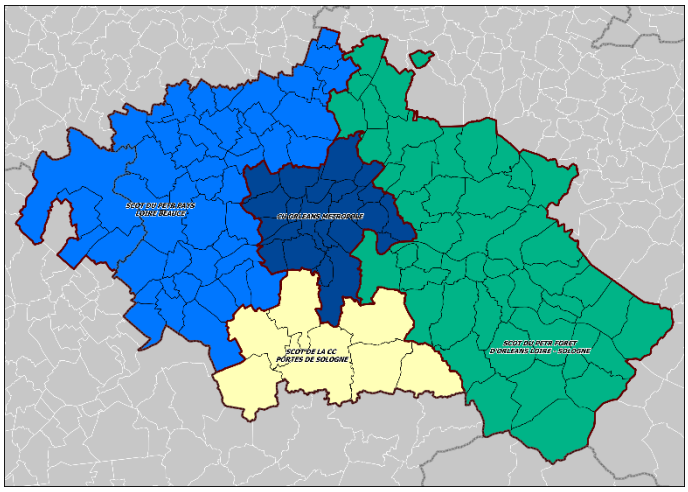
Enjeux

- **Maintenir une activité présentielle sur le territoire pour satisfaire les besoins de la population locale**
- **Maintenir l'activité agricole**
- **Prendre en compte l'impact de l'activité extractive des carrières sur l'environnement et sur les populations et anticiper le ralentissement de l'activité**
- **Limiter l'impact automobile dans les déplacements domicile-travail**
- **Tirer parti de l'activité touristique pour faire rayonner l'image du territoire et renforcer la dynamique économique**

Partie 3 : Urbanisme

Le territoire des trois SCoT est constitué de deux Pôles d'Equilibre Territorial et Rural (PETR Pays Loire Beauce et PETR Forêt d'Orléans-Loire-Sologne) et de la Communauté de Communes des Portes de Sologne.





Les paysages du territoire sont marqués par de nombreuses vallées, des plaines alluviales et des plateaux et sont traversés par un important réseau de voies de communication. Structuré autour de la vallée de la Loire et de la Métropole d'Orléans, le territoire comprend **sept ensembles paysagers** aux caractéristiques propres.

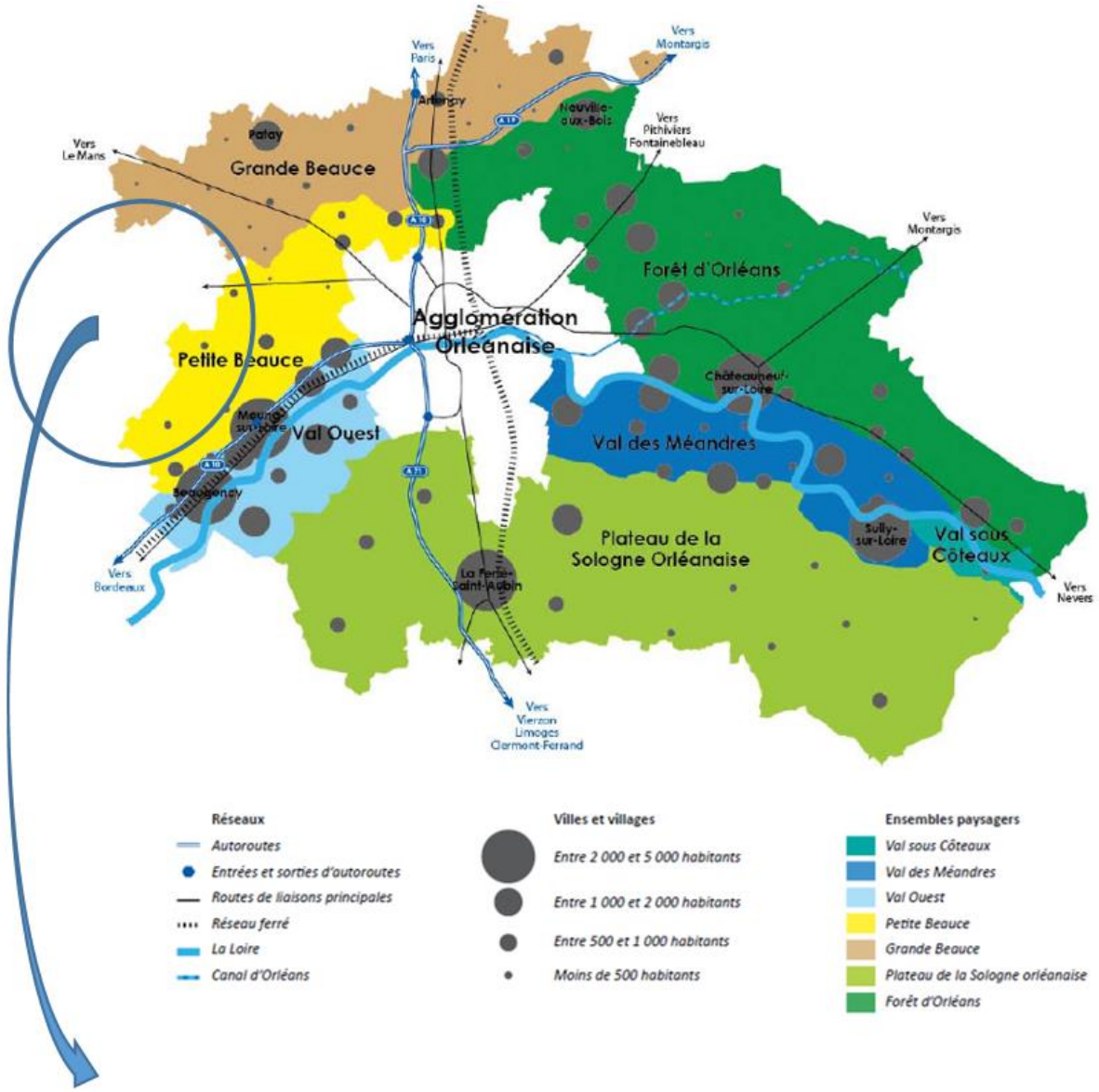
Les trois SCoT abritent par ailleurs de nombreux sites patrimoniaux, dont les plus remarquables font l'objet d'une protection au titre des sites et monuments naturels et un bien inscrit sur la liste du Patrimoine Mondial de l'Humanité par l'UNESCO : le Val de Loire.

Le diagnostic paysager architectural et urbain s'appuie sur une documentation riche :

- *Atlas paysager du Loiret*, Conseil Général du Loiret, février 2008
- *Etude paysagère opérationnelle sur les co-visibilités en bords de Loire, Diagnostic et grandes orientations*, avril 2014,
- *Val de Loire patrimoine mondial, Plan de gestion, Référentiel commun pour une gestion partagée*, Préfet de la Région Centre
- *Val de Loire et Aménagement du territoire*, Guide Pratique, Mission Val de Loire patrimoine mondial, Octobre 2017
- L*es vill[ages] dans leurs pays[ages], Mutation des territoires et évolution des modes d'habiter*, Guide pédagogique en accompagnement de la procédure des SCoT Forêt d'Orléans-Val de Loire, Sologne Val Sud, Loire Beauce, CAUE du Loiret, Mars 2015
- *Schéma de Cohérence Territoriale du PETR Forêt d'Orléans-Loire-Sologne, Diagnostic agricole, forestier et foncier*, SAFER 2018
- *Schéma de Cohérence Territoriale du PETR Pays Loire Beauce, Diagnostic agricole, forestier et foncier et synthèse du diagnostic*, SAFER 2018
- *Schéma de Cohérence Territoriale de la Communauté de Communes des Portes de Sologne, Diagnostic agricole, forestier et foncier et synthèse du diagnostic*, SAFER 2018
- *L'atlas des paysages du Loir-et-Cher*

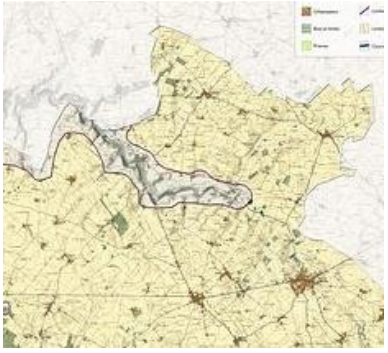
Cette base de données a été reprise et analysée en fonction des spécificités du territoire des trois SCoT.

***Carte 12:** Territoire des trois SCoT et leurs sept ensembles paysagers. CAUE du Loiret, guide pédagogique, 2015.*



Secteur de Beauce-la-Romaine (intégration au périmètre du SCoT PETR Pays Loire Beauce en 2017) réparti entre deux Unités Paysagères (UP) :

UP La Beauce



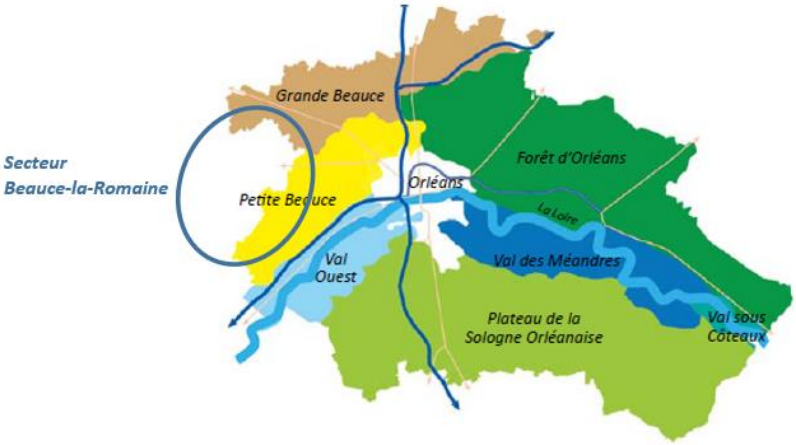
UP Les confins de la Beauce et du Loir

Source : extraits de l'Atlas des Paysages du Loir-et-Cher

1 DES ENSEMBLES PAYSAGERS DIVERSIFIES[4]

Structuré autour de la vallée de la Loire, le territoire comprend quatre grands ensembles paysagers :

- **La Beauce** (intégrant le secteur de Beauce-la-Romaine à l'ouest), décomposé en Petite et Grande Beauce,
- **Le Val de Loire**, décomposé en trois espaces distincts : le Val sous Coteaux, le Val des Méandres et le Val Ouest,
- **La Sologne**,
- **La Forêt d'Orléans**.



***Carte 13*: Les quatre grands ensembles paysagers. CAUE du Loiret, guide pédagogique, 2015.**

***Carte 14:* Les 12 ensembles paysagers du Loiret. Atlas des paysages du Loiret.**

[4]*Les vill[ages] dans leurs pays[ages], Mutation des territoires et évolution des modes d'habiter*, Guide pédagogique en accompagnement de la procédure des SCoT Forêt d'Orléans-Val de Loire, Sologne Val Sud, Loire Beauce, CAUE du Loiret, Mars 2015

1.1 La Beauce

Le nord-ouest du territoire est marqué par les paysages ouverts de la Beauce. Sur un relief faiblement ondulé, occupé par de grandes parcelles cultivées, le regard porte loin. Les boisements sont très épars. De cette immensité émergent les villages, les hameaux et depuis quelques années, les éoliennes. L'habitat est regroupé dans les villages et autour de grandes fermes dans les hameaux.

Image 5: Les paysages ouverts de Beauce (à g.) et la commune de Membrolles (à dr.).

1.2 Le Val de Loire

La Loire a fortement marqué le territoire qu'elle traverse, sur le plan géographique et historique, en façonnant des paysages et une culture. Depuis l'année 2000, le Val de Loire est inscrit au patrimoine mondial de l'UNESCO, en tant que paysage culturel vivant. Les paysages du Val sont en prise directe avec le fleuve. Sa nature, sa lumière, son patrimoine bâti, ses ponts, ses quais, ses perrés (murs de soutènement) et ses panoramas s'ouvrent sur les plaines alluviales cultivées.

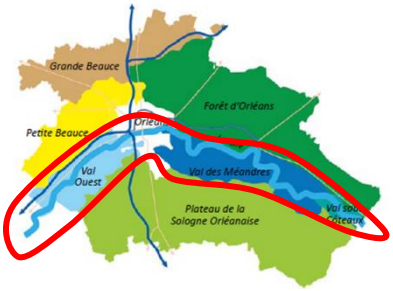


Image 6: Les paysages du Val de Loire (à g.) et la commune de Meung-sur-Loire (à dr.).

1.3 La Sologne

La Sologne est un territoire couvert de bois, de landes, d'étangs et de terrains sans vocation agricole. Elle présente une occupation hétérogène, associant des espaces résidentiels et naturels très convoités pour leurs qualités paysagères. Les villages se sont développés dans de grandes clairières, qui ont tendance à se refermer. La Sologne est marquée par ses châteaux et leurs domaines boisés.

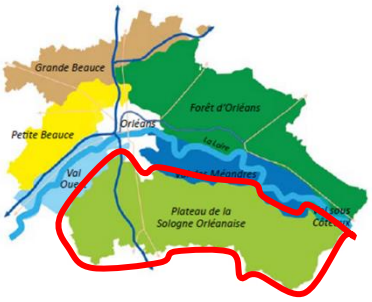


***Image 7:** Les paysages de la Sologne (à g.) et Le Ciran - Commune de Ménestreau-en-Villette (à dr.).*

1.4 La Forêt d'Orléans

C'est la plus grande forêt domaniale du territoire métropolitain et le second massif forestier de France. L'absence de relief et l'argile du sous-sol s'opposent à l'écoulement des eaux pluviales et expliquent l'abondance d'étangs et de zones humides. Les espaces agricoles sont souvent imbriqués à la lisière ou au cœur de la forêt et créent des paysages de clairière agricole. L'habitat est relativement regroupé en bourgs ou hameaux.

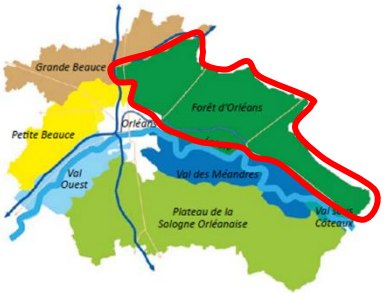
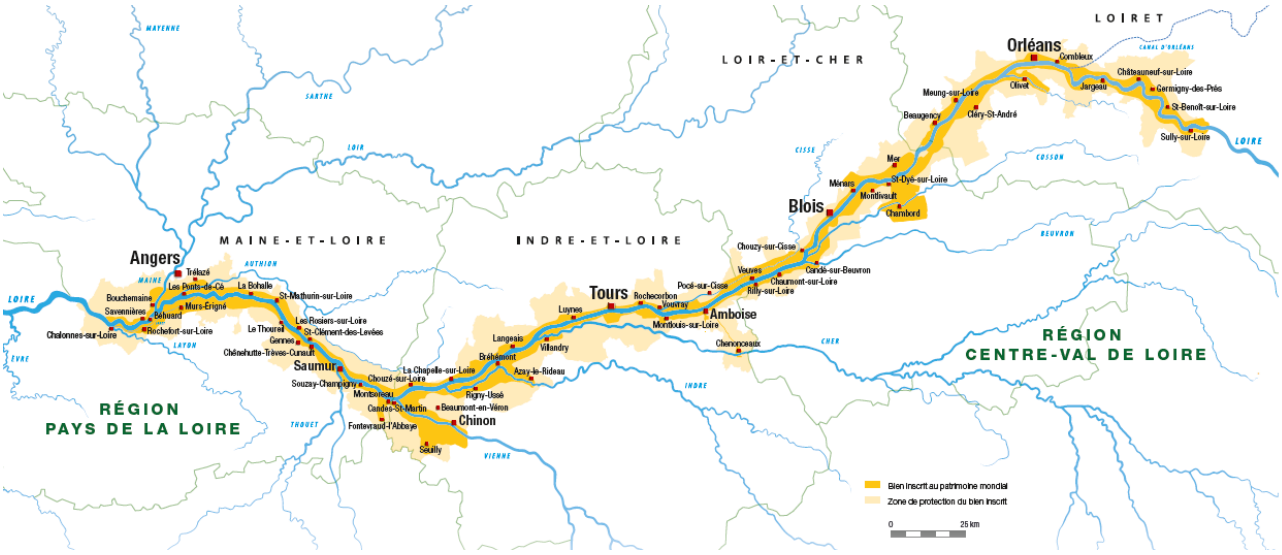


***Image 8:** Les paysages de la Forêt d'Orléans.*

2 TROIS TERRITOIRES ORGANISES AUTOUR D'UN PATRIMOINE PAYSAGER, ARCHITECTURAL ET CULTUREL EXCEPTIONNEL

2.1 Un « paysage culturel vivant » inscrit par l'UNESCO à préserver

Depuis le 30 novembre 2000, le Val de Loire est inscrit sur la liste du patrimoine mondial de l'Humanité. C'est le fleuve et son histoire, le fleuve et son patrimoine mais aussi le fleuve et ses habitants que l'UNESCO a consacré comme paysage culturel vivant universel. Le territoire des trois SCoT bénéficie ainsi de la proximité de ce cadre exceptionnel qui s'étend de Sully-sur-Loire (PETR Forêt d'Orléans-Loire-Sologne), jusqu'à Chalonnes-sur-Loire dans le Maine-et-Loire, sur 280 km de long.

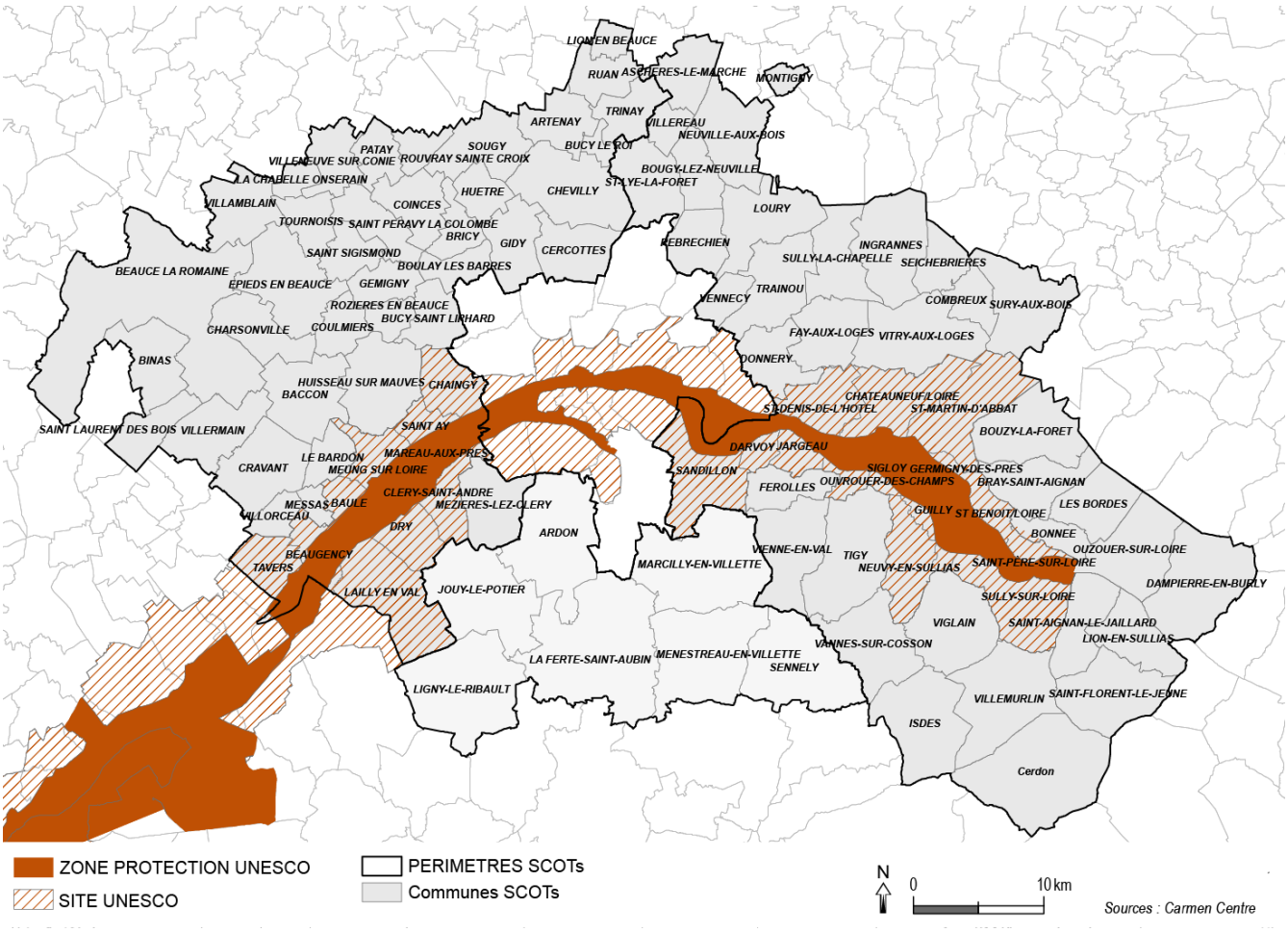


<u>Carte 15:</u> Le Val de Loire, patrimoine mondial de l'UNESCO. Val de Loire patrimoine mondial et aménagement du territoire, guide pratique.

Cette reconnaissance internationale relève de trois des dix critères justifiant une inscription d'un Bien sur la Liste du patrimoine mondial de l'UNESCO :

1. **Critère (i)** : le Val de Loire est remarquable pour la qualité du patrimoine architectural et urbain de ses villes historiques : Orléans, Blois, Amboise, Tours, Chinon, Saumur, ainsi que ses châteaux de renommée mondiale, à l'image du Domaine de Chambord.
2. **Critère (ii)** : le Val de Loire est un paysage culturel exceptionnel le long d'un grand fleuve. Il porte le témoignage d'un échange d'influences, de valeurs humaines et du développement harmonieux d'interactions entre les hommes et leur environnement sur plus de deux mille ans d'histoire.
3. **Critère (iv)** : le paysage du Val de Loire, et plus particulièrement ses nombreux monuments culturels, illustrent à un degré exceptionnel les idéaux de la Renaissance et du siècle des Lumières sur la pensée et la création de l'Europe occidentale.

La carte en page suivante présente les communes des 3 SCoT concernées par le périmètre UNESCO (zone cœur) ainsi que la zone tampon. Cette zone tampon est définie entre le périmètre UNESCO et les limites des communes concernées afin de préserver un espace d'approche et de protection de la **Valeur Universelle Exceptionnelle (VUE)** pour éviter tout impact négatif. Cette zone hachurée sur la carte est traitée selon une approche de co-visibilités.



***Carte 16:** Le périmètre UNESCO et sa zone tampon sur le territoire de l'interSCoT. Carmen Centre, Antea Group.*

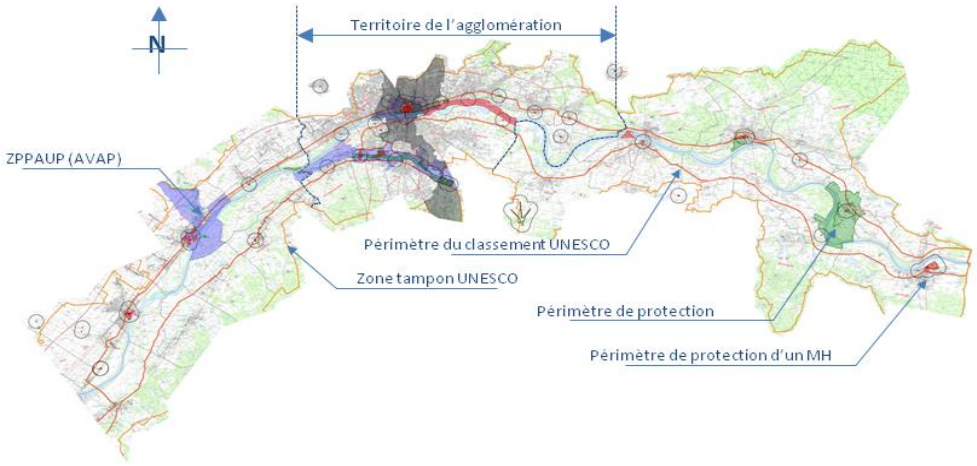
Le périmètre UNESCO s'étend sur le PETR Pays Loire Beauce et concerne les **11 communes** suivantes :

Chaingy	Meung-sur-Loire	Tavers	Cléry-Saint-André
Saint-Ay,	Baule	Lailly-en-Val	Mezières-lez-Cléry
Mareau-aux-Près	Beaugency	Dry	

Sur le PETR Forêt d'Orléans-Loire-Sologne, il concerne les **16 communes** suivantes :

Sandillon	Germigny-des-Prés	Lion-en-Sullias	Jargeau.
Darvoy	Guilly	Saint-Aignan-le-Jaillard	
Saint-Denis-de-l'Hôtel	Saint-Père-sur-Loire	Sully-sur-Loire	
Châteauneuf-sur-Loire	Ouzouer-sur-Loire	Neuvy-en-Sullias	
Saint-Martin-d'Abbat	Dampierre-en-Burly	Sigloy	

Le périmètre UNESCO ne concerne pas le territoire de la Communauté de Communes des Portes de Sologne. On note toutefois que les communes d'Ardon, Jouy-le-Potier et Ligny-le-Ribault sont limitrophes avec les communes de la zone tampon présentes sur le PETR Pays Loire Beauce, et la commune de Marcilly-en-Villette est limitrophe avec la zone tampon incluant Sandillon sur le PETR Forêt d'Orléans-Loire-Sologne.



Beaugency son pont, ses quais, ses alignements de platanes, le front urbain et l'enceinte médievale dominée par les grands édifices

Les menaces d'altération de la VUE (Valeur Universelle Exceptionnelle) :

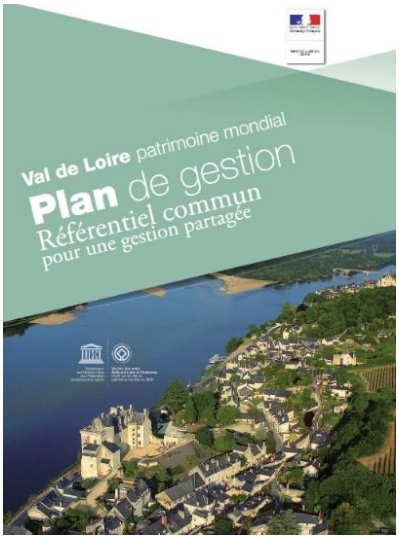
L'abandon progressif des pratiques agricoles participant à l'entretien d'un paysage ouvert et une certaine standardisation des modes d'exploitations, amènent à s'interroger sur la capacité à conserver durablement la qualité des paysages du Val d'Or.

A l'amont d'Orléans, les très nombreux sites résultant de l'extraction de matériaux, dont certains encore en activité, interrogent sur les mesures aujourd'hui admises pour la **remise en état des sites après exploitation.**

La relative proximité de la Métropole d'Orléans génère une pression foncière qui tend à **voir progressivement l'urbanisation s'étaler dans le val**, une dispersion généralement à la périphérie des agglomérations anciennes, le long des voies de circulations. Ce phénomène amène à **perdre progressivement de vue la cohérence des modes d'urbanisation les plus anciens.**

Séquence du Val de la « Loire linéaire » : la grande majorité des sites urbains développés à partir de places fortes du Moyen Age font l'objet de protections particulières et nécessaires pour garantir l'intégrité du bien. Mais **l'inquiétude demeure quant à la pression de l'urbanisation sur les coteaux intermédiaires entre chaque pôle urbain historique.**

L'aménagement du Val de Loire UNESCO doit répondre aux orientations du **Plan de Gestion du site UNESCO,** approuvé le 15 novembre 2012 par le Préfet de la région Centre.



Les trois SCoT doivent mettre en œuvre la protection et la valorisation de la Valeur Universelle Exceptionnelle (VUE) au sein du périmètre du Val de Loire UNESCO.

Le Plan de Gestion du site UNESCO et ses orientations s'appliquent pleinement au sein de ce périmètre (pas de valeur réglementaire, mais à décliner dans les Documents d'Orientation et d'Objectifs des SCoT) :

- la maîtrise de l'étalement urbain ;
- la préservation des coupures vertes ;
- le maintien et/ou la restauration des perspectives ;
- la préservation des coteaux non-bâtis et boisés ;
- le respect de la trame urbaine traditionnelle dans le tissu urbain existant et dans ses extensions, ainsi que la requalification des entrées de ville.

C'est dans ce cadre qu'une étude paysagère opérationnelle sur les covisibilités en bords de Loire a été commanditée en 2014 par les Pays Forêt d'Orléans Val de Loire, Pays Loire Beauce et Sologne Val Sud. Elle fait un état des lieux des vues et des enjeux liés aux paysages ligériens sur le territoire, en inscrivant des orientations d'aménagement et de protection et en proposant des éléments de traduction opérationnelle.

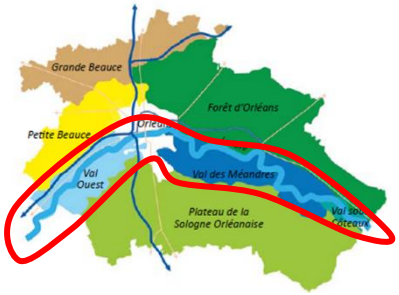
Image 10: Vue sur le pont de Beaugency.

Image 9: Vue sur le château de Sully-sur-Loire.

2.2 Un paysage du Val de Loire en plusieurs entité

Cette partie s'appuie sur trois documents sources :

- le guide pratique *Val de Loire patrimoine mondial et aménagement du territoire*, notamment les parties sur les séquences paysagères (octobre 2017).
- *L'Atlas des paysages du Loiret (février 2018).*
- *L'étude paysagère opérationnelle sur les covisibilités en bords de Loire (avril 2014).*

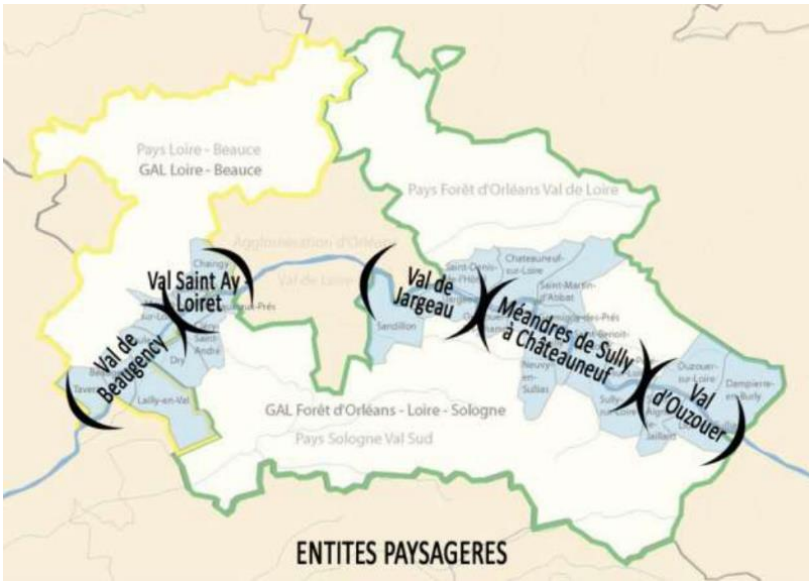


Trois entités paysagères décrites par l'Atlas des paysages parcourent le territoire des trois SCoT le long de la Loire : le Val sous Coteaux, le Val des Méandres et le Val Ouest.

Par ailleurs, l'étude paysagère opérationnelle sur les covisibilités en bords de Loire décline ces trois entités paysagères en cinq séquences paysagères : le Val d'Ouzouer, les Méandres de Sully à Châteauneuf, le Val de Jargeau, le Val Saint Ay Loiret, le Val de Beaugency.

La carte ci-contre présente ces séquences paysagères. A noter que l'étude a été réalisée avant la création des trois SCoT. Leurs périmètres, qui ont également évolué en 2017, ne sont donc pas les bons.

Cette étude a permis de dresser une carte déclinant les vues exceptionnelles et universelles, les vues remarquables, les vues ordinaires, les itinéraires panoramiques, les points d'appel en lien avec les enjeux dégagés suite à l'analyse portant sur l'urbanisation, les équipements, les espaces naturels et agricoles, ainsi que les phénomènes de dégradation et de pollution.



***Carte 17:** Les séquences paysagères au sein des trois entités paysagères. Etude paysagère opérationnelle sur les covisibilités en bords de Loire, diagnostic et grandes orientations, 2014.*

Quatre grandes orientations définissent le cadre de préservation et de valorisation du caractère exceptionnel de ce paysage ligérien :

- ouvrir le paysage naturel,
- veiller à l'harmonie des paysages ligériens,
- valoriser le cadre bâti ligérien,
- aménager des points de vue.

2.3 Le PETR Pays Loire Beauce, le Val Ouest : du Val Saint-Ay Loiret au Val de Beaugency

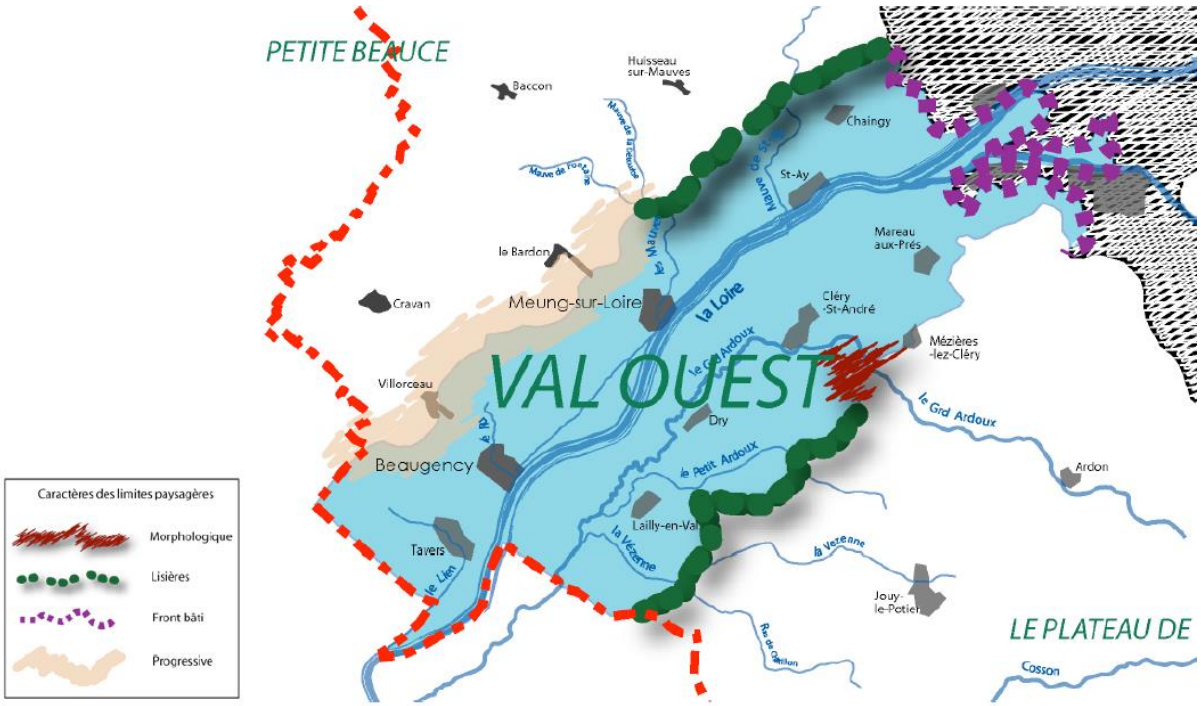
Le Val Ouest est situé à l'ouest de la Métropole Orléanaise, avec une direction nord-est/sud-ouest. Les limites de cet ensemble paysager sont essentiellement dues au relief des deux rebords du plateau de la Beauce et de la Sologne.

Cet ensemble paysager, marquant le début de la « Vallée des Rois », est caractérisé par deux aspects :

- un grand axe de circulation rejoignant les pôles principaux de la Loire orientée vers l'Atlantique : Blois, Tours, Angers, Nantes ;
- un lien reliant au nord le rebord du plateau céréalier de la Beauce et au sud le rebord du plateau de Sologne, qui est boisé et parsemé de nombreuses clairières.

Le paysage est ainsi multiple, associant aussi bien la vallée fertile de la Loire avec les vignes, les vergers, l'importante ripisylve des rivières et des bords de Loire, que les larges étendues de champs céréaliers de la Beauce et les couverts des boisements et échappées visuelles des clairières de la Sologne.

Des éléments forts rappellent la valeur historique de ce paysage (basilique, pont, châteaux).

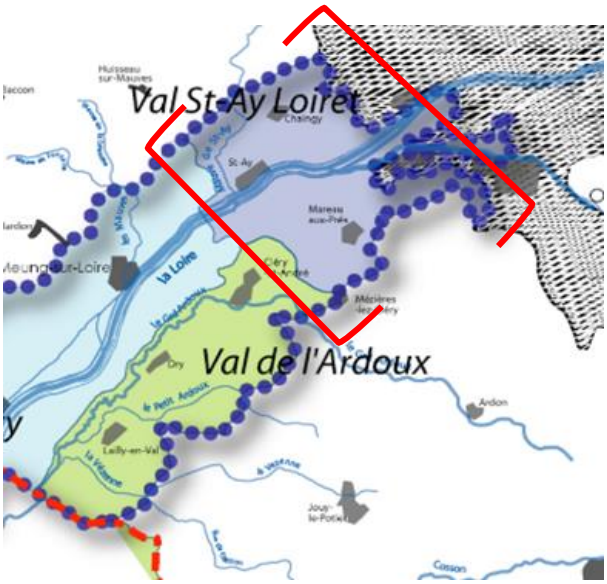


***Carte 18:** Ensemble paysager du Val Ouest, Atlas paysager du Loiret.*

L'analyse des covisibilités en bords de Loire a séquencé en deux le Val Ouest pour le territoire des trois SCoT :

- le Val Saint-Ay Loiret,
- le Val de Beaugency.

Les communes comprises dans le Val de Saint-Ay Loiret sont : Chaingy, Saint-Ay, Mareau-aux-Près, Cléry-Saint-André. **Le Val Saint-Ay Loiret** est une entité de transition entre la Métropole Orléanaise et le val de Loire proprement dit. Elle se limite aux trois communes de la Chapelle Saint-Mesmin, Saint Pryvé-Saint Mesmin et Saint-Hilaire-Saint-Mesmin et comprend au nord de la Loire, la petite vallée de St-Ay jusqu'aux lisières du bois de Bucy et au sud de la Loire, le plateau de Mareau-aux-Près, la confluence Loire-Loiret et les abords du Loiret.

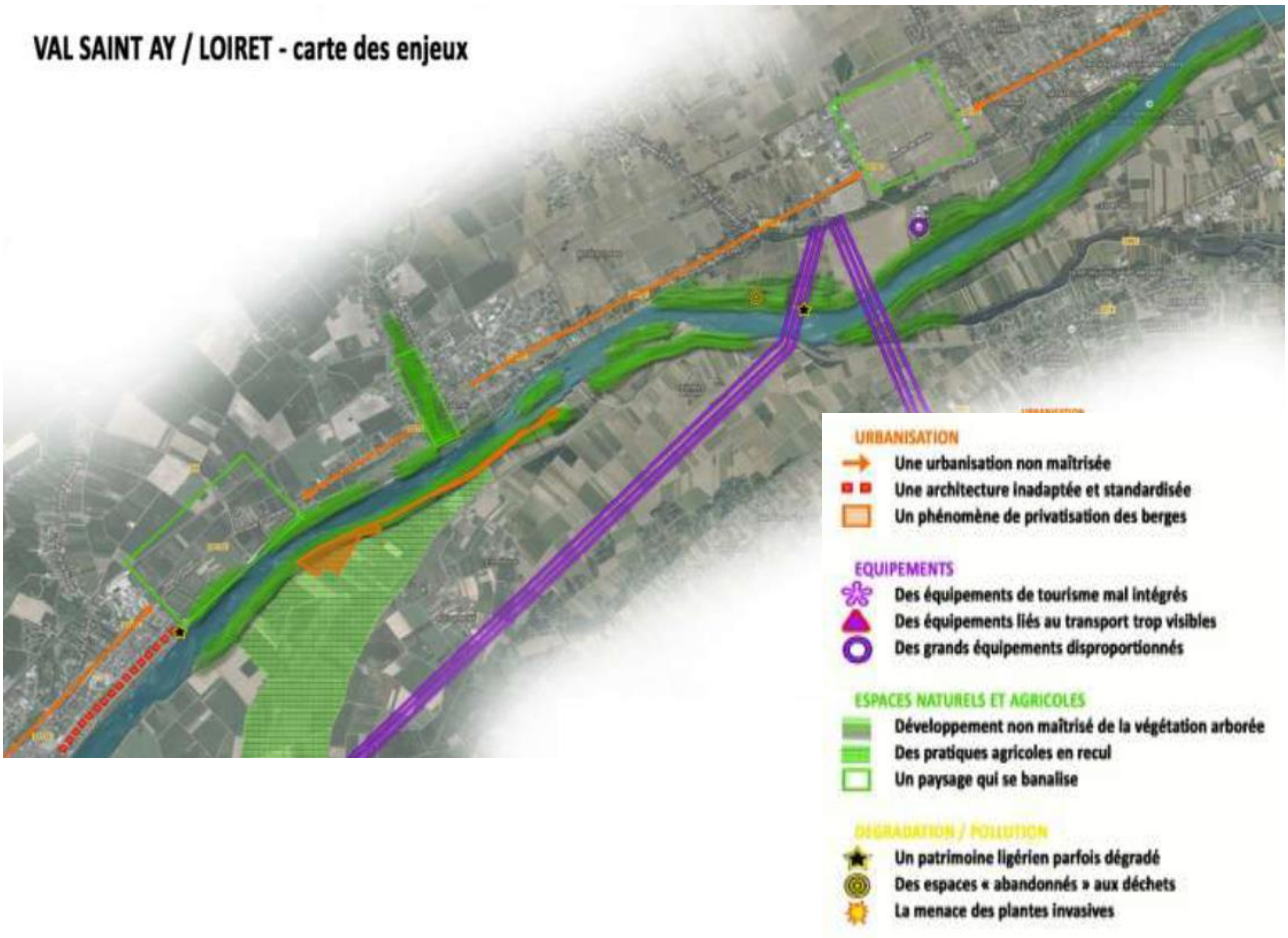


Les transitions vertes qui dégagent des vues lointaines sur le val y sont particulièrement menacées. L'agriculture y joue un rôle déterminant pour préserver le grand paysage du Val de Loire.

Image 11: ***La confluence entre Loire et Loiret et la vue sur Orléans et les rives sauvages dans la réserve naturelle. Etude paysagère opérationnelle, orientations, 2014.***

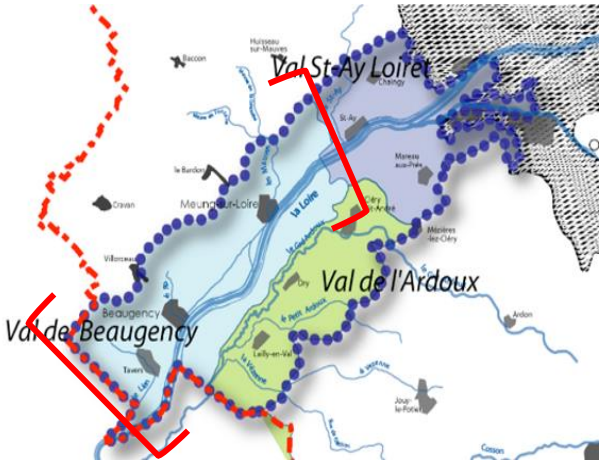
Image 12: ***La Loire à Saint-Ay (www.cartesfrance.fret infotourisme.fr).***

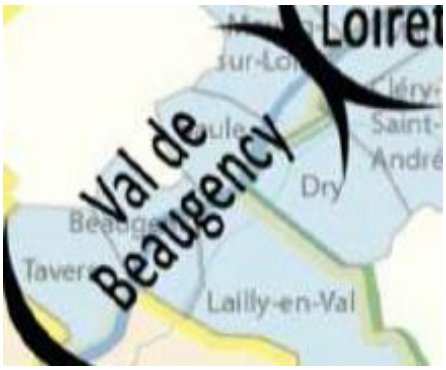
Carte 208: *carte des vues du val Saint-Ay Loiret. Etude paysagère opérationnelle sur les covisibilités en bords de Loire, orientations, 2014.*



Carte 199: *carte des enjeux du val Saint-Ay Loiret. Etude paysagère opérationnelle sur les covisibilités en bords de Loire, orientations, 2014.*

Les communes comprises dans le Val de Beaugency sont : Meung-sur-Loire, Dry, Baule, Lailly-en-Val, Beaugency, Tavers. **Le Val de Beaugency** est une entité en longueur de part et d'autre de la Loire, située entre la ripisylve de l'Ardoux et le rebord de la Beauce. Cette entité comprend les villes de Beaugency et de Meung-sur-Loire où elle débute, pour s'étirer jusqu'à Tavers à l'ouest.





Le Val de Beaugency montre deux visages contrastés de part et d'autre de la Loire : une partie nord, en plein essor urbain et industriel, avec des bourgs développés autour d'édifices importants (château, Tour de César, églises etc.) et une partie sud très agricole, avec des bourgs plus éloignés de la Loire, mais dominée par la basilique Notre-Dame-de-Cléry.

Image 15: ***Belvédère sur la Loire à Beaugency et vue agricole surplombée par un clocher. Etude paysagère opérationnelle, orientations, 2014.***

Image 14: ***Le pont sur la Loire à Beaugency (www.francebalade.com).***

Carte 220: *Carte des vues du Val de Beaugency. Etude paysagère opérationnelle sur les covisibilités en bords de Loire, orientations, 2014.*

Carte 211: *Carte des enjeux du Val de Beaugency. Etude paysagère opérationnelle sur les covisibilités en bords de Loire, orientations, 2014.*

SYNTHESE ET ENJEUX ENSEMBLE PAYSAGERS ET PATRIMOINE PAYSAGERS, ARCHITECTURAL ET CULTUREL

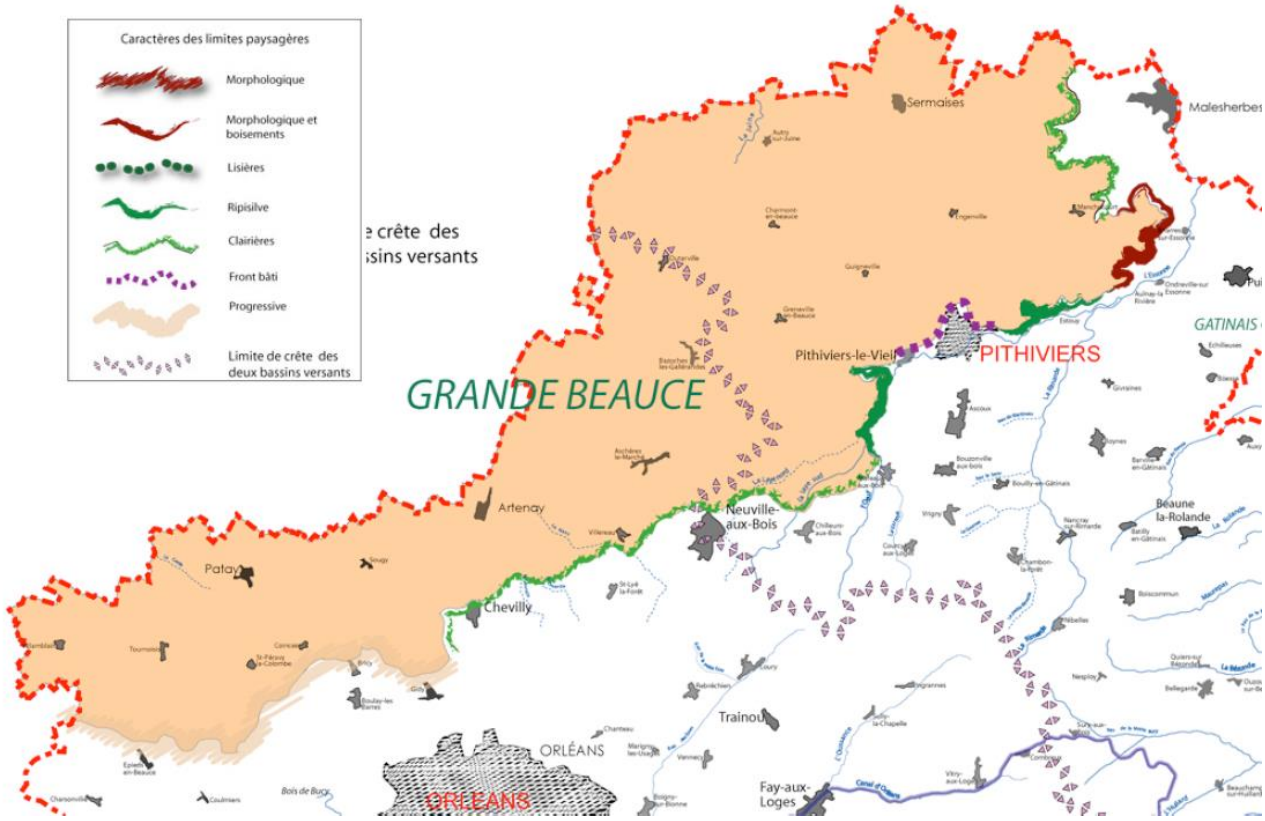
Diagnostic	
- Val de Loire classé au patrimoine mondial de l'UNESCO comme paysage culturel vivant pour les **PETR Pays Loire Beauce** et Forêt d'Orléans-Loire-Sologne. - Trois entités paysagères concernent la vallée de la Loire : à l'est le Val sous Coteaux et le Val des Méandres (avec trois séquences paysagères : Le Val d'Ouzouer, Les Méandres de Sully-sur-Loire à Châteauneuf-sur-Loire et le Val de Jargeau). - À l'ouest, la Loire de la « Vallée des Rois » avec l'entité paysagère du Val Ouest et ses deux séquences paysagères : le Val de Saint-Ay Loiret et le Val de Beaugency**.**	
Forces	**Faiblesses**
Classement UNESCO Val de Loire.	Banalisation du paysage par les extensions urbaines.
Etude sur la Valeur Universelle Exceptionnelle (VUE).	Disparition de vues liées à la végétation des berges non maîtrisée.
Action de pastoralisme pour lutter contre l'enfrichement.	Berges inaccessibles liées à leur privatisation.
Augmentation des parcelles cultivées.	Développement de l'habitat pavillonnaire dans les petites vallées.
Apparition de nouveaux boisements.	Dégradation de certains patrimoines ligériens.
	Gestion des espaces « abandonnés » aux déchets.
Enjeux	
• **Maîtriser l'urbanisation qui se développe le long du fleuve.** • **Créer des formes urbaines adaptées entre bâti traditionnel et paysage.** • **Rendre praticables les bords du fleuve pour les promeneurs.** • **Mieux intégrer les équipements de tourisme en lien avec le classement UNESCO.** • **Gérer les plantes invasives.**	

3 AU NORD DE LA LOIRE, LES VASTES ETENDUES DE LA BEAUCE

La Beauce est un paysage aux horizons à perte de vue issu d'un usage agricole des sols aux méthodes impactées par la mécanisation, où cultures et ciel se rejoignent sur la ligne d'horizon au loin.

3.1 La Grande Beauce

La Grande Beauce forme un vaste plateau à l'occupation du sol homogène, qui s'interrompt au sud-est par la vallée de l'Essonne et au sud par les clairières proches de la Forêt d'Orléans. Bien que faiblement ressentie, la ligne de partage des eaux des deux bassins versants de la Seine au nord et de l'Atlantique à l'ouest traverse ce plateau, ce qui lui donne deux perceptions orientées différemment.



***Carte 23:** La Grande Beauce. Atlas des paysages du Loiret.*

Dans ce paysage illimité et ondulé, marqué par une intense activité agricole, tout élément présent dans le paysage devient un repère fort se détachant sur la ligne d'horizon. Cette impression d'espaces vastes est par ailleurs renforcée par l'agriculture intensive, ayant supprimé les haies.

Les nombreux bourgs et hameaux qui apparaissent dans cet océan de champs viennent redonner une échelle humaine au paysage. Le tissu urbain est constitué de petites agglomérations et hameaux, ponctué des pôles urbains de Patay et Artenay (ainsi que Sermaises hors territoire SCoT), distants de 10 à 15 km.

Deux entités paysagères de la Grande Beauce sont concernées par le PETR Pays Loire Beauce et le PETR Forêt d'Orléans-Loire-Sologne : les plaines d'Artenay et les plaines de Patay.

3.1.1 Les plaines d'Artenay

Les communes d'Artenay, Sougy (PETR Pays Loire Beauce) et les communes d'Aschères-le-Marché et Villereau (PETR Forêt d'Orléans-Loire-Sologne) sont dans l'entité paysagère des plaines d'Artenay. Ces plaines sont traversées par l'autoroute A10 et la RN20. Dans ce paysage, la zone d'activités d'Artenay est perçue à des dizaines de kilomètres, tel un repère dans le paysage.

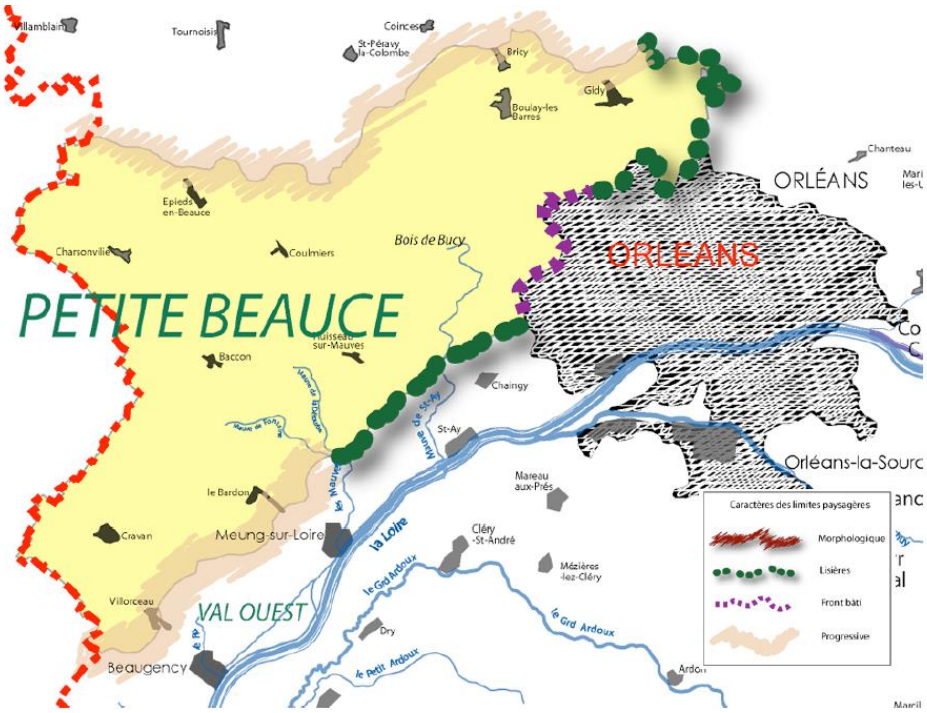
***Image 16:** Zone d'Artenay visible au loin. Atlas des paysages du Loiret.*

3.1.2 Les plaines de Patay

Les plaines de Patay, symboles du paysage sans limite de la Beauce, concernent **les communes de Patay, Coinces, Saint-Péravy-la-Colombe, Villamblain dans le PETR Pays Loire Beauce.** En son milieu se trouve la vallée de la Retrève, qui prolonge la vallée de la Conie et provoque une large ondulation.

3.2 La Petite Beauce

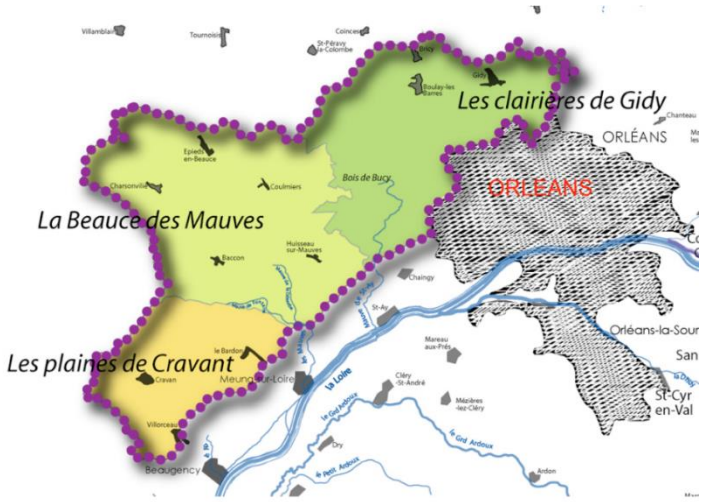
La Petite Beauce se situe entre le Val de Loire au sud et le Pays Dunois à l'ouest, dans le département d'Eure-et-Loir. Ce n'est pas seulement un vaste plateau céréalier. Sa particularité est d'être creusé au sud par les Mauves en deux endroits : l'un dans le prolongement de Meung-sur-Loire et l'autre de Saint-Ay. La deuxième singularité est de constituer une Beauce boisée au nord et à l'est, où de nombreux boisements animent la perspective, dont le vaste bois de Bucy.



***Carte 24:** La Petite Beauce. Atlas des paysages du Loiret.*

Son paysage est contrasté, entre les étendues céréalières et les espaces plus sauvages et intimes formés autour des deux ruisseaux sinueux des Mauves.

Le territoire du SCoT du PETR Pays Loire Beauce comprend les trois entités paysagères que constituent la Petite Beauce : les clairières de Gidy, la Beauce des Mauves et les plaines de Cravant.



Les trois entités paysagères de la Petite Beauce

3.2.1 Les clairières de Gidy

L'entité paysagère des clairières de Gidy est en pleine mutation du fait de la pression de la Métropole orléanaise. Ces clairières se limitent au nord par l'aérodrome de Boulay-les-Barres.

Cette entité paysagère concerne les communes de Bricy et Gidy dans le PETR Pays Loire Beauce.

3.2.2 La Beauce des Mauves

La Beauce des Mauves présente un paysage beaucoup plus boisé, en particulier par la végétation des bords des Mauves et par de nombreux boisements aux alentours d'Epieds-en-Beauce. Les lisières des Mauves sont perçues depuis le plateau et ressenties comme un lieu refuge. Le paysage s'est transformé depuis le XIX^{e} siècle, avec un élargissement des massifs boisés et une disparition de petites vignes et vergers au sud de Baccon, remplacés par des grandes cultures. Le paysage est maillé par les nombreux hameaux et villages et par de nombreux monuments, calvaire, mégalithes qui le ponctuent.

Les communes concernées dans le PETR Pays Loire Beauce sont Epieds-en-Beauce, Charsonville, Coulmiers, Baccon, Huisseau-sur-Mauves.

Image 17: ***Calvaire à Huisseau-sur-Mauves. Atlas des paysages du Loiret.***

Image 18: ***Les silhouettes des arbres et des villages, ici Baccon, et les lisières des Mauves se remarquent.***

3.2.3 Les plaines de Cravant

Les plaines de Cravant sont encore proches de la vallée de la Loire et en contact avec le Pays Dunois voisin. C'est l'agriculture extensive qui s'étend à perte de vue et les horizons qui dominent. **Cette entité comprend les villages de Cravan, Le Bardon, et Villorceau dans le PETR Pays Loire Beauce.**

SYNTHESE ET ENJEUX DES ETENDUES DE LA BEAUCE

<table>
<tr><th colspan="2">Diagnostic</th></tr>
<tr><td colspan="2">Chacun des trois grands ensembles paysagers se distinguent par plusieurs entités paysagères :
- la Forêt d'Orléans, qui constitue un massif boisé compact avec trois entités paysagères : le massif d'Orléans, le massif de Lorris et le massif des Choux.
- la Beauce, aux horizons à perte de vue issue d'un usage agricole avec la Grande Beauce (plaines d'Artenay et plaines de Patay) et la Petite Beauce (clairières de Gidy, Beauce des Mauves et plaines de Cravant).
- le plateau de la Sologne Orléanaise, occupé par la forêt avec néanmoins une respiration formée par les clairières de Ligny-le-Ribault à Jouy-le-Potier et comprenant : la Sologne d'Ardon, la Sologne de l'Ardoux et du Cosson, la Sologne du Cosson et du Déroboir, la Sologne de la Canne et du Cosson, la Sologne des petits Vals et la Sologne du Beuvron.</td></tr>
<tr><th>Forces</th><th>Faiblesses</th></tr>
<tr><td>Augmentation des parcelles cultivées.</td><td>Multiplication des pylônes dans le paysage, mais qui tend à s'atténuer avec leur enfouissement.</td></tr>
<tr><td>Apparition de nouveaux boisements.</td><td>Banalisation relative des paysages : extensions urbaines (notamment par le développement des lotissements) en rupture avec les implantations traditionnelles d'habitat.</td></tr>
<tr><td>Atténuation de la visibilité des pylônes éoliens dans le paysage grâce aux enfouissements.</td><td>Déprise des terres faute d'entretien.</td></tr>
<tr><td>Augmentation de la taille des parcelles cultivées.</td><td>Fermeture des clairières qui altère les abords des massifs forestiers.</td></tr>
<tr><td></td><td>Cours d'eau secondaires en mauvais état.</td></tr>
<tr><td></td><td>Zones de forte pression touristique (étang de la Vallée particulièrement fréquenté en été) dans la Forêt d'Orléans.</td></tr>
<tr><td></td><td>Fermeture et privatisation des paysages.</td></tr>
<tr><td></td><td>Perte de surface de forêts et friches au dépend des clairières.</td></tr>
<tr><td></td><td>Perte de surfaces agricoles.</td></tr>
<tr><th colspan="2">Enjeux</th></tr>
<tr><td colspan="2">• Conserver les transitions vertes entre les villages.
• Valoriser le fleuve et les rivières.
• Valoriser le patrimoine architectural (église, fermes, villages), paysager et rural.
• Poursuivre la requalification des paysages urbains des bourgs (entrées de bourgs, amélioration des espaces publics, circulations douces, insertion paysagère des zones d'activités…).
• Créer des circuits de découverte.
• Maîtriser le développement de l'habitat dans les vallées sur les coteaux (entrées et fonds de vallées), continuer à éviter le mitage lié au développement des bourgs.
• Limiter l'éparpillement des fermes éoliennes.
• Maîtriser les extensions urbaines de la Métropole orléanaise : frange entre l'ensemble paysager et la Métropole orléanaise.
• Eviter la fermeture des clairières, préserver des espaces forestiers accessibles et maintenir l'activité agricole : un certain maintien réussi sur les communes de Jouy-le-Potier et de Marcilly-en-Villette.
• Maintenir une variété de lisières avec une variété de peuplements.</td></tr>
</table>

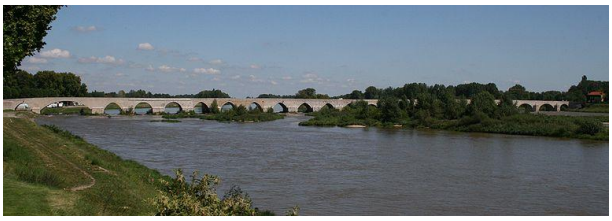
4 LES MORPHOLOGIES URBAINES

4.1 La Loire, structure historique du développement

Au cours de l'histoire, la Loire a constitué un lien entre les territoires et un lieu de circulation des marchandises, offrant une artère supplémentaire aux routes gauloises. Son paysage a sans cesse évolué en raison des besoins en communication, de la gestion des inondations et de l'extraction des ressources.

4.1.1 Au XVIII^{e} siècle, la Loire structure l'armature urbaine dans un paysage diversifié

Les bords de Loire se caractérisaient par la présence de villes bien identifiées, telles que Meung-sur-Loire et Châteauneuf-sur-Loire (PETR Forêt d'Orléans Loire Sologne), ainsi que Beaugency (**PETR Pays Loire Beauce**) appuyées sur les coteaux, à l'abri des crues et bénéficiant de vues dégagées, ou encore Sully-sur-Loire et Jargeau (PETR Forêt d'Orléans Loire Sologne), dont la trame actuelle se pressent avec la présence du pont et l'implantation du château de St-Denis-de-l'Hôtel (PETR Forêt d'Orléans Loire Sologne) sur la rive opposée. Hormis Orléans, un deuxième pont permettant le franchissement du fleuve était relié à la ville de Beaugency.



Ainsi, seules quelques villes concentraient les activités liées au pouvoir, avec la présence de châteaux et au fait religieux. La basilique Notre-Dame de Cléry et l'abbaye de Saint-Benoît-sur-Loire (PETR Forêt d'Orléans Loire Sologne) sont quant à elles implantées non loin du fleuve. Cette structuration était complétée par des bourgs et hameaux, construits notamment autour des moulins, témoins de la culture de céréales.

Le Val et les rives étaient caractérisés par des pratiques agricoles diversifiées, avec la présence de prairies dédiées à l'activité pastorale et des plantations de vergers sur les berges et certaines îles. Le paysage était par ailleurs ponctué de plantations de vignes plus nombreuses qu'aujourd'hui, en particulier en rives nord de la Loire. Des alignements d'arbres participaient à la mise en scène du paysage et des monuments spécifiques et à l'identification du statut des voies selon l'essence plantée, tels les platanes délimitant les routes royales.

4.1.2 Une accélération brutale de la transformation des paysages dans la seconde moitié du XX^{e} siècle

Jusqu'aux années 1950, les berges restaient dégagées grâce à l'entretien par le pâturage. A partir des années 1970, plusieurs phénomènes engendrent l'abandon de l'exploitation des cultures près des berges, entrainant un développement linéaire de la végétation le long du fleuve : mutation des pratiques agricoles (abandon progressif de l'élevage, de la vigne, de l'arboriculture, moins rentables, au profit des grandes cultures), réglementations environnementales empêchant les traitements près des cours d'eau, surface variable des parcelles liée à la vie du fleuve, ne correspondant pas au cadre de la Politique Agricole Commune (PAC), ou encore l'inadaptation des terres sableuses aux grandes cultures.

Par ailleurs, l'activité d'extraction de sable, du début du XX^{e} siècle jusqu'en 1994, avec son apogée dans les années 1970 (6 millions de tonnes prélevées chaque année) a profondément modifié la structure de la Loire. Le creusement du lit du fleuve canalise alors la Loire et réduit son aire d'expansion. L'abaissement de la ligne d'eau entraîne la formation d'îles. La végétation s'est alors développée sur les rives et les îles, aujourd'hui largement étendue, formant des rideaux opaques en bord de fleuve, limitant les vues.

L'essor des villes dans la première moitié du XIX^{e} siècle engendre une première évolution de la trame urbaine, avec la perte d'enceintes défensives, le développement des enveloppes urbaines, l'extension le long des voies de circulation et le long du fleuve.

Ce phénomène s'accentue à partir des années 1970, entrainant notamment des conurbations le long du fleuve (entre Saint-Ay et Chaingy par exemple), avec pour effet le comblement des transitions vertes entre deux villes par un front bâti. La privatisation progressive des berges par les nouvelles habitations restreint par ailleurs l'accès à tous aux berges.

Développement de l'urbanisation entre Saint-Ay et Chaingy
(source : Géoportail, 2018)

4.2 Un héritage historique qui marque le paysage bâti

La Vallée de la Loire offre un paysage naturel d'îles mouvantes, de bancs de sable, de bosquets et de saules. Les paysages bâtis, eux, se répètent et forment l'image caractéristique du Val de Loire, avec ses villes ligériennes typiques, telle que Beaugency, implantées le plus souvent en pieds de coteaux au-dessus du niveau des crues, ainsi qu'au niveau où la Loire permet l'implantation d'un pont.

Les silhouettes urbaines homogènes sont fréquemment dominées par un édifice religieux qui se détache à l'horizon. Des vues sont possibles depuis les levées souvent à l'écart des voiries. Parfois, quelques percées visuelles permettent d'observer la Loire, généralement cachée entre les levées et la végétation.

Les digues, souvent isolées du trafic routier, permettent d'ouvrir le regard sur des espaces paysagers variés en prenant un peu de hauteur.

Caractéristique du paysage de la Loire linéaire, la commune de Beaugency est un site majeur, le plus empreint de monuments historiques, passage médiéval avec le plus ancien pont conservé datant de l'époque médiévale (celui de Meung a disparu et celui d'Orléans a été reconstruit au XVIII^{e} siècle).

Ce paysage est composé d'un vaste ensemble portuaire et de nombreux monuments médiévaux, offrant une composition urbaine et paysagère qualitative en bords de Loire. Le paysage est marqué des sites historiques d'importance : de nombreux châteaux (Château de Mézières-lez-Cléry) et la basilique Saint-André.

***Image 19:** Axonométrie du front de Loire de Beaugency @Mission Val de Loire.*

4.3 Des structurations de villages variées selon le paysage

Quatre types d'implantation de villages se distinguent sur le territoire des trois SCoT : le village de vallon et de vallée, le village de coteau, le village de plaine et plateau et le village de forêt.

Cette partie est issue du guide pédagogique sur les villages dans leurs paysages, rédigé par le CAUE du Loiret (mars 2015), pour accompagner la procédure d'élaboration des SCoT.

4.3.1 Les villages de vallons et vallées

Les villages dans la plaine alluviale sont développés de manière linéaire, le long des axes de communication et parallèlement au réseau hydrographique. Cette organisation suit l'essor économique lié à la présence de voies de passage et l'absence d'obstacles physiques majeurs. Ce type d'implantation de villages est majoritairement répandu le long de la Loire dans le lit majeur.

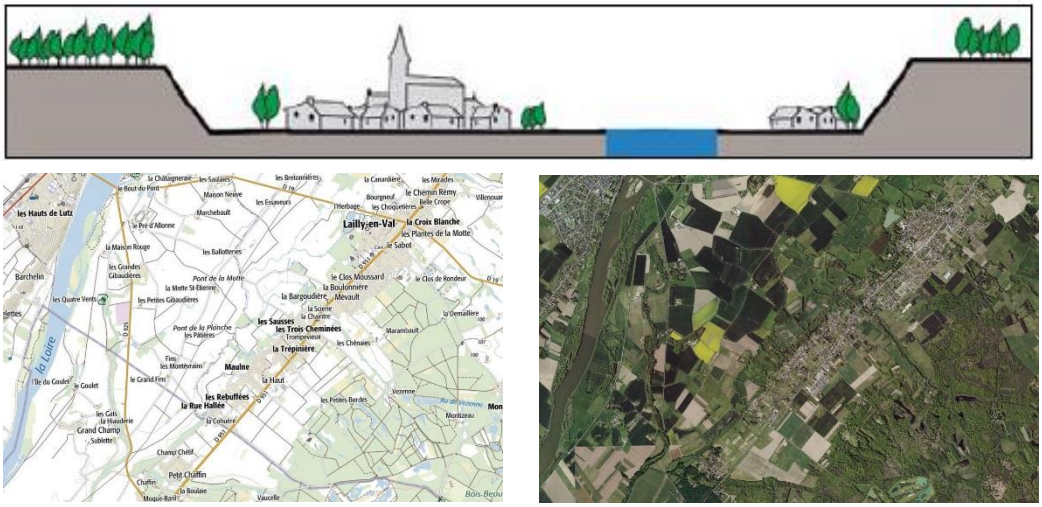


***Image 20:** Lailly-en-Val et son développement dans la plaine.*

4.3.2 Les villages de coteaux et crêtes

Les villages adossés aux coteaux et en ligne de crête profitent de leur position avantageuse. Ils sont généralement orientés au sud, pour bénéficier d'un bon ensoleillement. Cette implantation avantageuse leur a permis de contrôler la vallée, tout en exploitant les terres agricoles les plus fertiles et en se développant le long des routes de coteaux (Beaugency et Meung-sur-Loire le long de la RD 2152…).

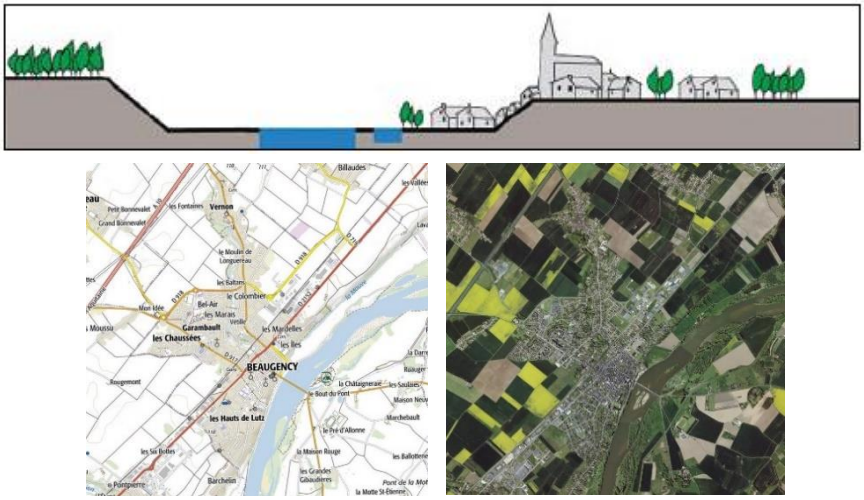


***Image 21:** Beaugency et son implantation sur le coteau.*

4.3.3 Les villages de plaines et plateaux

Les villages de plaine se sont développés à la croisée, ou le long des voies de communication. Leur axe de développement est linéaire (Chevilly, Tournoisis, Cercottes, Bricy…), ou rayonnant (Patay, Saint-Péravy-la-Colombe, Sougy, Meung-sur-Loire, Baccon …).

Dans les villages linéaires, le bâti est implanté de part et d'autre de la voie, formant une bande construite avec des séquences plus ou moins continues. Il arrive que les silhouettes des villages ne soient que partiellement vues. Les flèches élancées des églises par-dessus les rares bosquets signalent la présence des bourgs.

La ramification en étoile des villages (ou rayonnant) s'organise généralement avec une place centrale caractéristique, à la croisée des voies d'accès.

***Image 22:** Développement de Sougy dans la plaine beauceronne.*

Image 23: Exemples de bourgs linéaires.

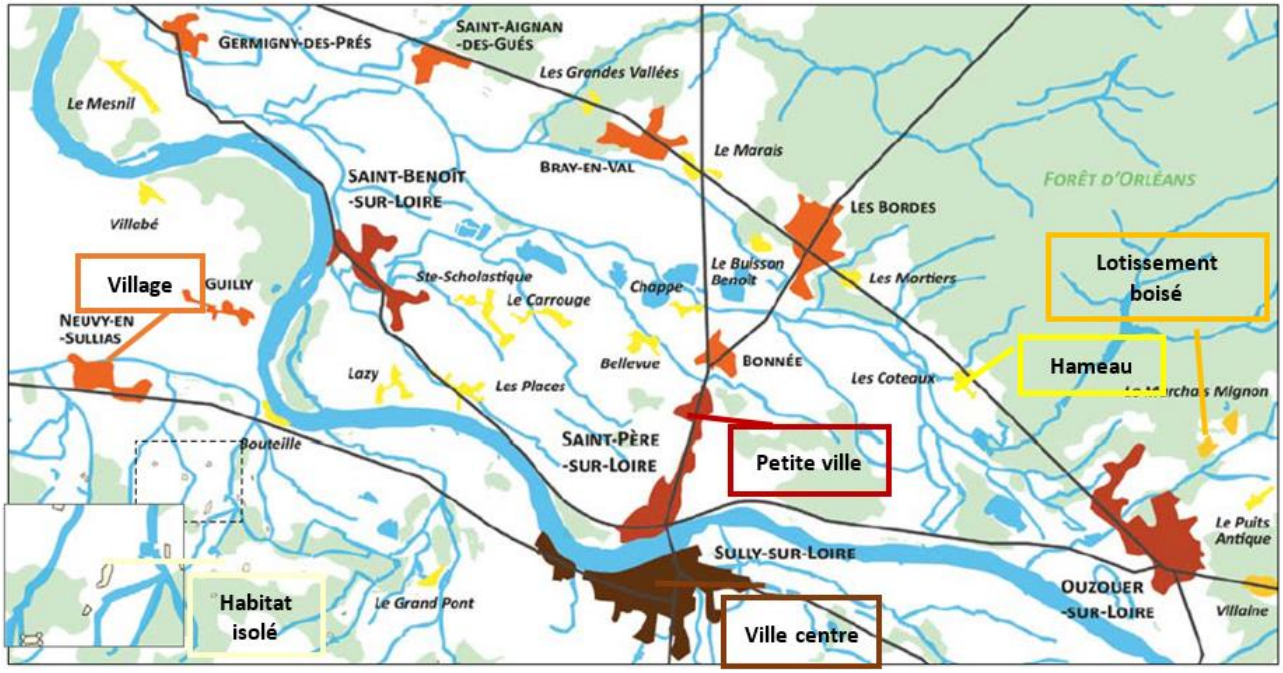
Source : Antea Group 2018

Image 24: ***Exemples de bourgs en étoile/rayonnant.***

Source : Anteg Group 2018

4.4 Typologie des formes urbaines

La pluralité des formes d'habitat témoigne de la mise en place historique du bâti. Les termes utilisés sont significatifs d'une organisation particulière. Sur le territoire des trois SCoT, six types distincts se sont développés : la ville centre, la petite ville, le village, le lotissement boisé, le hameau et l'habitat isolé.



La ville centre présente une offre diversifiée en habitat, activités, équipements et services. Elle représente une polarité de par sa situation (chef-lieu de canton, de pays), son offre et son développement.

La petite ville est un ensemble urbain à mi-chemin entre le village et la ville. Elle est organisée autour d'un noyau traditionnel et dispose d'habitats diversifiés, d'équipements, de services et de commerces. Elle compte généralement plus de 2 000 habitants.

Le village est une petite agglomération rurale, présentant une structure organisée autour d'un noyau traditionnel (mairie, église, école), à l'instar de la petite ville. Il comporte des équipements qui génèrent une vie sociale. Il est peuplé de moins de 2 000 habitants.

Le lotissement boisé a la particularité d'offrir des grands terrains boisés à l'écart des cœurs de bourgs. Il peut être assimilé à un hameau et il rassemble des bâtiments sans toutefois compter d'équipements particuliers. Il présente des superficies diverses et peut compter plus d'un millier d'habitants.

Le hameau consiste en un ensemble de quelques habitations d'origine rurale, souvent regroupées autour d'un corps de ferme principal. Il présente des superficies variées selon les régions et les traditions locales. Il est en général dépourvu d'espaces publics, vide de tout équipement et peu peuplé (moins de 500 habitants).

L'habitat isolé est en majeure partie composé d'anciens corps de ferme, constitués de deux à trois bâtiments mais également de micro-groupes de deux à trois maisons, implantées le long des axes ou dans les milieux naturels.

5 LES TENDANCES D'EVOLUTION

5.1 Vers une prise en compte des franges urbaines et de la morphologie de village pour limiter l'étalement urbain

Le développement urbain spontané entraîne un étalement urbain non structuré, qui peut nuire à son insertion dans le paysage, au morcellement des terres des agricoles et provoquer une consommation de l'espace naturel superflue.

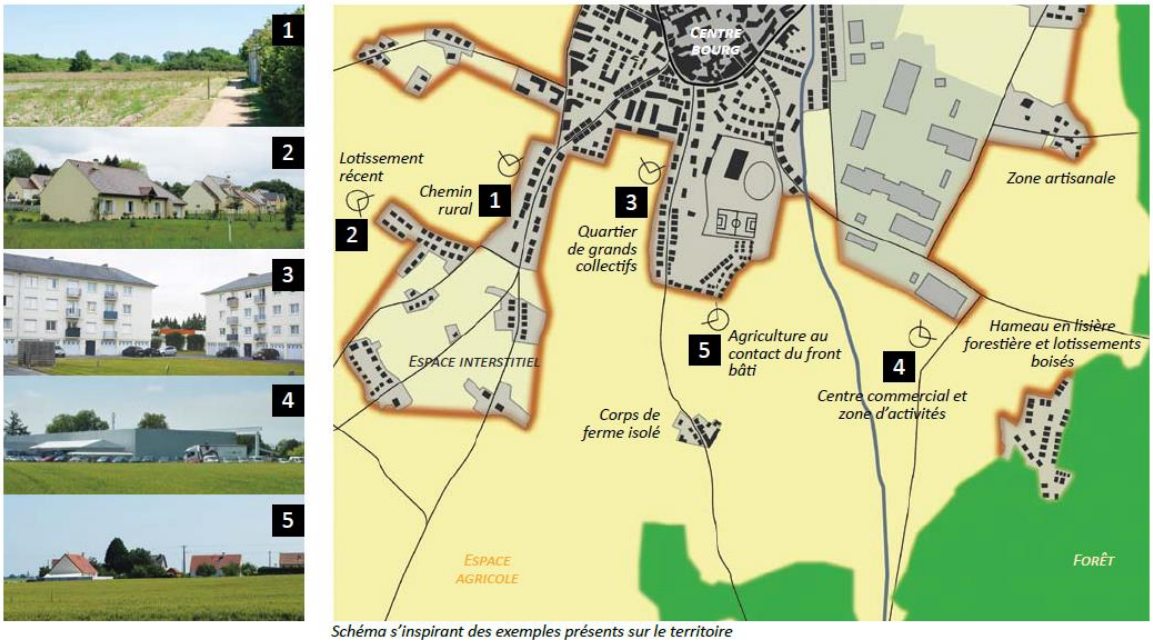


Schéma s'inspirant des exemples présents sur le territoire

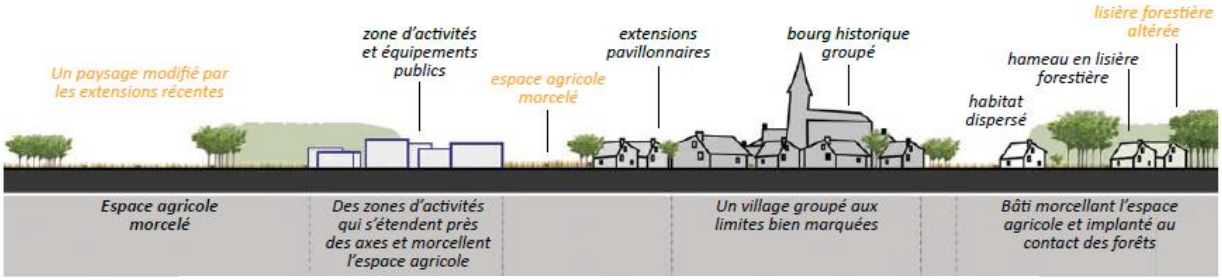


***Figure 4:* Les villages dans leurs paysages. Guide pédagogique, CAUE du Loiret.**

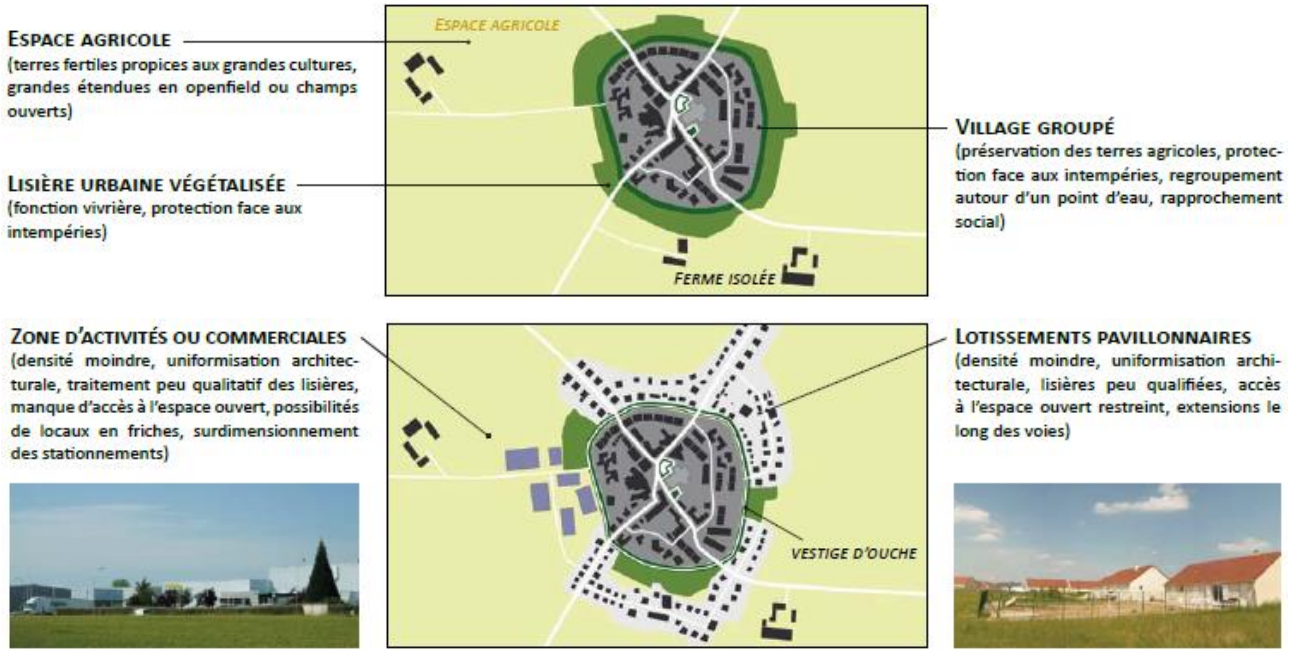
Les problématiques varient selon que l'on se trouve dans un paysage ouvert ou dans la vallée.

5.1.1 Evolution des paysages ouverts

Dans un contexte géographique de paysages ouverts, sans contrainte topographique ou physique, l'urbanisation s'effectue en village groupé pour une meilleure préservation des terres agricoles, une protection des intempéries, un regroupement autour d'un point d'eau ou pour des raisons de rapprochement sociale. Est ensuite crée une lisière urbaine végétalisée, qui aura une fonction de protection face aux intempéries et une fonction vivrière.

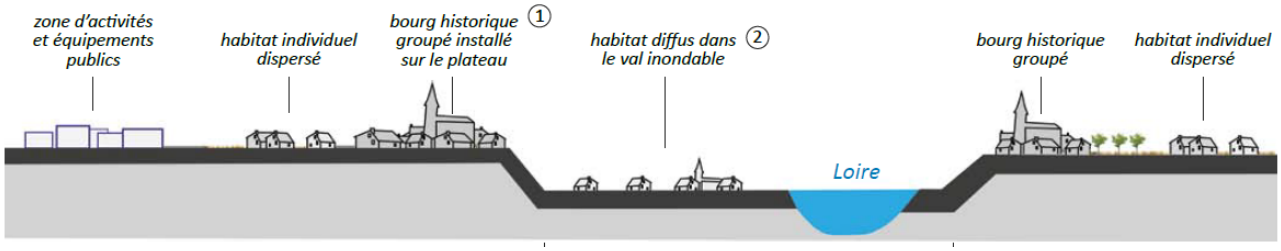
Peu à peu, des lotissements pavillonnaires vont se développer avec une volonté de dé-densifier (par rapport au centre-ville groupé), de s'étendre le long des voies, mais aussi d'uniformiser l'architecture et de permettre un accès à l'espace ouvert.

Enfin, vont se développer les zones d'activités commerciales, souvent au dépend des espaces agricoles, mais permettant une densité moindre et une centralisation des commerces et des activités.

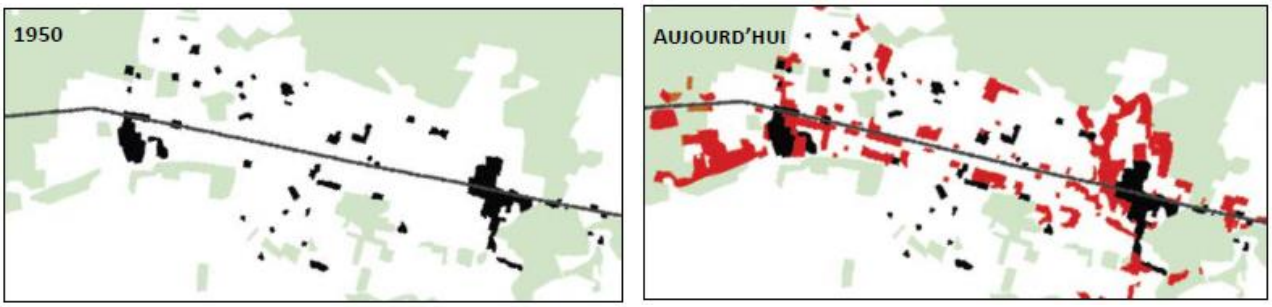


5.1.2 Evolutions des paysages du Val de Loire

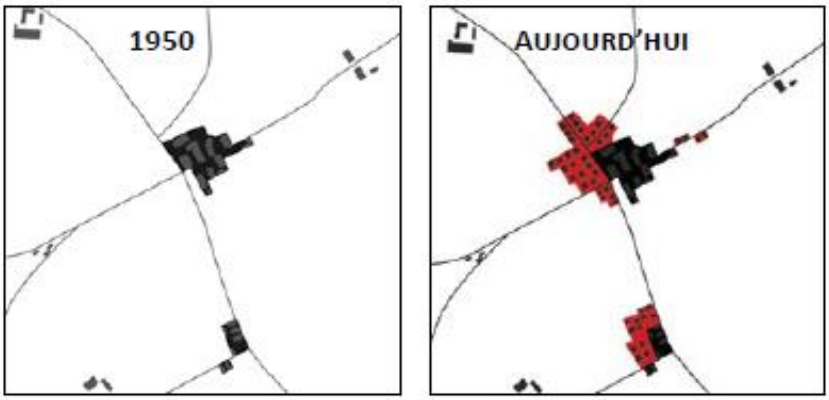
Le centre bourg historique est installé sur le plateau. Sur celui-ci, à partir du centre historique et en continuité avec l'urbanisation existante, vont se développer l'habitat individuel dispersé, ainsi que les zones d'activités et d'équipement publics. Un habitat plus diffus va se développer aussi dans le val inondable et la plaine alluviale de la Loire.



Sur le plateau :



Dans le val inondable :



Ce mode de développement explique de fait que l'extension urbaine de l'habitat individuel est dispersé sur les plateaux et plus groupé dans le val inondable.

5.2 Les phénomènes de conurbation

Une conurbation est un ensemble urbain constitué de plusieurs noyaux urbains, dont les banlieues finissent par se rejoindre. Ce phénomène est caractérisé par un groupement de villes, ou d'agglomérations, proches les unes des autres, chaque ville demeurant individualisée. Une conurbation peut être un groupement hiérarchisé, la ville principale détenant un pouvoir de direction plus ou moins complet.

Ce phénomène de conurbation reste ponctuel, mais est visible essentiellement dans le **PTER Pays Loire Beauce (Beaugency et Tavers)** et le PETR Forêt d'Orléans-Loire-Sologne (Jargeau et Darvoy).

Les communes de Beaugency et de Tavers font partie du cours moyen de Sully-sur-Loire (Loiret) à Chalonnes-sur-Loire (Maine-et-Loire), inscrit sur la Liste du patrimoine mondial de l'UNESCO comme « paysage culturel vivant».

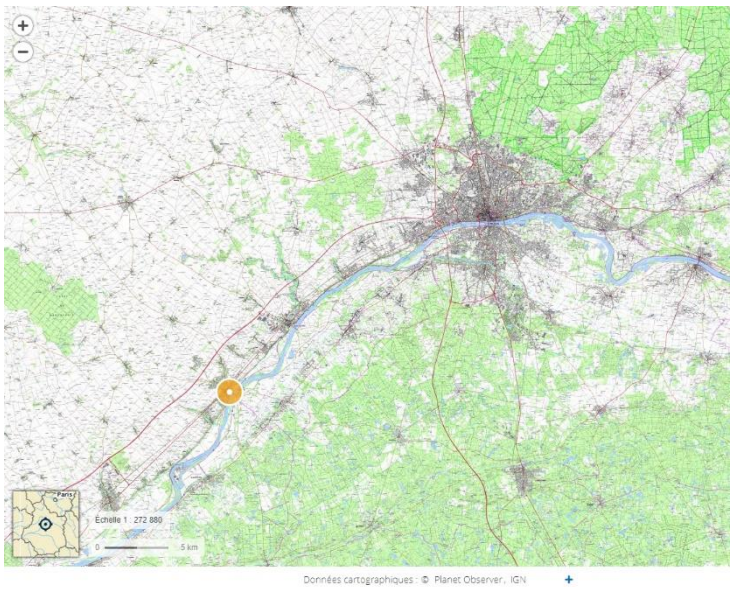
Compte-tenu de son développement urbain, de nombreux enjeux thématiques (urbains, environnementales, paysagers) se croisent sur ces deux communes.

Le **PETR Pays Loire Beauce** forme de par son milieu physique (topographie plane, proximité de la Loire…) et de par sa proximité avec Orléans, une conurbation urbaine sur certaines communes.

Les communes de **Beaugency** et de **Tavers**, bien que démographiquement moins importantes, font partie intégrante de la conurbation de la Loire, compte-tenu de leur proximité géographique avec Orléans et des continuités urbaines constatées.

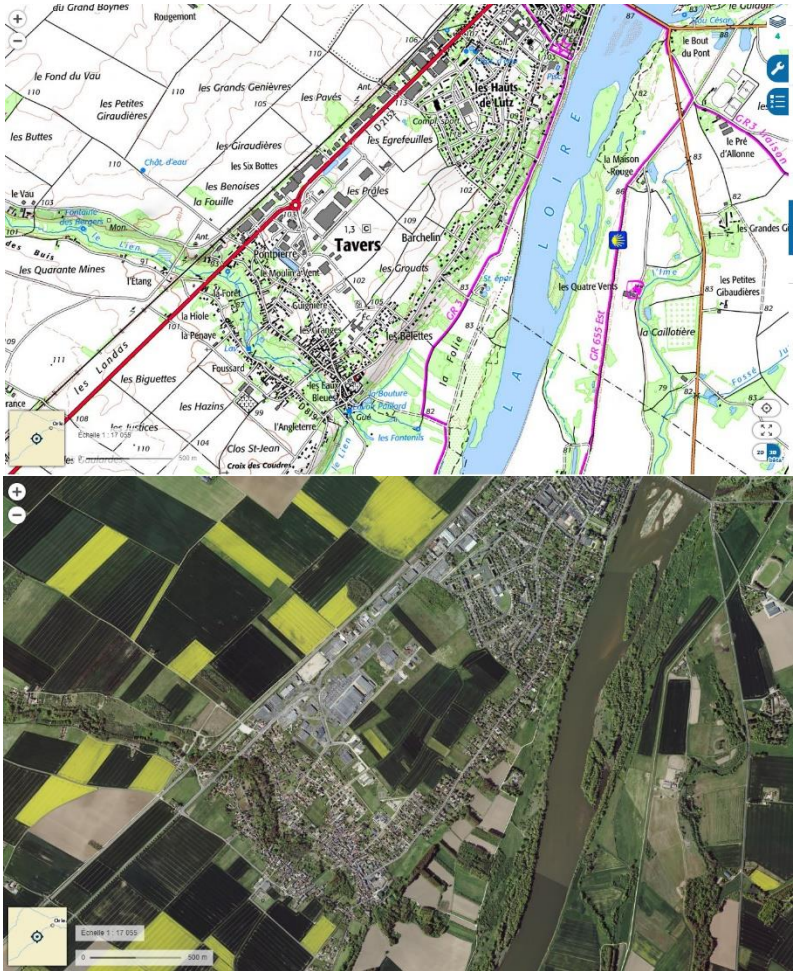
***Carte 25:** Beaugency et Tavers. Géoportail 2018.*

Beaugency (7 571 habitants au 1er janvier 2023) et **Tavers** (1 381 habitants au 1er janvier 2023) se situent au cœur du Val de Loire, entre Orléans et Blois. Leur tissu urbain se développe en continuité avec celui d'Orléans en suivant la Loire, formant ainsi une conurbation.



***Carte 26:** Continuité Orléans sud, Beaugency et Tavers. Géoportail 2018.*

Les deux communes sont liées par une zone d'habitat pavillonnaire, nommée Barchelin le long de l'avenue Jules Maître, ainsi que par une zone commerciale le long de la D 2152.

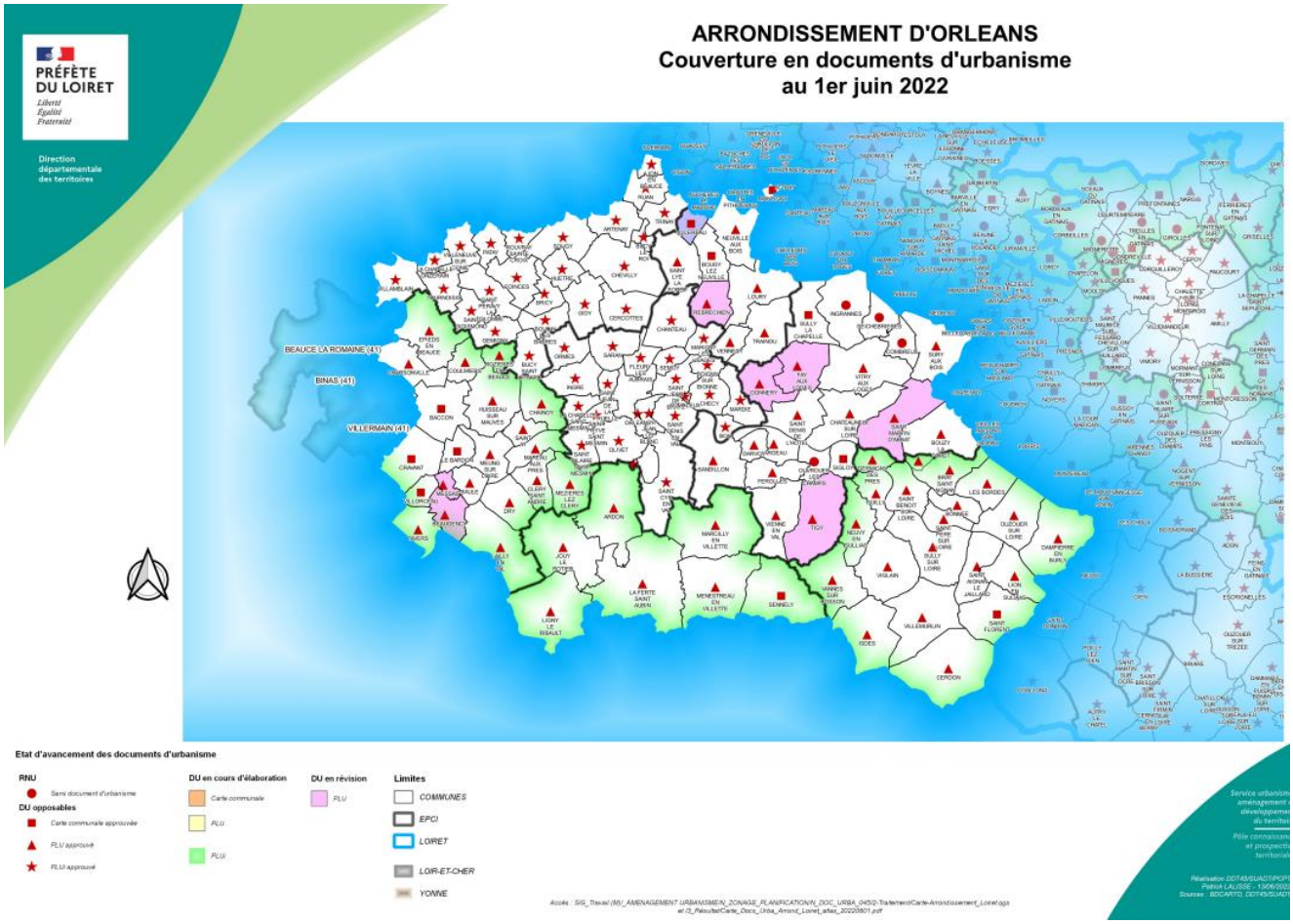


***Carte 27:** La zone pavillonnaire Bachelin et la zone commerciale entre Beaugency et Tavers. Géoportail 2018.*

S'il subsiste encore une dent creuse (parcelles agricoles) entre ces deux jointures, celle-ci risque progressivement d'être estompée par une urbanisation récente.

6 LA POLITIQUE FONCIERE

6.1 Les documents d'urbanisme locaux



Carte 28: ***Carte des documents d'urbanisme sur le département du Loiret avec délimitation des trois SCoT.***

DDT du Loiret, 1er juin 2022

La Communauté de Communes de la Beauce Loirétaine a approuvé son PLUi-H en mars 2021. La procédure de modification n°1 a été approuvée le 30 mars 2023.

La Communauté de Communes des Terres du Val de Loire a lancé à l'automne 2022 l'élaboration de son PLUi-DH (Habitat et Déplacement). Le diagnostic a été validé en juillet 2023.

6.2 L'analyse de la consommation de l'espace

Le rapport de présentation d'un Schéma de Cohérence Territoriale doit présenter, conformément à l'article L.141-3 du Code de l'Urbanisme, un bilan de la consommation des espaces agricoles, naturels et forestiers aux cours des dix dernières années précédant l'approbation du schéma.

Dans ce cadre, la SAFER (Société d'Aménagement Foncier et d'Etablissement Rural) du Centre a réalisé pour chacun des trois SCoT un diagnostic agricole, forestier et foncier. Les chapitres ci-dessous sont donc issus de ces analyses, réalisées par la SAFER en 2018. Le cahier thématique urbanisme traite ici uniquement de la consommation de l'espace, en reprenant la synthèse réalisée par la SAFER. Les diagnostics agricole et forestier sont présentés dans les autres cahiers thématiques.

A partir de 2020, l'analyse de la consommation foncière a été complétée avec une autre donnée mise au point par l'agence d'urbanisme des territoires de l'Orléanais (TOPOS). Celle-ci s'intéresse à l'occupation du sol, évaluation à partir de photo-interprétations régulières. L'objectif de ce complément d'analyse était de fournir au SCoT un référentiel partagé concernant le rythme passé, le « T0 » du SCoT et la définition des objectifs. Cette base de données présente aussi l'intérêt de pouvoir distinguer certains types de consommation foncière pour les analyser et leur attribuer des objectifs spécifiques (équipements d'échelle supra-SCoT, zones d'activités économiques, carrières, bâtiments agricoles…). En outre, cette base de données présente également l'avantage d'être publiée en ligne et actualisée régulièrement, et d'être adaptée aux enjeux de la loi Climat et Résilience. Cette méthode est présentée dans la note technique annexée au diagnostic. L'ensemble des résultats par EPCI et par commune est consultable sur le site de TOPOS, ainsi qu'un outil cartographique « avant – après » permettant de visualiser les évolutions.

6.2.1 Le contexte législatif

La Loi Solidarité Renouvellement Urbains (SRU) du 13 décembre 2000 est le point de départ d'une refonte des documents d'urbanisme. Elle fut complétée par la loi Urbanisme et Habitat de 2003. Celle-ci a prévu la transformation du Plan d'Occupation des Sols (POS) en Plan Local de l'Urbanisme (PLU) et le remplacement du Schéma Directeur par le Schéma de Cohérence Territoriale (SCoT).

Elle a posé le principe de la **limitation de la consommation foncière**, notamment vis-à-vis du foncier agricole, avec la notion de renouvellement urbain et la suppression de règles limitant l'optimisation du foncier existant (suppression du plafond légal de densité et de la compensation financière en cas de dépassement de Coefficient d'Occupation des Sols et interdiction de définir une surface minimale de terrain pour pouvoir construire sauf dans certains cas).

Les lois Grenelle de 2009 et 2010 ont introduit dans les documents d'urbanisme la prise en compte de la lutte contre la régression des surfaces agricoles, naturelles et forestières, avec l'obligation de réaliser une analyse de la consommation du foncier sur 10 ans. Dans le Projet d'Aménagement de Développement Durables (PADD) pour le PLU ou le Document d'Orientation et d'Objectifs (DOO) pour le SCoT, il est obligatoire de fixer des objectifs chiffrés de la consommation d'espaces agricoles.

La Loi ALUR de mars 2014 conforte les principes des lois Grenelle. La lutte contre l'étalement urbain en est l'un des axes majeurs.

Dans le cadre des SCoT, il convient d'arrêter par secteur géographique des objectifs chiffrés de consommation économe de l'espace et de lutte contre l'étalement urbain et de décrire pour chacun d'eux dans le DOO, les enjeux qui lui sont propres (article L 141-6 du Code de l'Urbanisme).

Le SCoT a été initié en 2013 et son élaboration a débuté en mars 2014. L'élaboration du SCoT a été perturbée par la mise en œuvre de la Loi NOTRe (2016) et l'élargissement du périmètre des EPCI en 2017. A la suite de la création de la Communauté de Communes des Terres du Val de Loire au 1er janvier 2017 et à la transformation du Pays Loire Beauce de syndicat en mixte en Pôle d'Equilibre Territorial et Rural (PETR) en 2017, le PETR Pays Loire Beauce a dû mettre en place une nouvelle gouvernance (élection des membres du Bureau en juin 2017) puis délibérer sur la prescription du SCoT sur le nouveau périmètre, définir des objectifs et des modalités de concertation (Février 2018).

La Région Centre-Val de Loire a adopté son SRADDET (Schéma Régional d'Aménagement, de Développement Durable et d'Egalité des Territoires) le 19 décembre 2019, lequel a été approuvé le 4 février 2020 par le Préfet de région.

Loi « climat et résilience » du 22 août 2021 a fixé un objectif d'atteindre en 2050 une « Zéro Artificialisation Nette » (ZAN). Pour ce faire, cette loi a donné deux ans aux régions pour décliner ce nouvel objectif dans leurs SRADDET. Un SCoT doit être compatibles avec les règles générales du fascicule du SRADDET (Voir article 131-.1 du code de l'urbanisme). La Région Centre-Val de Loire a engagé par délibération du 30 juin 2022 la modification de son SRADDET. Cette modification devait se dérouler sur 20 mois pour une approbation au plus tard le 22 février 2024, conformément aux directives de la loi Climat & Résilience. Cette même loi prévoit que les SCoT devront avoir intégré les objectifs de réduction fixés dans les SRADDET au plus tard le 22 août 2026. Les PLU(i) devront l'avoir fait au plus tard le 22 août 2027 (Voir l'article 194-IV, points 6° et 7° de la loi Climat et Résilience).

Cependant, dans un courrier en date du 24 mars 2023, la Région a confirmé le SRADDET serait modifié d'ici à la fin 2023 exclusivement sur le volet déchet. En revanche, sur les autres thématiques pour lesquelles la modification du SRADDET est rendue nécessaire par la loi (Réduction de la consommation d'espaces naturels, agricoles et forestiers, lutte contrat l'artificialisation des sols, maîtrise et localisation des constructions logistiques), la Région a avancé autant qu'il était possible de le faire. Néanmoins, en raison des inconnues et des incertitudes sur le cadre national (prise en compte des projets d'envergure nationale, règles concernant la mesure de l'artificialisation des sols, …), la procédure de modification du SRADDET n'a pu être poursuivie. La Région Centre-Val de Loire, comme l'ensemble des Régions, a sollicité l'Etat et le Gouvernement pour obtenir des précisions sur les modalités d'application de la loi définissant un cadre clair et stable. Par conséquent, dans l'attente des clarifications qui vont être apporté par l'Etat, la procédure de modification du SRADDET est, au moment de l'approbation du SCoT, arrêté.

Par conséquent, l'approbation du SCoT du PETR Pays Loire Beauce tient compte du SRADDET en vigueur au moment de son approbation, c'est-à-dire le SRADDET approuvé le 4 février 2020 par le Préfet de région. Par la suite, en fonction de l'évolution du calendrier de modification du SRADDET et, en tenant compte du cadre législatif, le SCoT du PETR Pays Loire Beauce devra être compatible, sous un certain délai, avec le SRADDET modifié.

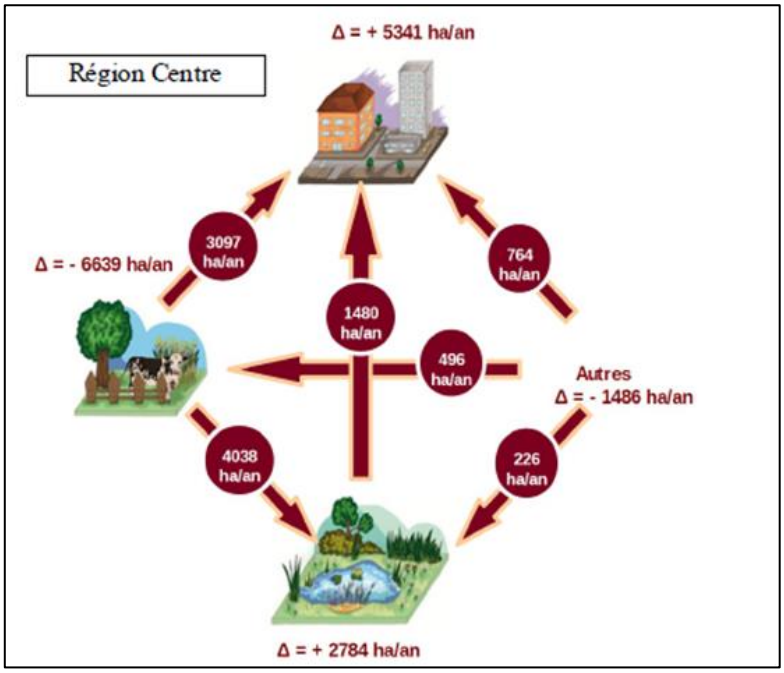
6.2.2 Le contexte régional

Quelques données de cadrage (Données Région, Echelle Région Centre Val-de-Loire, Extrait de « *La consommation de l'espace en région - Point de vue de l'Etat* » -- DREAL – DRAAF – DDT 2012).

De l'ordre de 6 600 ha de terres agricoles perdus par an, soit l'équivalent de 170 exploitations agricoles entre 2006 et 2010.

En 10 ans, la perte de foncier agricole (disparition de 54 000 ha) se traduit par une baisse de la Production Brute Standard de l'ordre de 70 M€[5].

L'artificialisation s'accélère : 40 % en plus entre les périodes 1995-2003 et 2006-2010 (respectivement 3 800 ha/an et 5 300 ha/an artificialisés), soit chaque année l'équivalent des territoires d'Orléans et de Tours réunis.



Source : La consommation de l'espace en région Centre Val-de-Loire. Point de vue de l'Etat » -- DREAL – DRAAF – DDT 2012

Cette urbanisation a des conséquences importantes :

1. **Par son coût social et économique :**
   - augmentation de la vulnérabilité des ménages modestes, captifs dans leurs parcours résidentiels et leurs choix de mobilité,
   - accroissement des dépenses non maîtrisées pour les Collectivités (installation et entretien des voiries, réseaux, équipements…),
   - éloignement des services d'une frange de plus en plus importante d'une population (vieillissement, accroissement de la monoparentalité),
   - développement de la vacance dans les zones d'activités et dans les bourgs.

2. **Par son impact agricole :**
   - retrait des meilleures terres agricoles et pertes de production,
   - augmentation du prix du foncier agricole,

[5] Recensement général agricole 2010 ; la PBS est un indicateur permettant d'apprécier le potentiel économique d'une exploitation agricole.

- augmentation du mitage du territoire et morcellement des exploitations agricoles.

3. Par son impact environnemental :

- suppression d'habitats et de continuités écologiques,
- accroissement de l'artificialisation des sols et modification du régime d'écoulement des eaux,
- augmentation de la pollution de l'air et de la production de gaz à effets de serre,
- réduction des capacités de stockage en carbone.

6.2.3 La méthodologie de la SAFER

Le SCoT doit présenter au sein de son rapport de présentation « *une analyse de la consommation d'espaces naturels, agricoles et forestiers au cours des dix années précédant l'approbation du schéma et justifie les objectifs chiffrés de limitation de cette consommation compris dans le document d'orientation et d'objectifs* » (Art.L 141-3du Code de l'Urbanisme).

Pour réaliser l'étude de la consommation d'espaces dans le cadre du SCoT, la méthodologie retenue est la photo-interprétation entre deux périodes (2001/2016), complétée avec la base de données la plus récente disponible relative au bâti (2015). Afin de réduire la marge d'erreur, les bases de la BD TOPO de 2002 et 2015 sont utilisées pour identifier rapidement de nouvelles constructions entre ces deux dates. Grâce à cette méthodologie, nous pouvons ainsi disposer de données pour chacune des communes du SCoT, mais aussi distinguer les surfaces consommées pour le résidentiel, les équipements ou encore l'économie.

Le Ministère de l'Environnement, dans son un rapport de janvier 2017 « Artificialisation de la mesure à l'action », donne une **définition de l'artificialisations sols** : « *les surfaces artificialisées désignent toute surface retirée de son état naturel (friche, prairie naturelle, zone humide etc.), forestier ou agricole, qu'elle soit bâtie ou non et qu'elle soit revêtue ou non. Les surfaces artificialisées incluent les sols bâtis à usage d'habitation (immeubles, maisons) ou à usage commercial (bureaux, usines, etc.), les sols revêtus ou stabilisés (routes, voies ferrées, aires de stationnement, ronds-points, etc.), et d'autres espaces non construits mais fortement modelés par l'activité humaine (chantiers, carrières, mines, décharges, etc.). Cette catégorie inclut également des espaces « verts » artificialisés (parcs et jardins urbains, équipements sportifs et de loisirs, etc.)* ».

Remarque :

Plusieurs sources de données peuvent être utilisées afin d'analyser et de représenter la consommation des espaces agricoles, naturels et forestiers. Il n'existe pas de source de donnée unique à l'échelle nationale permettant de caractériser ce phénomène. L'important est de disposer de données à un instant « t » et de créer des indicateurs permettant d'assurer un suivi de la consommation des espaces naturels, agricoles et forestiers.

A titre d'exemple on peut citer : l'analyse des fichiers fonciers de la DFGIP, les permis de construire autorisés et commencés, les données Corinne Land Cover 2000/2012…

6.2.4 Les résultats de l'analyse avec la base de données OCCSOL de TOPOS

Eléments de méthode : mesurer l'évolution des espaces aménagés

En amont de la photo-interprétation, TOPOS constitue un « squelette polygonal » afin de faciliter la numérisation. Ce squelette est constitué de données exogènes provenant de la BD Topo de l'IGN. L'objectif est d'éviter de numériser la totalité du territoire d'étude et d'éliminer les erreurs de topologies.

TOPOS développe une méthode de numérisation et de création de la base de données afin d'optimiser et fiabiliser sa production. Ce travail est basé sur une clef d'interprétation, la nomenclature, divisée en trois niveaux, dont le plus fin

atteint 38 postes. Le premier niveau distingue les espaces urbanisés, agricoles et naturels. C'est cette référence qui est utilisée par le SCoT pour **mesurer « l'évolution des espaces aménagés ».**

Le SCoT définit donc comme « consommation foncière » l'évolution des « espaces aménagés » entre deux dates de référence, en prenant en compte les espaces aménagés supplémentaires et en déduisant les espaces aménagés redevenus dans le même temps espaces naturels ou agricoles.

Afin de bien correspondre au champ de compétences du SCoT, un retraitement de la donnée est effectué (que ce soit pour l'analyse historique, les objectifs ou le suivi), et ne sont pas considérés dans le chiffre principal :

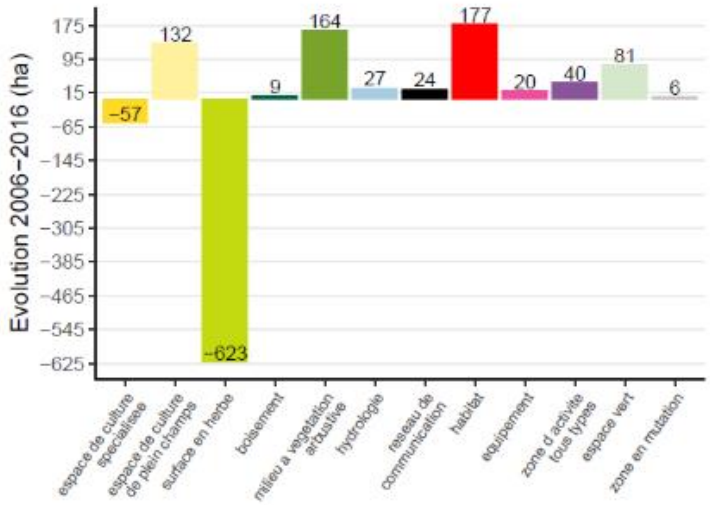
- la voirie et les projets « Supra SCoT » comme par exemple une autoroute, une base militaire, un lycée, une zone d'activité d'intérêt départemental, supra-départemental ou régional.
- Les zones d'activités économiques identifiées dans le SCoT qui sont traitées à part dans le chapitre sur le développement économique (notion d'aménagement de la zone),
- les bâtiments agricoles sont aussi écartés du calcul global car ils sont traités à part par le SCoT (volonté de limiter leur dispersion).

Les graphiques ci-dessous présentent les résultats au niveau 2 de la nomenclature de la base de données à l'échelle des EPCI. Le niveau 1 (espace aménagé, agricole ou naturel) est présenté à l'aide d'un code couleur :

- Nuances de jaune pour les espaces agricoles,
- Nuances de vert / bleu pour les espaces naturels (sauf les « espaces verts » qui font partie des espaces aménagés),
- Autres couleurs pour les espaces aménagés.

Communauté de communes des Terres du Val de Loire :

Evolutions des usages 2006-2016



En 10 ans

Consommation des espaces NAF*: 348 ha

Evolution des espaces verts: 80 ha

Zoom sur le potentiel urbanisable :**

18 ha de friches
49 ha de terrains vacants

Zoom sur la renaturation :

Am*** → 78ha → N+A+F

***NAF** : espaces naturels, agricoles et forestiers. ****Potentiel urbanisable** : ces éléments photointerprétés ne correspondent qu'à une partie du potentiel de densification du territoire concerné. *****Am** : espaces aménagés.

Evolutions des usages : origines / destinations

2016 ha - destination

2006 ha - origine	esp. cult. specialisee	esp. cult. plein champs	surf. en herbe	boisement	milieu a veg. arb.	hydrologie	reseau de comm.	habitat	equipement	ZA indust. ou comm.	espace vert	zone en mutation
esp. cult. specialisee		45	22		15		1	8		2	1	7
esp. cult. plein champs	26		333	7	18	18	11	42	12	57	58	27
surf. en herbe	17	635		10	205	6	6	54	3	24	35	13
boisement		2	1		79		0.3	3	0.5	0.1	30	2
milieu a veg. arb.	0	26	11	110		0.8	0.7	11	0.5	5	8	2
hydrologie					0.6		0	0		0.1		0
reseau de comm.		0.1						0			0.1	
habitat		0.4	0.1		0.8		0.5		0.2	0.4	0.7	3
equipement			0.1	0	0	0.1	0.1	0.6			1	0.9
ZA indust. ou comm.	0.5	21	12		12	3	0	9	0.8		4	9
espace vert	0.1	11	4	0.3	7	0.5	2	7	4	21		4
zone en mutation		2	2		0.2	0	2	48	2	3	3	

Zoom sur les NAF:

N+F → 40ha → A

A → 279ha → N+F

Evolution 2006-2016 de l'occupation du sol (source TOPOS : https://topos-urba.maps.arcgis.com)

Légende

- Accompagnement d'équipement/d'habitation/d'activités
- Activité dispersée
- Alignement/haie
- Boisement
- Bosquet
- Chantier
- Cours d'eau
- Ensemble collectif
- Equipement administratif
- Equipement aeroportuaire
- Equipement cultuel
- Equipement d enseignement
- Equipement de santé
- Equipement ferroviaire
- Equipement fluvial
- Equipement routier
- Equipment social et culturel
- Equipement sportif et de loisir
- Espace de diversité de culture faible
- Espace de diversité de culture forte
- Friche urbaine
- Grand axe routier
- Habitat de centralité
- Habitat individuel moyennement dense
- Habitat individuel peu dense
- Habitat individuel très dense
- Habitat isolé
- Lande ligneuse
- Maraichage/serre/vigne/horticulture
- Parc et jardin
- Plan d'eau
- Prairie / pâture / jachère / fourrage
- Route secondaire structurante
- Terrain vacant
- Voie ferree
- Zone commerciale
- Zone d'activités industrielles, artisanales ou tertiaires
- Zone d'extraction et/ou de stockage de matériaux

Exemple de visualisation de l'évolution de l'occupation du sol entre 2006 et 2016 à Meung sur Loire

La visualisation permet de constater la densité de l'urbanisation existante dans les bourgs du Val de Loire et sa progression récente pour l'habitat et les activités économiques, sous forme de zones d'aménagement concertées situées à l'ouest du bourg et qui permettent d'obtenir une urbanisation plus compacte.

Source : cartographie en ligne de l'occupation du sol sur le site de TOPOS https ://topos-urba.maps.arcgis.com

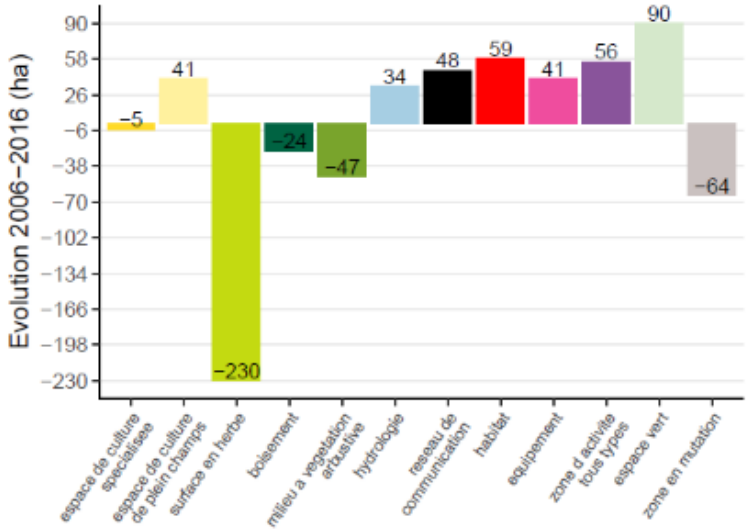
Exemple de visualisation de l'évolution de l'occupation du sol entre 2006 et 2016 à Villorceau

Dans un contexte plus rural et de plaine céréalière, le développement de l'urbanisation à Villorceau s'est surtout effectué au sein d'espaces vacants et de dents creuses insérés dans les espaces aménagés en 2006. Ainsi, l'impact sur les terres et les activités agricoles a été très faible autour du village dans la période en question.

Source : cartographie en ligne de l'occupation du sol sur le site de TOPOS https ://topos-urba.maps.arcgis.com

Communauté de communes Beauce Loirétaine :

Evolutions des usages 2006-2016



En 10 ans

Consommation des espaces NAF*: 229 ha

Evolution des espaces verts: 90 ha

Zoom sur le potentiel urbanisable :**

3 ha de friches
30 ha de terrains vacants

Zoom sur la renaturation :

Am*** → 38ha → N+A+F

***NAF** : espaces naturels, agricoles et forestiers. ****Potentiel urbanisable** : ces éléments photointerprétés ne correspondent qu'à une partie du potentiel de densification du territoire concerné. *****Am** : espaces aménagés.

Evolutions des usages : origines / destinations

2016 ha - destination

2006 ha - origine	esp. cult. specialisee	esp. cult. plein champs	surf. en herbe	boisement	milieu a veg. arb.	hydrologie	reseau de comm.	habitat	equipement	ZA indust. ou comm.	espace vert	zone en mutation
esp. cult. specialisee		0.6	0.5	2	3	0.4	1	0.4		3	3	6
esp. cult. plein champs	13		117	0	2	15	16	29	1	36	49	11
surf. en herbe	1	315		1	8	0.1	1	16	0	4	2	3
boisement		0.7	2		2	0.9	0	0.4	2	14	3	0.2
milieu a veg. arb.		2	1			1	1	2	6	4	44	7
hydrologie					0.1				0	0	0.2	0.1
reseau de comm.		1				0.1				0.2	1	
habitat		0.1	0		0.2		0.3		0.1	0.3	0.2	1
equipement			0								2	2
ZA indust. ou comm.		6	0.2			0.3	0.5	1	0.3		0.6	2
espace vert		0.6	0.9		6	11	0.4	0.8	33	4		11
zone en mutation		5	0.1		0.5	5	29	12	2	2	51	

Zoom sur les NAF:

N+F → 6ha → A

A → 31ha → N+F

Evolution 2006-2016 de l'occupation du sol (source TOPOS : https ://topos-urba.maps.arcgis.com)

Légende

- Accompagnement d'équipement/d'habitation/d'activités
- Activité dispersée
- Alignement/haie
- Boisement
- Bosquet
- Chantier
- Cours d'eau
- Ensemble collectif
- Equipement administratif
- Equipement aeroportuaire
- Equipement cultuel
- Equipement d enseignement
- Equipement de santé
- Equipement ferroviaire
- Equipement fluvial
- Equipement routier
- Equipment social et culturel
- Equipement sportif et de loisir
- Espace de diversité de culture faible
- Espace de diversité de culture forte
- Friche urbaine
- Grand axe routier
- Habitat de centralité
- Habitat i161ndividuel moyennement dense
- Habitat 161individuel peu dense
- Habitat 161individuel très dense
- Habitat isolé
- Lande ligneuse
- Maraichage/serre/vigne/horticulture
- Parc et jardin
- Plan d'eau
- Prairie / pâture / jachère / fourrage
- Route secondaire structurante
- Terrain vacant
- Voie ferree
- Zone commerciale
- Zone d'activités industrielles, artisanales ou tertiaires
- Zone d'extraction et/ou de stockage de matériaux

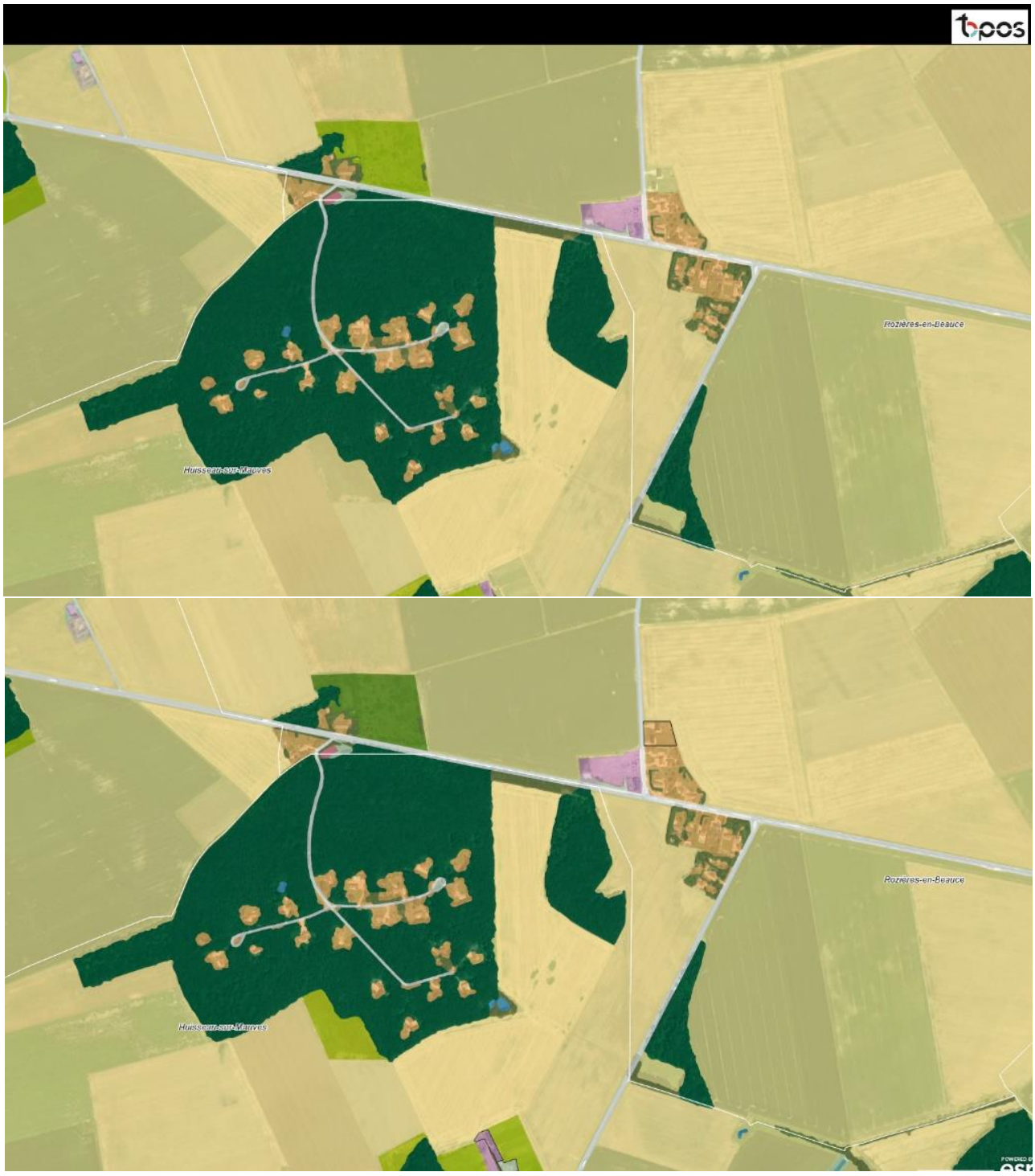
Exemple de visualisation de l'évolution de l'occupation du sol entre 2006 et 2016 à Patay

A Patay, l'urbanisation dense que l'on retrouve à l'intérieur d'un cercle de boulevard a été complétée par des excroissances en « plaques » résidentielles ou d'activités. De 2006 à 2016, la progression des espaces aménagés s'est opérée, à l'ouest du bourg afin de finaliser cette phase de croissance urbaine et également en comblement de dents creuses dans les autres espaces aménagés. A l'est, la zone d'activités poursuit le remplissage de ses parcelles disponibles.

Source : cartographie en ligne de l'occupation du sol sur le site de TOPOS https ://topos-urba.maps.arcgis.com

Exemple de visualisation de l'évolution de l'occupation du sol entre 2006 et 2016 à Huisseau-sur-Mauves et Rozières-en-Beauce

On observe à Rozières-en-Beauce (à l'est) une forme typique de l'urbanisation en Beauce : le hameau, qu'il soit traditionnel (organisé autour d'une ferme) ou nouveau (constitué d'un groupe de constructions récentes). Si la plupart des hameaux traditionnels ont conservé leur structure d'origine (ayant encore un usage agricole), certains hameaux, notamment récents, se sont considérablement étalés. Celui observé ici a accueilli une construction nouvelle au nord entre 2006 et 2016. A l'ouest, on observe une autre forme d'urbanisation plus récente mais néanmoins typique du territoire : le « lotissement boisé », dans lequel les constructions, très peu denses, s'insèrent au sein d'un îlot boisé de la plaine agricole. Ici, l'urbanisation n'a pas évolué.



Source : cartographie en ligne de l'occupation du sol sur le site de TOPOS https ://topos-urba.maps.arcgis.com

Ce référentiel TOPOS permet de confirmer les tendances révélées par l'analyse menée par la SAFER. La consommation foncière du territoire est relativement soutenue (34,8 ha par an dans la CC des Terres du Val de Loire et 22,9 ha par an dans la CC de la Beauce Loirétaine. Il est intéressant de noter que cette consommation foncière se fait, au cumul, au détriment des surfaces en herbe (-62,3 ha par an dans la CC des Terres du Val de Loire et 23,0 ha par an dans la CC de la Beauce Loirétaine) et alors que les espaces de cultures spécialisées ou en plein champ se maintiennent voire progressent dans l'ensemble sur la même période. Dans le détail, cela révèle aussi des mutations au sein de ces espaces agricoles qui sont aussi prélevés par l'urbanisation mais progressent au détriment d'autres.

Il est intéressant également de regarder les types d'espaces aménagés dont les surfaces sont en progression :

- Sur la CC des Terres du Val de Loire, une part importante (17,7 ha par an, soit 51%) est relative à l'habitat, alors que les autres types d'espaces aménagés (voies de communication, zones d'activités, équipements) est plus réduite. Cela s'explique par la densité plus importante que l'on retrouve dans les bourgs et villages du Val de Loire. Certains aménagements (routes, équipements) sont ainsi plus mutualisables et compacts.

- Sur la CC de la Beauce Loirétaine, la part de l'habitat (5,9 ha par an, soit 26%) est plus réduite par rapport aux équipements, réseaux de communication et zones d'activités. Cela s'explique par le fait que cet espace moins dense nécessite plus d'aménagements liés à l'habitat lors de son développement et également par la part des espaces verts au sein de ces aménagements (voir ci-après).

La situation des « espaces verts » mérite d'être soulignée car ces espaces considérés comme des « aménagés » sont également en forte progression sur la période : + 8,1 ha par an dans la CC des Terres du Val de Loire et + 9 ha par an dans la CC de la Beauce Loirétaine. Sur cette dernière, cette progression représente même 40 % de celle de l'ensemble des espaces aménagés. Ces nouveaux espaces verts ont pu être créés au sein des espaces déjà aménagés en 2006 (création de parcs, d'espaces de nature en ville) : il s'agit alors de « renaturation » effective. La plupart du temps, il font partie des nouveaux espaces aménagés, en accompagnement des zones habitées, des activités économiques ou des équipements (bassins de rétention, espaces verts, nouveaux parcs…). Si ces espaces représentent à part entière une consommation foncière (ce ne sont plus des espaces « agricoles » ou « naturels ») ils sont d'une importance capitale pour garantir la qualité de vie des nouveaux espaces aménagés et leur résilience par rapport au changement climatique. Cet équilibre entre maîtrise de la consommation foncière et densité des espaces aménagés et présence de zones de nature en ville et d'îlots de fraicheur d'autre part est un enjeu important des aménagements de demain.

Il est intéressant de noter que ces résultats sont comparables avec ceux de l'observatoire de l'artificialisation des sols mis en place récemment par l'Etat, qui révèle pour le territoire un rythme moyen de référence de 50,3 ha entre 2009 et 2021.

Le repérage d'une « tache urbaine principale »

- Tache urbaine principale : il s'agit d'un périmètre retracé autour des espaces aménagés les plus significatifs d'un point de vue urbain : surface totale, densité des constructions, présence d'équipements et de réseaux… Ce périmètre est constitué à partir des espaces aménagés de la base OCCSOL TOPOS et plusieurs manipulations :
    1. Choix des secteurs urbanisés les plus significatifs, en excluant l'urbanisation diffuse,
    2. Découpage des routes sortant de cet espace,
    3. Ajout des constructions attenantes,
    4. Exclusion des secteurs inconstructibles (risques naturels, zones naturelles),
    5. Réajustements des secteurs urbanisés sur les zonages règlementaires (notamment exclusion des bâtiments agricoles limitrophes…),
    6. Ajout des secteurs en cours d'urbanisation à la date d'approbation du SCoT (à actualiser en fonction de la réalité des constructions). NB : le SCoT retient comme « en cours d'urbanisation » les espaces sur lesquels les autorisations d'urbanisme ont été délivrées et les travaux engagés.

Le potentiel de densification au sein de la tache urbaine principale

La base de données TOPOS a également permis d'identifier les espaces disponibles au sein de la tache urbaine principale (dents creuses, espaces vacants…). Un recoupage de ces secteurs avec les élus a permis de constater que ce potentiel est finalement relativement faible et qu'il ne permet en tout cas pas d'accueillir la majorité des nouveaux logements dont le territoire aura besoin sur les 20 prochaines années.

Principaux enseignements :

- → Des espaces plus grands qui peuvent être qualifiés « d'espaces stratégiques » et sur lesquels le SCoT devra avoir une attention particulière (définition de la vocation du secteur, optimisation de l'urbanisation…),
- → Peu d'espaces en réalité mobilisables au vu des besoins du SCoT (beaucoup de fonds de jardins, parcs privés etc…) : il ne s'agit pas souvent de « dents creuses » (notamment sur Meung/Loire et Beaugency).
- → Une utilisation théorique du potentiel qui est donc à minorer.
- → Il est utile d'attirer l'attention des documents d'urbanisme locaux sur ces potentielles dents creuses pour en définir une vocation et limiter les extensions urbaines.

Tableau : Hypothèses d'utilisation théorique des espaces potentiellement mobilisables pour l'urbanisation au sein de la tache urbaine principale

	Nombre de dents creuses	Dont espaces stratégiques *	Surface totale (m²)	Potentiel théorique	Densités SCoT initial (extensions)	Densités proposées en densification	Taux de rétention foncière à 10 ans	Potentiel retenu dans le SCoT 2023-2033	Potentiel retenu dans le SCoT 2023-2033	Potentiel total retenu dans le SCoT
SCoT PETR Loire Beauce	**357**	**35**	**327860**	**643,7**	**13**	**19,6**	**50%**	**322,8**	**158,7**	**481,5**
Terres du Val de Loire	**272**	**21**	**238969**	**463,5**	**13**	**19,4**	**50%**	**230**	**115**	**344**
Pôle de centralité (Meung-sur-Loire)	11	3	10896	27,2	18	25	40%	16	7	23
Pôle de centralité (Beaugency)	16	2	11107	27,8	18	25	40%	17	7	23
Pôles complémentaires	192	13	166090	332,2	13	20	50%	166	83	249
Pôles de vie	53	3	50875	76,3	9	15	60%	31	18	49
Beauce Loirétaine	**85**	**14**	**88892**	**180,2**	**13**	**20,3**	**52%**	**93**	**44**	**137**
Pôles de centralité (Artenay)	8	4	10431	26,1	18	25	40%	16	6	22
Pôles de centralité (Patay)	19	4	13860	34,6	18	25	40%	21	8	29
Pôles complémentaires	42	3	45051	90,1	13	20	50%	45	23	68
Pôles de vie	16	3	19550	29,3	9	15	60%	12	7	19

Source : Base TOPOS "terrains vacants"

Terrains de 300 à 5000m² vérifiés en se * >1000m² sur les pôles de centralité

>2000m² sur les pôles complémentaires et pôles de vie

6.3 Le contexte foncier sur le PETR Pays Loire Beauce (analyse SAFER)

Sur le territoire du **Pôle d'Equilibre Territorial et Rural Pays Loire Beauce**, la réduction des espaces naturels et agricoles au profit d'une urbanisation est évaluée **à 1 163 hectares sur 16 ans, entre 2001 et 2016, soit une moyenne de 73 hectares par an.**

Près de 40 % de cette artificialisation des sols est à vocation résidentielle, soit 476 hectares.

Le développement urbain porte également sur la création de nouveaux projets économiques (390 hectares) et d'équipements (296 hectares), afin de satisfaire les besoins liés à l'arrivée de nouveaux habitants (aires de loisirs, équipements sportifs, création/aménagement de voiries, station d'épuration…).

Pendant la période observée, l'artificialisation des sols a été marquée par la réalisation de l'autoroute A19 et l'implantation de nombreuses carrières.

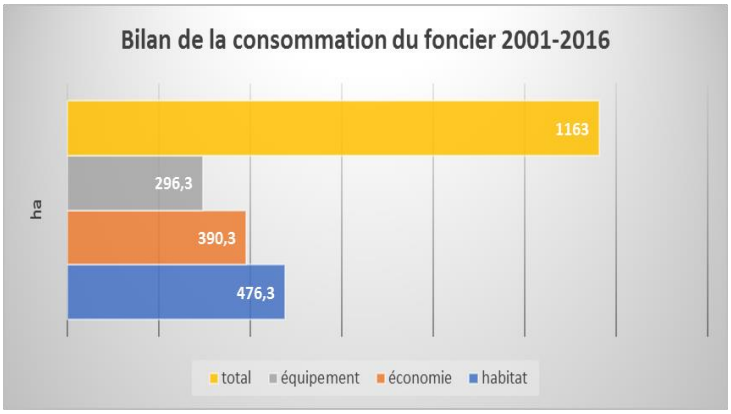


Figure 5 : Safer du Centre. Analyse par photo-interprétation 2001-2016, déc. 2017

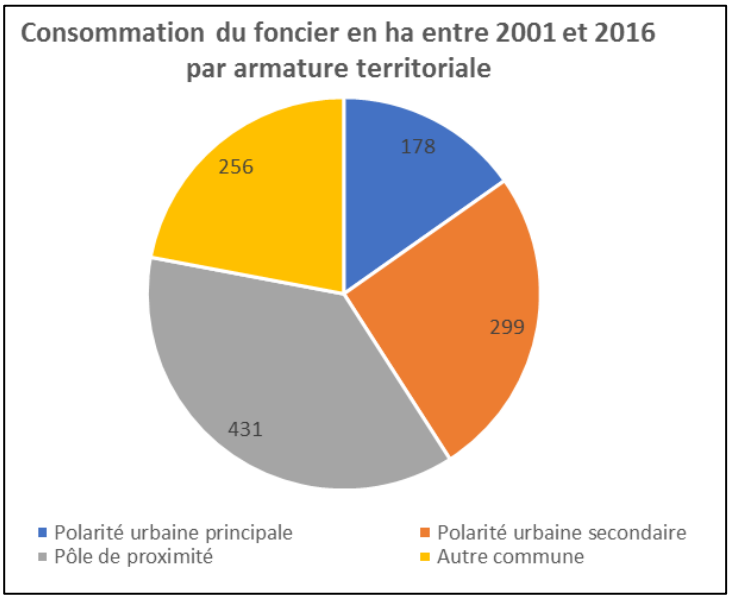


Figure 6 : Safer du Centre. Analyse par photo-interprétation, 2001-2016, déc. 2017

Une consommation de foncier très présente sur les communes les plus « rurales »

Le graphique ci-contre met en avant une consommation du foncier plus importante sur les pôles de proximité et villages (autre commune).

Cela s'explique en partie par le fait que les carrières réalisées se sont implantées dans les pôles de proximité/autre commune (122 ha) et que l'A19 a principalement impacté ces mêmes communes (140 ha). Toutefois, au regard du tableau de répartition de l'artificialisation par typologie et par armature urbaine, il ressort que la réalisation de projets résidentiels s'est opérée pour moitié (47 % exactement) sur les communes rurales, au détriment des pôles urbains de proximité qui n'ont accueilli que 14 % des projets résidentiels.

Ce développement urbain engendre des dépenses pour les communes afin de satisfaire l'arrivée de ces nouveaux résidents sur des territoires ruraux (équipements scolaires et périscolaires, les réseaux, les loisirs…). De plus, il n'est pas sans conséquence sur les déplacements pour accéder aux services, aux commerces et autres équipements.

Armature territoriale	Habitat en ha	Economie en ha	Equipement en ha	Total en ha
Polarité urbaine principale	67	84	27	**178**
Polarité urbaine secondaire	185	88	26	**299**
Pôle de proximité	128	130	173	**431**
Autre commune	96	89	71	**256**
Total	**476**	**391**	**297**	**1 163**

Tableau : Consommation du foncier par armature urbaine et par type d'urbanisation. Safer du Centre. Analyse par photo-interprétation 2001-2016, décembre 2017.

Sur le territoire du SCoT du **PETR Pays Loire Beauce**, le contexte foncier est lié à une tension forte corrélée au développement de l'habitat et des activités économiques. Les points de pression se situent :

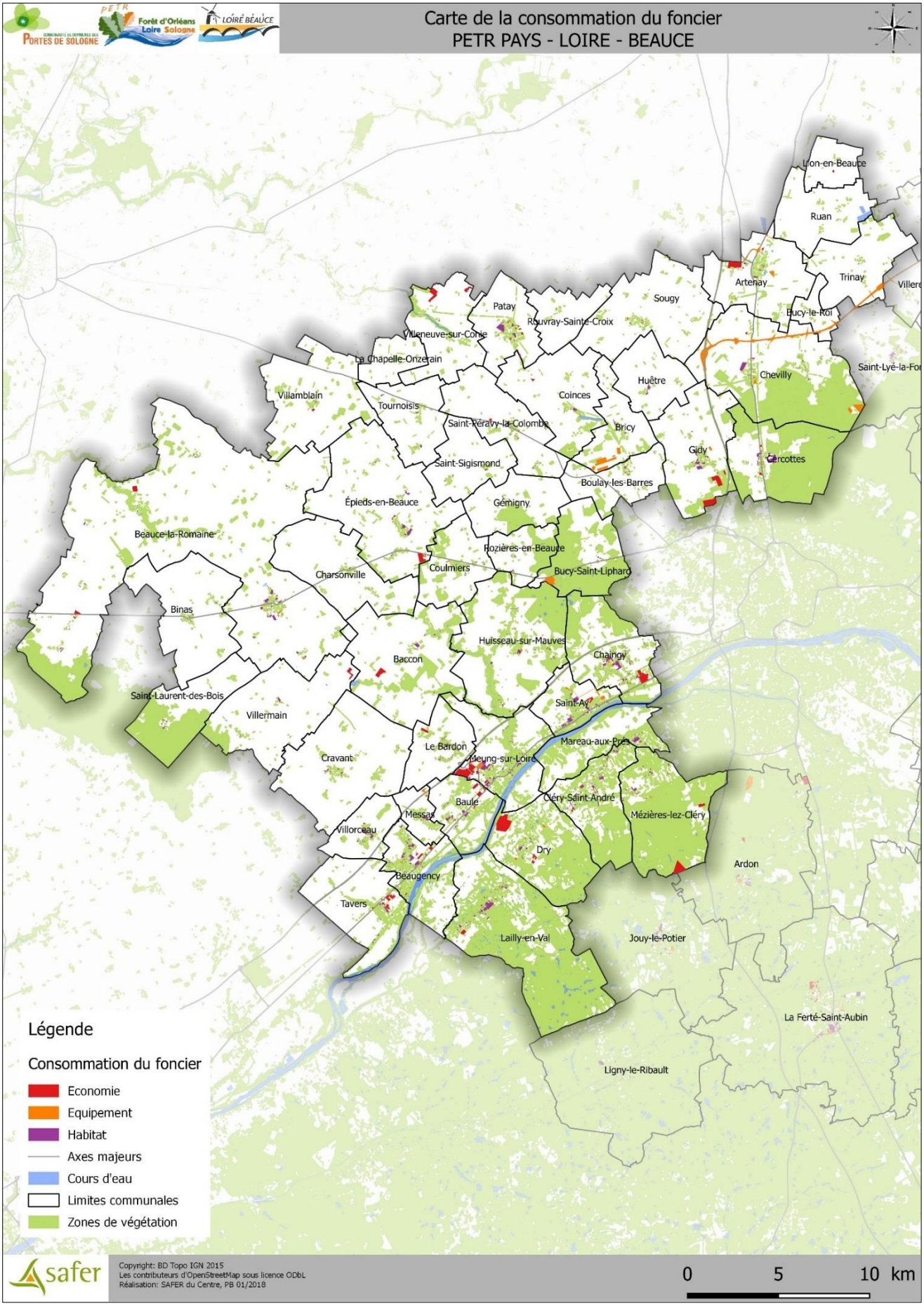
- au nord du PETR, autour de la zone d'activités d'Artenay-Poupry, qui consomme de nombreux espaces agricoles sur des terres de bonne qualité,
- au centre du PETR, autour des communes de Chevilly, Cercottes et Gidy, où la pression est essentiellement liée à la proximité de la Métropole Orléanaise,
- dans le Val-de-Loire, où l'on constate un véritable phénomène de conurbation linéaire couplé à l'autoroute A10, ainsi qu'à la voie de chemin de fer.

Par ailleurs, l'ensemble des communes ont connu un développement résidentiel en se développant majoritairement en extension de l'enveloppe urbaine. Consommateur d'espaces agricoles et naturels, ce développement impacte également les divers réseaux des collectivités territoriales. Cette dynamique est d'autant plus source de pression foncière qu'elle s'exerce sur des espaces qui accueillent des cultures spécialisées, offrant un potentiel ainsi que des qualités agronomiques indéniables.

Il convient d'être particulièrement vigilant sur les espaces agricoles situés en périphérie de la Métropole Orléanaise, à proximité du pôle d'Artenay au niveau de la jonction A10 et A19, à proximité des communes de Beaugency, de Meung-sur-Loire, ainsi qu'entre les communes de Lailly-en-Val et Mareau-aux-Près.

Les principaux enjeux fonciers recensés sont :

- enrayer le développement linéaire de l'urbanisation et le phénomène de conurbation,
- limiter le mitage et l'extension en tâche d'huile de l'urbanisation,
- optimiser le foncier disponible au sein du tissu bâti (dent creuse, logement vacant, friche urbaine),
- optimiser le foncier dans les futures zones constructibles, en définissant des seuils de densité selon l'armature urbaine,
- autoriser la transformation des anciens corps de ferme (maisons, gites…) et la cohabitation avec l'activité agricole avoisinante,
- prendre en compte les activités agricoles lors de l'élaboration des documents de planification et des projets d'aménagement du territoire (aménagement ou création de voirie).


Carte de la consommation du foncier
PETR PAYS - LOIRE - BEAUCE
Lion-en-Beauce
Ruan
Artenay
Trinay
Sougy
Patay
Rouvray-Sainte-Croix
Bucy-le-Roi
Villeneuve-sur-Conie
La Chapelle-Onzerain
Huêtre
Chevilly
Villamblain
Tournoisis
Coinces
Saint-Péravy-la-Colombe
Bricy
Gidy
Cercottes
Saint-Sigismond
Boulay-les-Barres
Épieds-en-Beauce
Gémigny
Beauce-la-Romaine
Rozières-en-Beauce
Coulmiers
Charsonville
Bucy-Saint-Liphard
Binas
Huisseau-sur-Mauves
Baccon
Chaingy
Saint-Laurent-des-Bois
Villermain
Saint-Ay
Mareau-aux-Prés
Le Bardon
Cravant
Jargeau
Cléry-Saint-André
Baule
Mézières-lez-Cléry
Messas
Villorceau
Dry
Ardon
Beaugency
Tavers
Lailly-en-Val
Jouy-le-Potier
La Ferté-Saint-Aubin
Ligny-le-Ribault
Légende
Consommation du foncier
Economie
Equipement
Habitat
Axes majeurs
Cours d'eau
Limites communales
Zones de végétation
Copyright: BD Topo IGN 2015
Les contributeurs d'OpenStreetMap sous licence ODbL
Réalisation: SAFER du Centre, PB 01/2018
0
5
10 km

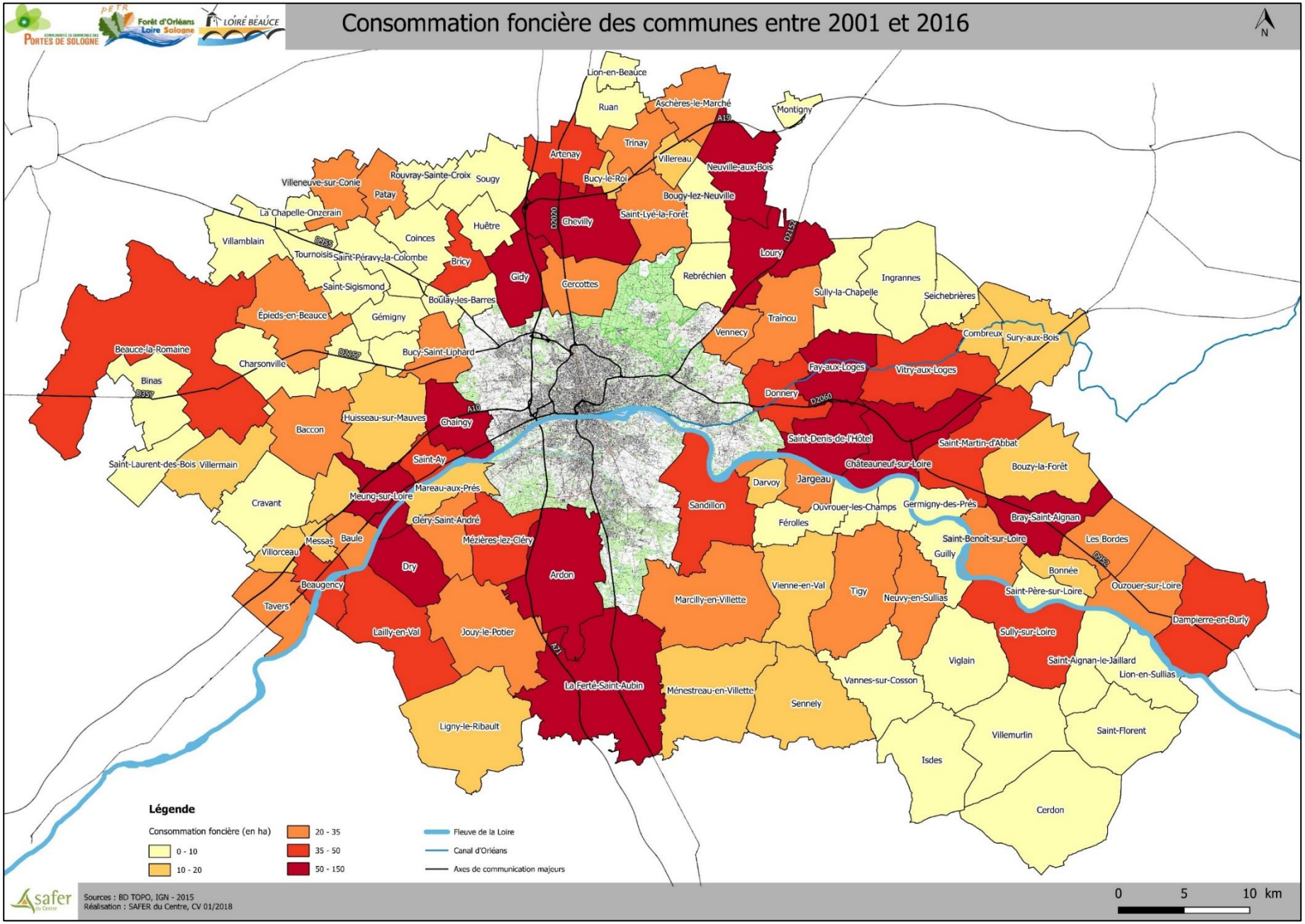
6.4 La consommation foncière à l'échelle de l'inter-SCoT (analyse SAFER)

Le tableau ci-dessous et la carte suivante reprennent la consommation foncière à l'échelle de l'interSCoT :

SCoT	Habitat en ha	Economie en ha	Equipement en ha	Total en ha
PETR PLB	**476**	**391**	**297**	**1 164**
PETR FOLS	**763**	**217**	**255**	**1 235**
CC des Portes de Sologne	**123**	**43**	**40**	**206**
Total	**1 362**	**651**	**592**	**2 605**

Figure 7 : Safer du Centre, analyse par photo-interprétation 2001-2016, décembre 2017

SCoT	Habitat en %	Economie en %	Equipement en %
PETR PLB	41%	34%	26%
PETR FOLS	62%	18%	21%
CC Portes de Sologne	60%	21%	19%
Total	52%	25%	23%


Consommation foncière des communes entre 2001 et 2016
Lion-en-Beauce
Ruan
Aschères-le-Marché
Montigny
Artenay
Trinay
Villereau
Neuville-aux-Bois
Villeneuve-sur-Conie
Rouvray-Sainte-Croix
Sougy
Patay
Bucy-le-Roi
Bougy-lez-Neuville
La Chapelle-Onzerain
Huêtre
Chevilly
Saint-Lyé-la-Forêt
Villamblain
Coinces
Tournoisis
Saint-Péravy-la-Colombe
Bricy
Loury
Gidy
Cercottes
Rebréchien
Ingrannes
Sully-la-Chapelle
Seichebrières
Saint-Sigismond
Boulay-les-Barres
Épieds-en-Beauce
Gémigny
Trainou
Vennecy
Combreux
Sury-aux-Bois
Beauce-la-Romaine
Bucy-Saint-Liphard
Charsonville
Fay-aux-Loges
Vitry-aux-Loges
Binas
Donnery
Huisseau-sur-Mauves
Chaingy
Baccon
Saint-Denis-de-l'Hôtel
Saint-Martin-d'Abbat
Saint-Laurent-des-Bois
Villermain
Saint-Ay
Châteauneuf-sur-Loire
Bouzy-la-Forêt
Darvoy
Jargeau
Meung-sur-Loire
Mareau-aux-Prés
Cravant
Sandillon
Ouvrouer-les-Champs
Germigny-des-Prés
Bray-Saint-Aignan
Cléry-Saint-André
Férolles
Messas
Baule
Mézières-lez-Cléry
Saint-Benoît-sur-Loire
Les Bordes
Villorceau
Guilly
Dry
Ardon
Bonnée
Beaugency
Vienne-en-Val
Tigy
Saint-Père-sur-Loire
Ouzouer-sur-Loire
Marcilly-en-Villette
Neuvy-en-Sullias
Tavers
Dampierre-en-Burly
Lailly-en-Val
Jouy-le-Potier
Sully-sur-Loire
Viglain
Saint-Aignan-le-Jaillard
Lion-en-Sullias
La Ferté-Saint-Aubin
Vannes-sur-Cosson
Ménestreau-en-Villette
Sennely
Ligny-le-Ribault
Villemurlin
Saint-Florent
Isdes
Cerdon
Légende
Consommation foncière (en ha)
0 - 10
10 - 20
20 - 35
35 - 50
50 - 150
Fleuve de la Loire
Canal d'Orléans
Axes de communication majeurs
Sources : BD TOPO, IGN - 2015
Réalisation : SAFER du Centre, CV 01/2018
0
5
10 km

SYNTHESE ET ENJEUX DE LA MORPHOLOGIE URBAINE ET DE LA POLITIQUE FONCIERE

Diagnostic

Quatre types d'implantation de villages se distinguent sur le territoire des trois SCoT : le village de vallon et de vallée, le village de coteau, le village de plaine et de plateau et le village de forêt.

La pluralité des formes d'habitat témoigne de la mise en place historique du bâti. Les termes utilisés sont significatifs d'une organisation particulière. Sur le territoire, six types distincts se sont développés : la ville centre, la petite ville, le village, le lotissement boisé, le hameau et l'habitat isolé.

Forces	Faiblesses
Héritage patrimonial et historique riche dû à la présence de la Loire.	Etalement urbain non structuré qui peut nuire à son insertion dans le paysage.
Présence de villages groupés pour une meilleure préservation des terres agricoles…	Progression de l'urbanisation et du mitage sur les terres agricoles.
Paysage ouvert sans contrainte physique pour l'urbanisation.	Développement de la forêt sur l'espace des clairières.
	Développement de l'habitat pavillonnaire dans les petites vallées.

Enjeux

- **Valoriser les berges de Loire et le patrimoine bâti.**
- **Maîtriser le développement de ce secteur attractif sur ces franges avec l'agglomération.**
- **Conserver les transitions vertes entre les villages.**
- **Valoriser le fleuve et les rivières.**
- **Valoriser le patrimoine architectural (église, fermes, villages).**
- **Poursuivre la requalification des paysages urbains des bourgs (entrées de bourgs, amélioration des espaces publics, circulations douces).**
- **Maîtriser le développement de l'habitat dans les vallées sur les coteaux (entrées et fonds de vallées).**
- **Favoriser un développement de l'urbanisation en continuité avec les principaux bourgs et villages, de manière compacte avec ceux-ci.**
- **Limiter l'éparpillement des fermes éoliennes.**
- **Maîtriser les extensions urbaines de la Métropole orléanaise : frange entre l'ensemble paysager et la Métropole.**
- **Eviter le mitage lié au développement de l'habitat isolé.**
- **Favoriser l'insertion paysagère des petites zones d'activités qui s'implantent près des bourgs.**
- **Valoriser le patrimoine architectural et paysager des châteaux et de leurs parcs.**
- **Valoriser le patrimoine rural.**

Partie 4: Mobilité

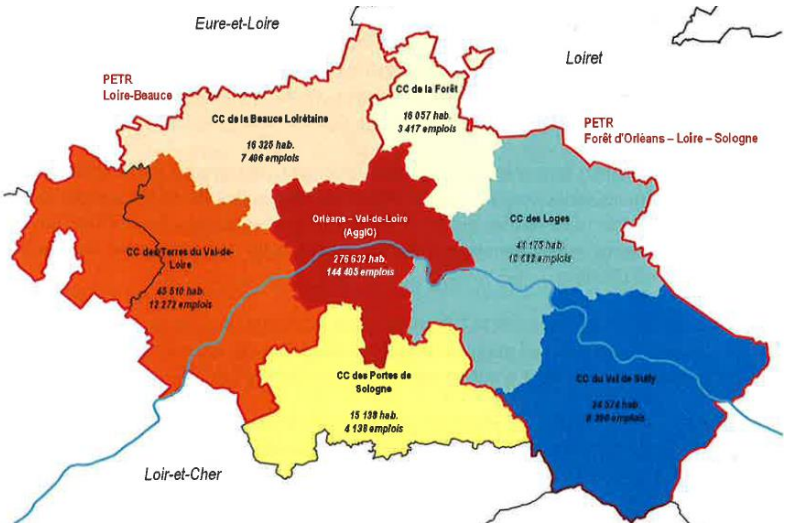
Agir sur les composantes du système de déplacements d'un territoire suppose au préalable d'en connaître les usages et pratiques, ainsi que les modes associés. Ce cahier thématique présente les éléments disponibles concernant cette connaissance à travers un **diagnostic multimodal.** Il s'agit de fixer le cadre de la réflexion quant aux pratiques et aux conditions de déplacements des habitants et des visiteurs du territoire.

Les éléments de connaissance de la mobilité sur le territoire sont présentés dans ce cahier thématique, qui est organisé en quatre parties :

1. Les éléments de cadrage sur les mobilités
2. L'offre de transports collectifs et d'intermodalité
3. Les modes de déplacement alternatifs
4. Le transport routier

Le diagnostic sur les mobilités s'appuie sur une documentation riche, en particulier sur l'étude récente (2017) réalisée à l'échelle de l'interSCoT (les quatre SCoT en cours d'élaboration sur le bassin de vie d'Orléans) : **Etude InterSCoT – Orléanais « Mobilités et déplacements ».**

Cette démarche traduit l'enjeu essentiel que constitue la mobilité pour les SCoT. Cette thématique s'appréhende à l'échelle d'un bassin de vie. Mobilité et aménagement sont intimement liés. Les choix d'aménagement en amont conditionnent les pratiques de mobilité. Les politiques de mobilité doivent ainsi accompagner au mieux les choix d'aménagement et de développement, afin de les rendre possibles et durables.



***Carte 29:** Les territoires de l'Orléanais engagés dans la démarche inter-SCoT Mobilités.*

1 ELEMENTS DE CADRAGE

1.1 Un territoire positionné à la croisée de grands espaces européens

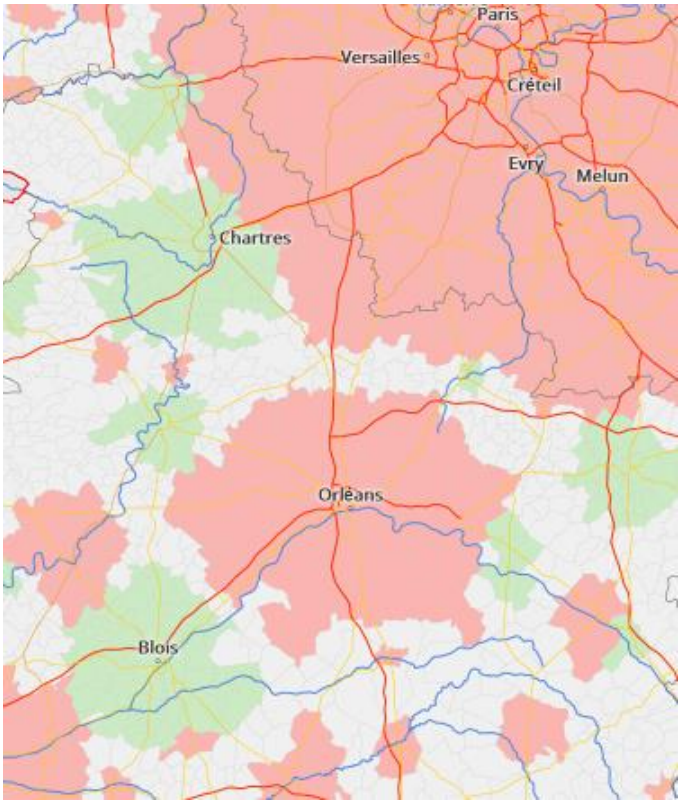
L'aire urbaine d'Orléans est fortement liée à la proximité de Paris. Cette proximité a joué un rôle considérable dans le développement des infrastructures de la Région.

Le bassin parisien crée ainsi une dynamique et suscite une relation forte et complexe d'interdépendance avec la Région Centre Val-de-Loire.

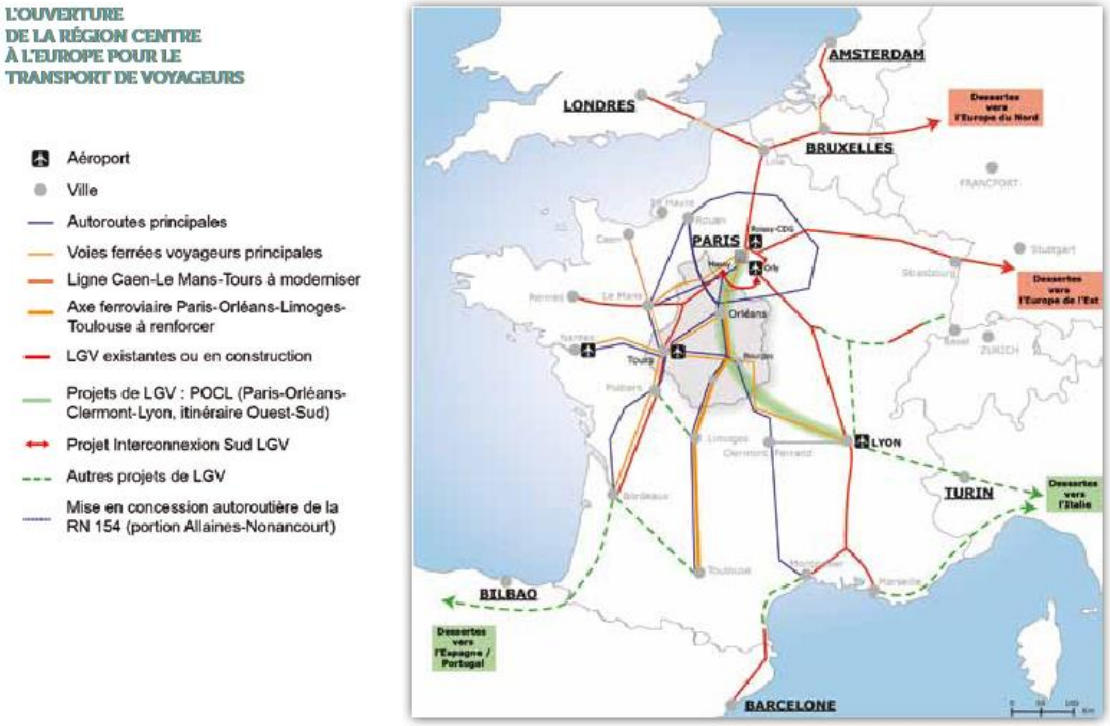
L'aire urbaine d'Orléans se situe à la croisée de plusieurs dynamiques d'échanges et de coopérations, à la frontière entre des pôles de développement et des zones plus périphériques :

- Espace nord-ouest européen, ou Europe des capitales.
- Le grand ouest, ou espace atlantique.
- Espace central, ou les territoires du sud.

La Région Centre Val-de-Loire se positionne à la 5ème place des régions industrielles françaises de par ses effectifs.

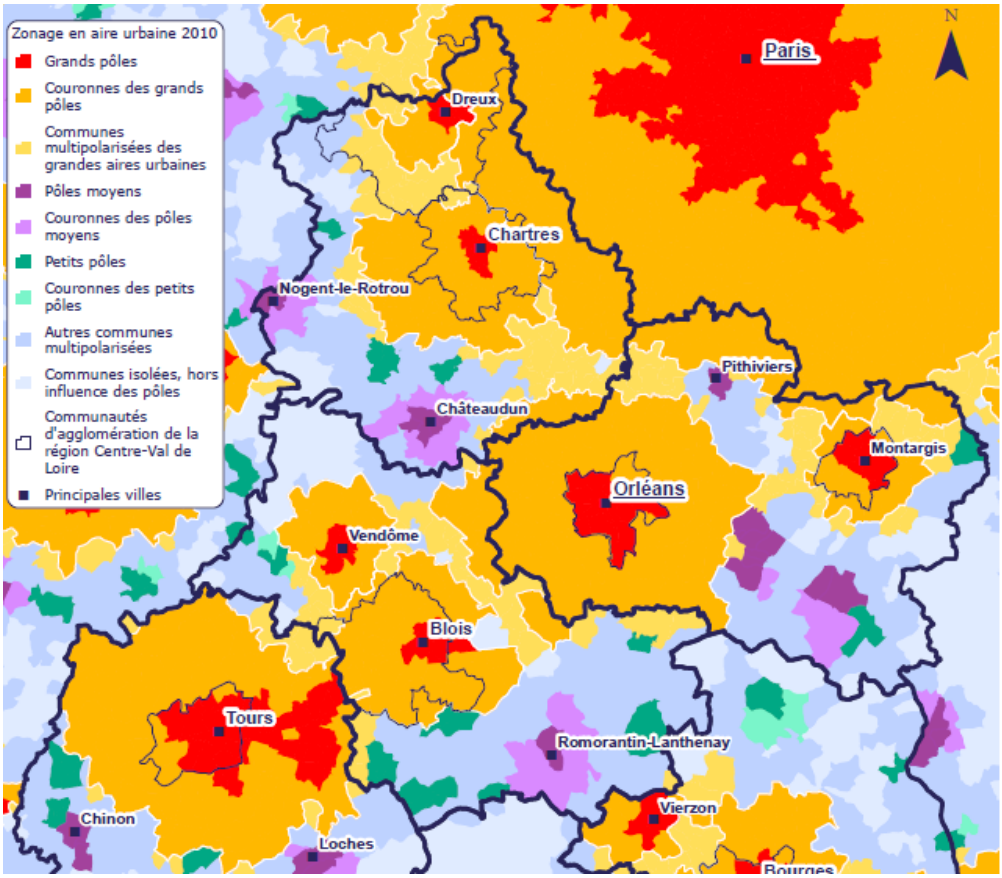


Source : ***Géoclip INSEE, 2016***



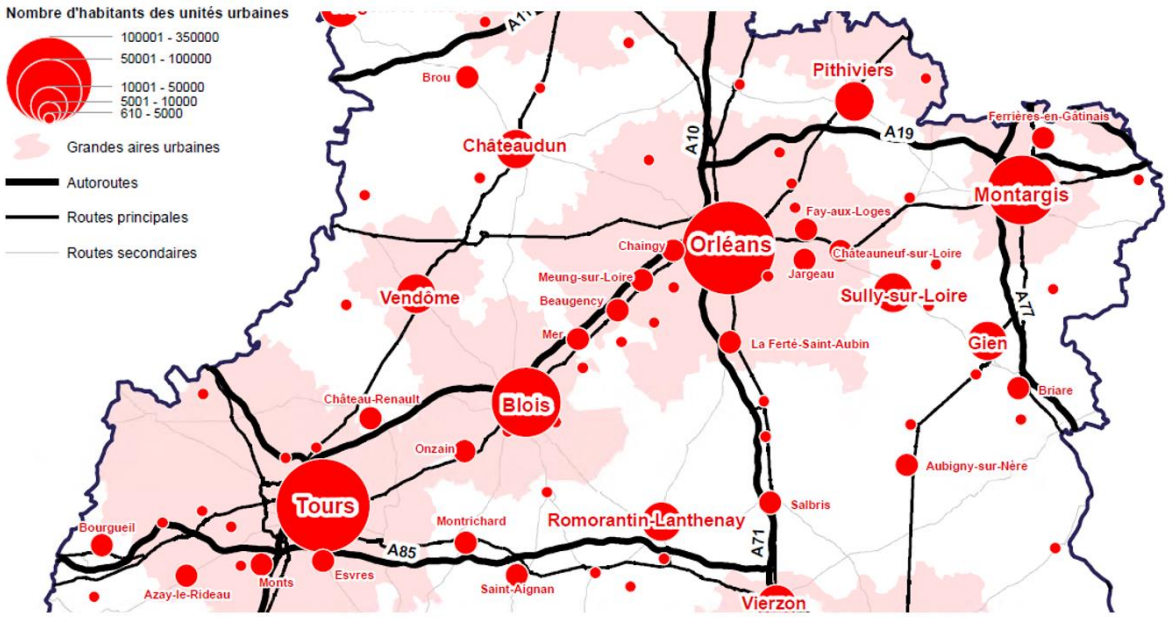
Source ***: SRADDET Centre-Val de Loire***

1.2 Un territoire sous l'influence de grandes métropoles et bien desservi par le réseau autoroutier



***Carte 30:** Les aires d'influence des villes en région Centre-Val de Loire (le zonage en aire urbaine 2010).*

Source : DREAL Centre-Val de Loire, Atlas cartographique



***Carte 31:** Armature urbaine du Centre-Val de Loire, Unités urbaines et réseau routier principal.*

Source : DREAL Centre-Val de Loire, Atlas cartographique

1.3 Aménagement et planification

De nombreux documents élaborés à différentes échelles territoriales permettent de prendre en compte la thématique des transports et des déplacements :

- Le Schéma Régional d'Aménagement, de Développement Durable et d'Égalité des Territoires (SRADDET) en cours d'élaboration sur la région Centre-Val de Loire, et ses déclinaisons en Plans Climats Air-Énergie Territoriaux (PCAET),
- le Schéma de Cohérence Territoriale (SCOT),
- le Plan de Déplacements Urbains (PDU),
- le Plan Local d'Urbanisme (PLU).

1.3.1 L'élaboration du SRADDET Centre-Val de Loire

La loi NOTRe du 7 août 2015 prévoit que les Régions se dotent d'un Schéma Régional d'Aménagement, de Développement Durable et d'Egalité des Territoires (SRADDET). Ce Schéma fixe les orientations d'aménagement du territoire et est désormais **doté d'une portée normative**.

L'élaboration du SRADDET répond à deux enjeux majeurs :

- affirmer la Région dans son rôle de définitions d'orientations pour l'aménagement de son territoire, en la dotant d'un **document de planification prescriptif.**
- **rationaliser le nombre de documents existants** en intégrant plusieurs schémas sectoriels au sein du SRADDET, pour une meilleure coordination des politiques publiques régionales :
    - le Schéma Régional des Infrastructures de Transport (SRIT)
    - le Schéma Régional de l'Aménagement et du Développement Durable du Territoire (SRADDT) de décembre 2011,
    - le Schéma Régional du climat de l'air et de l'énergie (SRCAE) du 28 juin 2012,
    - le Schéma Régional de cohérence écologique (SRCE) du 19 décembre 2014,
    - le Schéma Régional de de l'intermodalité (SRI) instauré par la loi de modernisation de l'action publique territoriale et d'affirmation des métropoles du 27 janvier 2014,
    - le Plan Régional de Prévention et de Gestion des Déchets (PRPGD) : nouvelle compétence régionale issue de la loi NOTRE 2015.

Le SRADDET a été élaboré en cohérence et en articulation avec :

- le SRDEII 2016 – 2021 (Développement économique d'innovation et d'internationalisation) ;
- la stratégie régionale du tourisme et des loisirs 2016 - 2021 ;
- le SRESRI (Enseignement supérieur, Recherche et Innovation) 2017 ;
- le CPRDFOP (Contrat de Plan Régional de Développement des Formations et Orientation Professionnelles) 2011 - 2014 ;
- la stratégie SCORAN (aménagement numérique) de décembre 2014.

La Région Centre-Val de Loire a adopté son SRADDET (Schéma Régional d'Aménagement, de Développement Durable et d'Egalité des Territoires) le 19 décembre 2019, lequel a été approuvé le 4 février 2020 par le Préfet de région.

Loi « climat et résilience » du 22 août 2021 a fixé un objectif d'atteindre en 2050 une « Zéro Artificialisation Nette » (ZAN). Pour ce faire, cette loi a donné deux ans aux régions pour décliner ce nouvel objectif dans leurs SRADDET. Un SCoT doit être compatibles avec les règles générales du fascicule du SRADDET (Voir article 131-.1 du code de l'urbanisme). La Région Centre-Val de Loire a engagé par délibération du 30 juin 2022 la modification de son SRADDET. Cette modification devait se dérouler sur 20 mois pour une approbation au plus tard le 22 février 2024, conformément aux directives de la loi Climat & Résilience. Cette même loi prévoit que les SCoT devront avoir intégré les objectifs de réduction fixés dans les SRADDET au plus tard le 22 août 2026. Les PLU(i) devront l'avoir fait au plus tard le 22 août 2027 (Voir l'article 194-IV, points 6° et 7° de la loi Climat et Résilience).

Cependant, dans un courrier en date du 24 mars 2023, la Région a confirmé le SRADDET serait modifié d'ici à la fin 2023 exclusivement sur le volet déchet. En revanche, sur les autres thématiques pour lesquelles la modification du SRADDET est rendue nécessaire par la loi (Réduction de la consommation d'espaces naturels, agricoles et forestiers, lutte contrat l'artificialisation des sols, maîtrise et localisation des constructions logistiques), la Région a avancé autant qu'il était possible de le faire. Néanmoins, en raison des inconnues et des incertitudes sur le cadre national (prise en compte des projets d'envergure nationale, règles concernant la mesure de l'artificialisation des sols, …), la procédure de modification du SRADDET n'a pu être poursuivie. La Région Centre-Val de Loire, comme l'ensemble des Régions, a sollicité l'Etat et le Gouvernement pour obtenir des précisions sur les modalités d'application de la loi définissant un cadre clair et stable. Par conséquent, dans l'attente des clarifications qui vont être apporté par l'Etat, la procédure de modification du SRADDET est, au moment de l'approbation du SCoT, arrêté.

Par conséquent, l'approbation du SCoT du PETR Pays Loire Beauce tient compte du SRADDET en vigueur au moment de son approbation, c'est-à-dire le SRADDET approuvé le 4 février 2020 par le Préfet de région. Par la suite, en fonction de l'évolution du calendrier de modification du SRADDET et, en tenant compte du cadre législatif, le SCoT du PETR Pays Loire Beauce devra être compatible, sous un certain délai, avec le SRADDET modifié.

1.3.2 Les ambitions du SRADDET Centre-Val de Loire en termes de mobilités

Ambition 6 - Devenir la première région de tourisme à vélo

Région française leader du tourisme à vélo par son linéaire cyclable "La Loire à Vélo".

Ambition 15 - Intégrer la région Centre-Val de Loire au réseau grande vitesse

- Le projet de LGV Paris-Orléans-Clermont-Lyon, pour lequel des études complémentaires sont en cours sur le choix du tracé. La Région a signifié sa position ferme en faveur du scenario ouest.
- La ligne Paris-Orléans-Limoges-Toulouse a fait l'objet de manière prioritaire à l'échelle nationale d'une démarche de Schéma Directeur, associé à un programme d'investissement de 1,5 milliards d'euros d'ici 2025.

Ambition 16 - Soutenir le choix des mobilités douces et économes d'énergie

La part modale de la voiture individuelle dans les déplacements domicile-travail tend à baisser dans les aires urbaines de Chartres, Orléans et Tours mais demeure stable et encore élevée au niveau régional : près de 80 % des actifs utilisent leur voiture pour aller travailler.

Accompagner le développement des transports en commun et des mobilités douces par :

- l'aménagement des gares, notamment pour faciliter le quotidien des personnes à mobilité réduite ;
- le développement d'un réseau cyclable, à travers les itinéraires touristiques aussi les circuits et aménagements pour le vélo utilitaire ;
- le développement des formes de mobilité collaborative (aménagement d'aires de covoiturage) ;
- l'installation de bornes de recharge de véhicules électriques accessibles au public.

Ambition 17 - Augmenter de 50% l'usage du TER

Deux études sur les nœuds ferroviaires d'Orléans et de Tours ont été réalisées entre 2010 et 2013. Ces études ont confirmé la pertinence des projets engagés de deux réouvertures de lignes ferroviaires au trafic voyageurs : Orléans-Chartres et Orléans-Châteauneuf.

La réouverture au trafic voyageurs de la ligne Orléans-Châteauneuf, proposant une offre en transport collectif répondant à la forte demande de déplacement constatée dans l'est Orléanais, est quant à elle prévue fin 2021. L'enquête publique sur la déclaration d'utilité publique des travaux de réouverture au trafic voyageurs de la ligne Orléans/Châteauneuf-sur-Loire s'est tenue en octobre/novembre 2017.

Ambition 18 - Améliorer la sécurité routière et diminuer les nuisances

1.4 Le Plan de Déplacements Urbains (PDU) d'Orléans Métropole

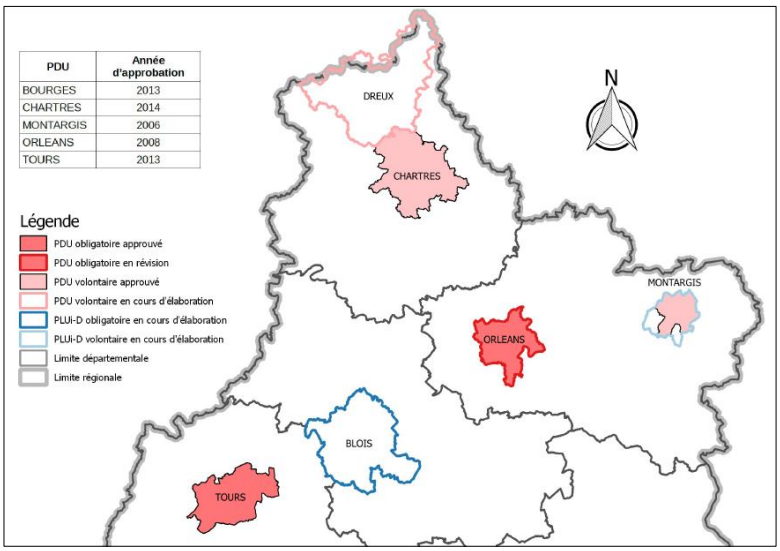
Les Plans de Déplacements Urbains (PDU), obligatoires dans les agglomérations de plus de 100 000 habitants, ont été créés par la loi d'orientation sur les transports intérieurs de 1982. Le PDU « *détermine les principes régissant l'organisation du transport de personnes et de marchandises, la circulation et le stationnement dans le ressort territorial de l'autorité organisatrice de la mobilité* ».

Orléans Métropole a approuvé le 11 juillet 2019 son Plan de Déplacements Urbains 2019-2028.

1.4.1 Une programmation sur les périmètres de transports urbains

Les territoires des 3 SCoT ne sont pas concernés par la réalisation d'un Plan de Déplacements urbains car ils ne sont pas situés dans un périmètre de transports urbains.

En revanche, Orléans Métropole (agglomération de plus de 100 000 habitats et Autorité Organisatrice des Transports - AOT) est dans l'obligation de réaliser ce type de document et de le mettre en œuvre sur son territoire. Le premier PDU6 d'Orléans Métropole a été approuvé le 27 avril 2000.



***Carte 32:** Plans de Déplacements Urbains au 1er janvier 2018 en région Centre-Val de Loire.*

Source : DREAL Centre-Val de Loire, juin 2018

Ce PDU a été révisé une première fois le 8 juillet 2008, pour une mise en œuvre sur la période 2008 -2013.

En 2016, la révision du PDU a été engagée, parallèlement à celle du Schéma de Cohérence Territoriale de la Métropole d'Orléans, avec lequel le PDU doit être compatible. L'adoption définitive du PDU est prévue pour fin 2018 / début 2019 en même temps que celle du SCoT.

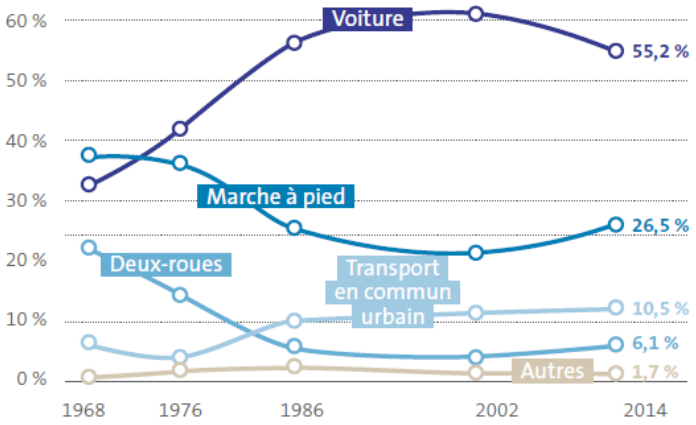
1.4.2 Les enseignements du diagnostic révisé du PDU d'Orléans Métropole pour les 3 SCoT

Le mode de transport le plus utilisé reste la voiture.

Les habitants de la Métropole effectuent plus d'un déplacement sur deux en voiture. Plus on s'éloigne du centre d'Orléans, plus son usage augmente, en lien avec des distances souvent plus longues à parcourir et une offre en solutions de mobilité alternatives moins importante.

Sur le territoire des trois SCoT, l'usage de la voiture s'accentue : c'est le mode de déplacement

Évolution des parts modales des habitants de l'agglomération — Source : Enquêtes ménages et déplacements, Sondages, Orléans Métropole



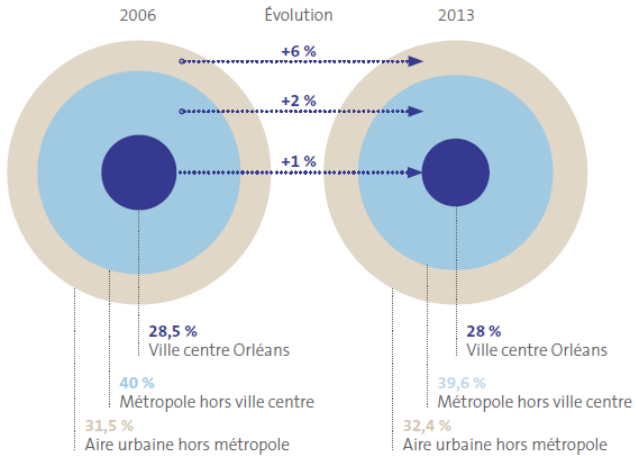
[6] Le PDU définit les principes de l'organisation des déplacements à moyen terme, dans le périmètre des transports urbains. Il propose des actions pour une période de 5 ans, devant concourir à maîtriser le trafic automobile et à augmenter l'usage des transports publics et des modes doux (marche, vélo).

dominant, de l'ordre de 75 % des déplacements quotidiens[7].

« Depuis quelques années, les secteurs en périphérie d'Orléans et de la métropole voient leur population croître plus rapidement que dans les secteurs les plus denses du territoire. Le recours à la voiture y étant généralement plus important, du fait des distances plus longues à parcourir, cela limite le développement des pratiques de déplacements alternatifs. »

Néanmoins, ces dernières années, **l'usage des modes alternatifs à la voiture individuelle s'est fortement développé sur la métropole.**

Évolution démographique 2006-2013, une tendance à la périurbanisation — Source : Insee



Taux de motorisation des ménages

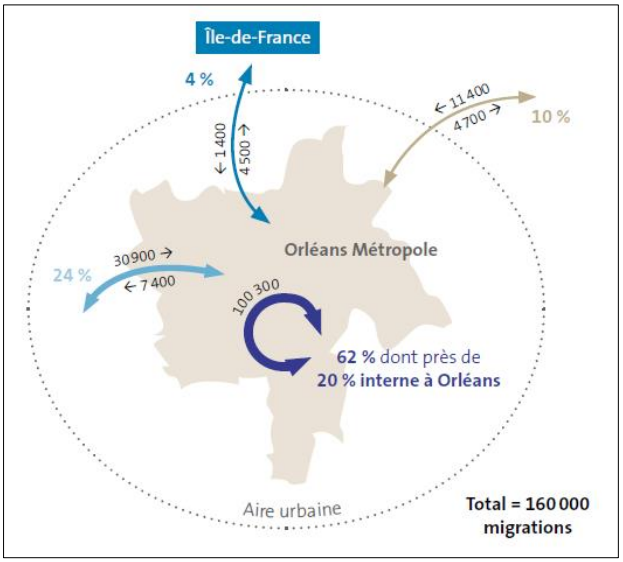
	Orléans Métropole	3 SCoT
Ménages sans voiture	20	7
Ménages possédant 1 véhicule	50	40
Ménages possédant au moins 2 véhicules	30	53

INSEE

[7] Ainsi les Orléanais effectuent 45 % de leurs déplacements en voiture, contre 60 % pour les habitants de la 1ère couronne, et 69 % pour ceux de la 2nde couronne, et 76 % pour les habitants du reste de l'aire urbaine (source : « Révision du PDU d'Orléans Métropole, synthèse du diagnostic » page 4).

1.5 Les mobilités : la demande

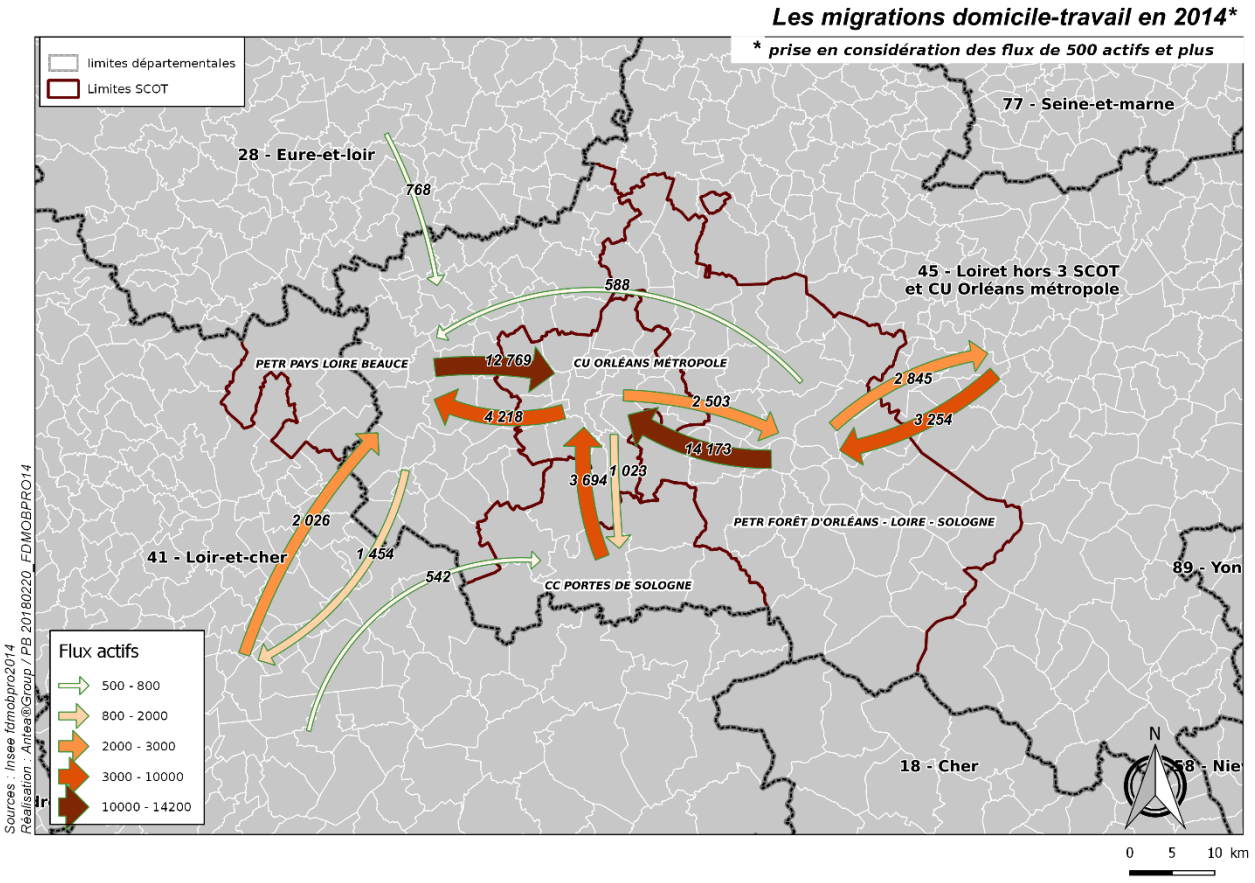
Les données sur les migrations alternantes Domicile-Travail, issues du recensement de l'INSEE, apportent un éclairage sur les mobilités à l'échelle de l'inter-SCoT. La figure ci-contre montre les nombreux échanges entre Orléans Métropole et le reste de l'aire urbaine dans laquelle se situent les trois SCoT.



Source : ***« Révision du PDU d'Orléans Métropole, synthèse du diagnostic » page 4***

1.5.1 Migrations Domicile - Travail : interSCoT

Les déplacements domicile / travail comptent parmi les déplacements quotidiens les plus nombreux. Les flux vers la métropole sont très nombreux et mais ne sont pas du même ordre pour les trois SCoT.



Les **PETR** Forêt d'Orléans-Loire-Sologne et **Pays Loire Beauce** ont des échanges importants avec respectivement le reste du Loiret et le Loir et Cher. Orléans Métropole est également émettrice vers les trois territoires, notamment le **PETR Pays Loire-Beauce**.

Les conclusions de l'étude inter-SCoT « Mobilités et déplacements » de 2017 (étude KISIO réalisée selon les anciens périmètres de SCoT qui ont évolué en 2017) sur l'analyse des migrations Domicile - Travail (situation 2013) sont les suivantes :

« Les flux vers l'agglomération sont très nombreux. Les flux internes (hors intra communaux) sont également importants, notamment dans le Pays Forêt d'Orléans Val de Loire[8].

Les Pays Forêt d'Orléans et Loire Beauce ont des échanges importants avec respectivement le reste du Loiret (Gien, Pithiviers) et le Loir-et-Cher (St Laurent Nouan, Blois). L'agglomération d'Orléans[9] est également émettrice vers les trois pays, notamment le Pays Loire Beauce avec près de 4 000 migrants y travaillant. »

L'analyse des données 2014 de l'INSEE sur les nouveaux périmètres de SCoT confirme les conclusions de l'étude inter-SCoT 2017.

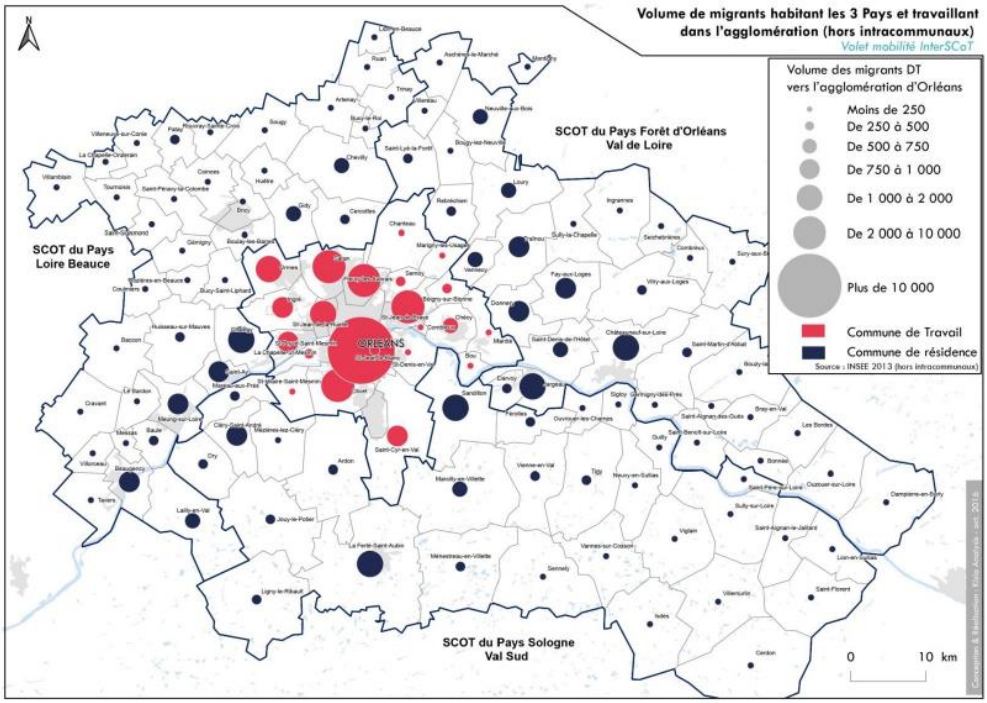
Concernant les communes de résidence et de travail :

« <u>Pays Loire Beauce</u> : Les communes les plus émettrice sont situées le long de la Loire (et de la voie ferrée).

<u>Pays Forêt d'Orléans Val de Loire</u> : les communes les plus émettrices vers l'agglomération sont situées aux franges est de l'agglomération, mais ne sont pas constituées uniquement de communes limitrophes.

<u>Pays Sologne Val Sud</u> : les émissions vers Orléans sont principalement concentrées sur une ligne allant de Sandillon à la Ferté St Aubin, ainsi qu'à l'ouest du Pays.

Bien que la ville d'Orléans concentre une majorité des flux Travail (50 %), les communes du nord de l'agglomération restent également très attractives. »



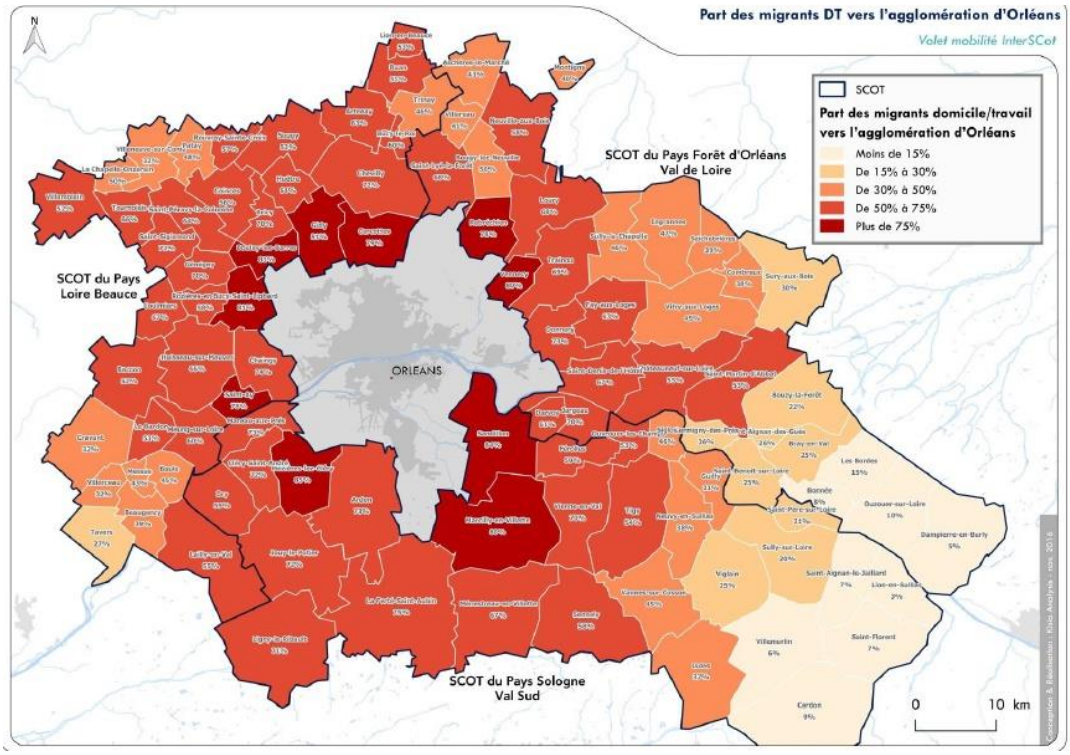
<u>Source :</u> Etude inter-SCoT « Mobilités et déplacements » de 2017. KISIO.

[8] Aujourd'hui PETR Forêt d'Orléans-Loire-Sologne. Le périmètre a été élargi depuis fin 2017.
[9] Orléans Métropole depuis fin 2017, sur un périmètre inchangé.

Concernant les migrations domicile - travail vers l'agglomération :

« On observe nettement des couronnes d'attraction de l'agglomération d'Orléans, avec des communes comptant plus des ¾ des actifs travaillant dans l'agglomération dans les franges limitrophes. L'attractivité de l'agglomération reste très forte en « deuxième couronne, avec plus d'un travailleur sur deux se rendant dans l'agglomération.

Le sud est des pays Forêt d'Orléans Val de Loire et Pays Sologne Val sud est clairement moins attiré par l'agglomération d'Orléans (attraction de Gien notamment). »

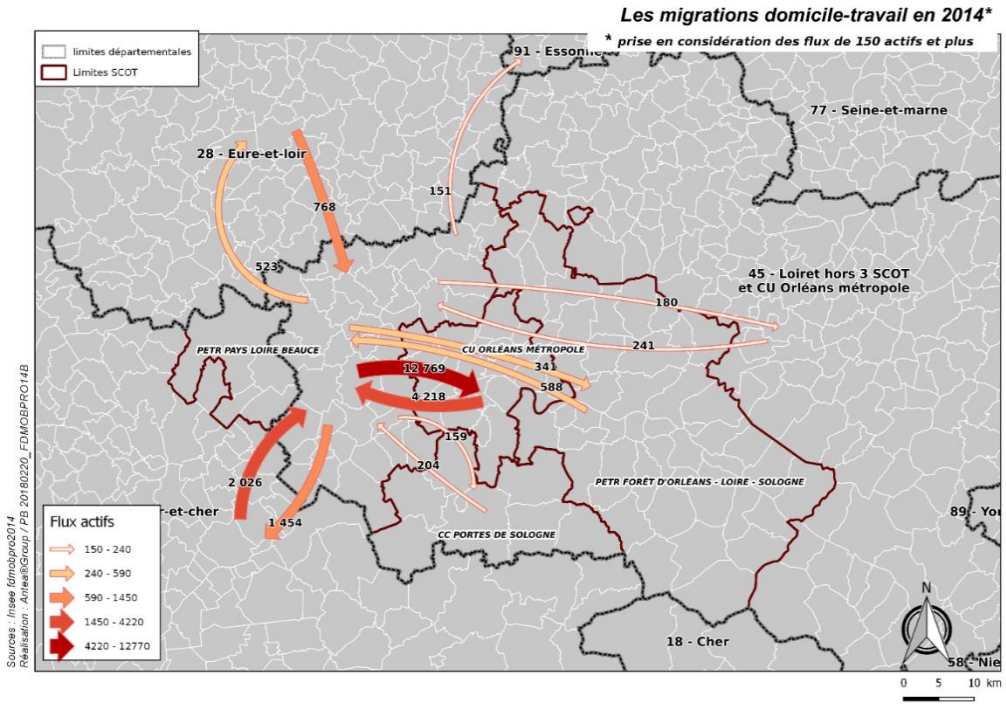


***Source :** Etude inter-SCoT « Mobilités et déplacements » de 2017. KISIO.*

1.5.2 Migrations Domicile - Travail : PETR Pays Loire Beauce

Dans le **PETR Pays Loire Beauce**, les déplacements pour motif professionnel concernent aujourd'hui près **24 798 actifs** dont :

- 16 284 sortants (58% des actifs) ;
- 8 514 entrants (42,3% des actifs).



1.5.3 Migrations Domicile - Etude

Les données Domicile - Etude de l'INSEE (Recensement Général de la Population) renseignent également sur un nombre d'individus qui se déplacent pour motif d'études (mais n'indiquent pas comme pour les migrations Domicile - Travail un nombre de déplacements ou de fréquence).

Les conclusions de l'étude inter-SCoT « Mobilités et déplacements » de 2017 (étude KISIO réalisée selon les anciens périmètres de SCoT qui ont évolué en 2017) sur l'analyse des migrations Domicile - Etude (situation 2013) sont les suivantes :

« Les flux Domicile - Etude sont moins importants que les flux Domicile - Travail.

Dans le Pays Loire Beauce, les flux internes (hors intra communaux) sont plus élevés que les flux entrant dans l'agglomération.

Forte Polarité vers l'agglomération d'Orléans : plus de 50 % des résidents des trois Pays (hors intracommunaux). Forte proportion de flux internes aux trois Pays. Peu de flux depuis l'extérieur vers les trois Pays.

Flux du Loir-et-Cher vers Pays Loire Beauce (Beaugency) non négligeables. »

2 L'OFFRE EN TRANSPORTS COLLECTIFS ET L'INTERMODALITE

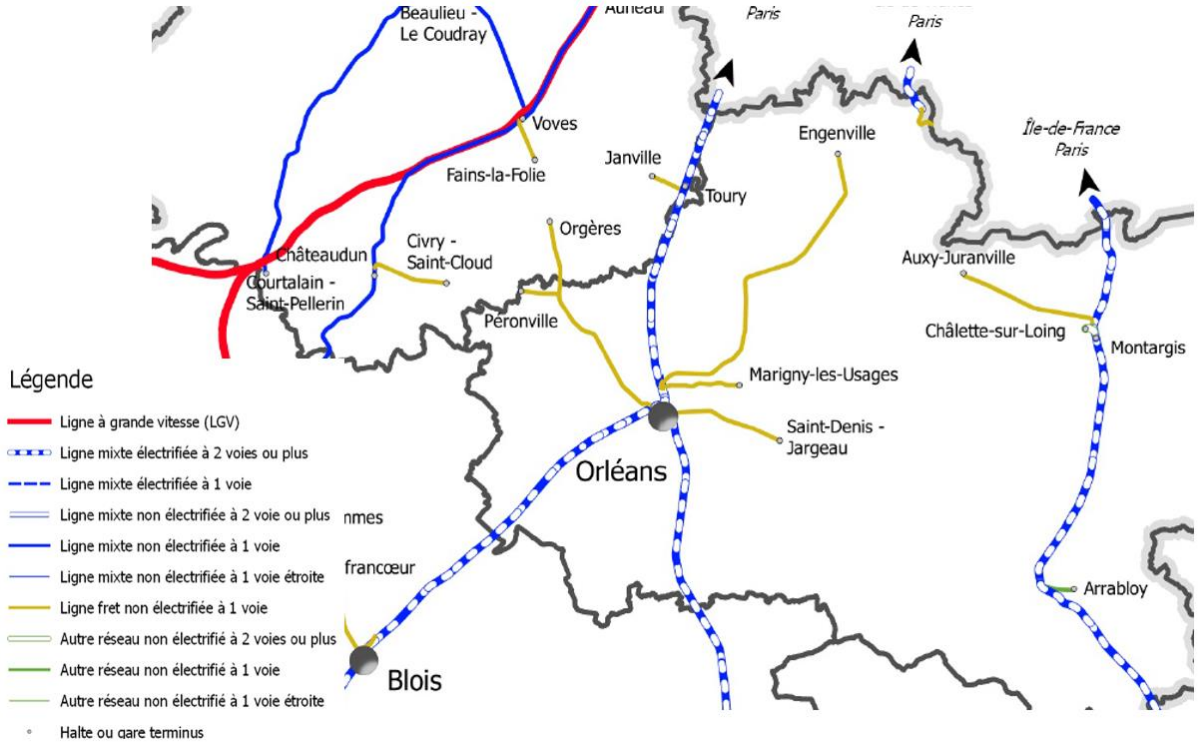
2.1 L'offre ferroviaire

2.1.1 Un développement ferroviaire à grande échelle à poursuivre

Par son positionnement géographique, la région Centre-Val de Loire accueille un important linéaire de chemins de fer. Plus de 2 000 km de lignes ferrées (7,3 % du réseau national) sont ainsi exploitées dans la région fin 2016, dont la moitié est électrifiée (source : ORT Centre Val de Loire, 2018).

Consistance du réseau ferroviaire du Centre-Val de Loire *au 31 décembre 2016*	Lignes exploitées	dont		
		lignes électrifiées	*lignes à grande vitesse*	*lignes à voie unique*
18. Cher	237	125	0	92
28. Eure-et-Loir	479	201	78	332
36. Indre	157	101	0	52
37. Indre-et-Loire	396	213	55	171
41. Loir-et-Cher	419	238	77	229
45. Loiret	389	181	0	199
Total	2 075	1 058	210	1 076
Source : SDES, Mémento de statistique des transports, unité : km				

Le Loiret compte 19 % des lignes exploitées régionales, mais ne dispose pas de ligne à grande vitesse. Le territoire des trois SCoT est desservi par ces infrastructures ferroviaires largement orientées nord-sud, convergeant vers la région parisienne.



***Carte 33:** Le réseau ferré national exploité en région Centre-Val de Loire.*

Source : DREAL Centre-Val de Loire, juin 2017

La connexion d'Orléans à Paris permet de relier les grandes capitales européennes en moins de 4h (Londres, Amsterdam, Bruxelles, Francfort, Cologne, Turin, Barcelone).

Malgré l'élan du développement ferré qu'a connu ce territoire (Orléans est l'une des premières villes de France à se lancer dans le ferroviaire), celui-ci fut freiné par l'ouverture d'autres grandes lignes et notamment l'arrivée de la ligne TGV Paris-Tours. Ainsi, aujourd'hui, seules les villes de Tours et Vendôme bénéficient d'une liaison à grande vitesse avec Paris.

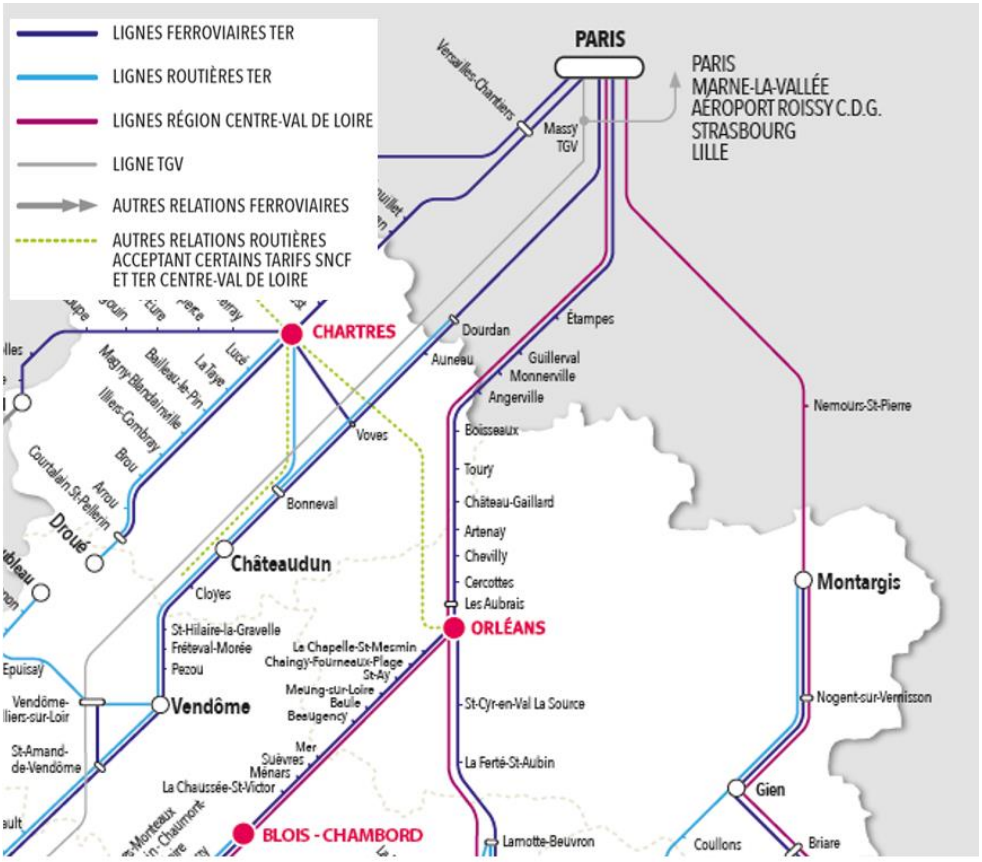
L'absence de liaisons ferroviaires ouest-est de premier plan ne permet pas de tirer véritablement profit d'une certaine proximité avec la façade maritime et ses grands ports.

2.1.2 Le TER concentré sur deux axes et quelques gares/haltes ferroviaires

Les infrastructures existantes sur le bassin vie d'Orléans

On comptabilise **13 gares/haltes ferroviaires** au sein d'Orléans Métropole et des trois SCoT :

- Orléans, recevant un trafic TER principalement.
- Les Aubrais, recevant un trafic voyageur grandes lignes et un trafic grand transit.
- trois gares sur la branche nord Orléans-Etampes-Paris, sur les communes de Cercottes, Chevilly (6 A/R /jr) et Artenay.
- deux gares sur la branche sud Orléans-Vierzon, à Saint-Cyr-en-Val et la Ferté Saint Aubin (14 A/R /jr).
- six gares sur la branche ouest Orléans-Blois-Tours, à La Chapelle-st-Mesmin, Chaingy, Saint Ay, Baule (7A/R/jr), Meung sur Loire (25 A/R /jr) et Beaugency.



Carte 34: Le réseau TER en région Centre-Val de Loire.

Source : Région Centre-Val de Loire, 2018

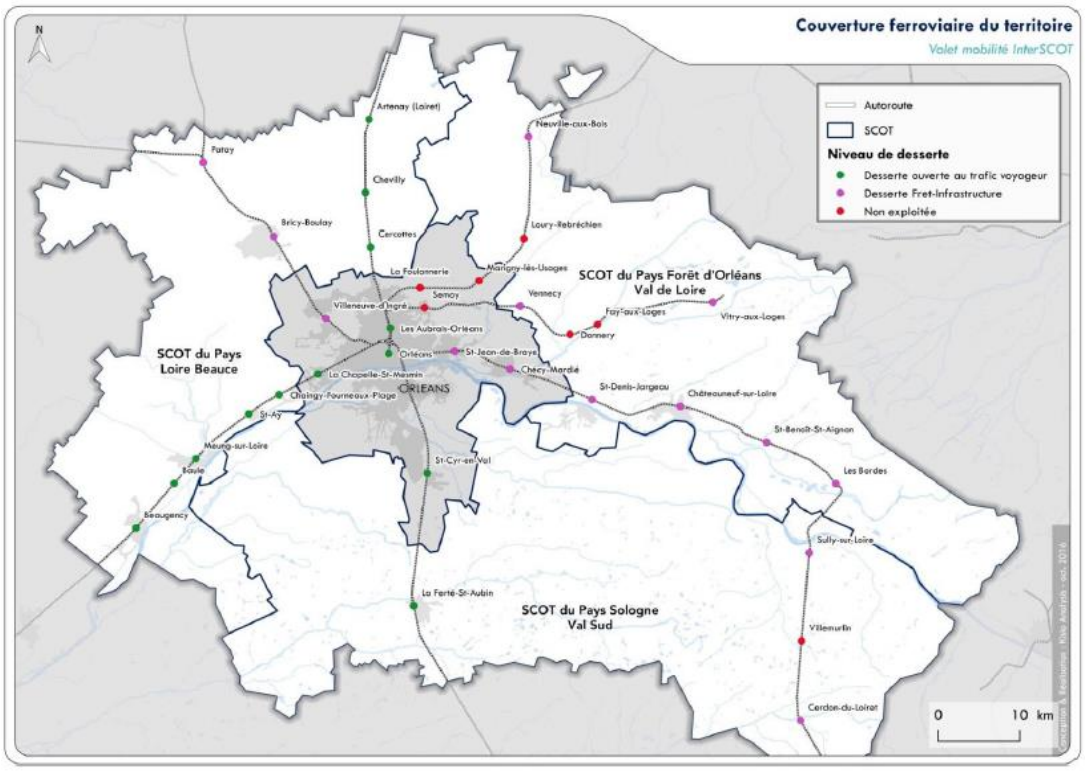
Le territoire de l'inter-SCoT propose un réseau convergeant vers Orléans, permettant uniquement d'entrer et de sortir du territoire vers l'Ile-de-France, ou vers le reste de la région ou de la France. Les liaisons ferroviaires départementales de voyageurs apparaissent insuffisantes.

Les gares d'Orléans et des Aubrais concentrent la majorité des déplacements ferroviaires de l'aire urbaine d'Orléans, avec une moyenne de 160 trains voyageurs/jours à Orléans et 180 trains voyageurs/jours à Fleury-les-Aubrais. Si elles permettent d'être connecté à la capitale en 1h00, l'accessibilité aux trois territoires de SCoT est plus compliquée. L'absence de liaison directe depuis les gares des territoires implique une rupture de charge à Orléans. Ainsi, selon l'éloignement à la gare, la voiture devient de plus en plus concurrentielle comme mode d'acheminement à la gare, voire de déplacement direct vers Paris.

Les infrastructures ferroviaires sur le territoire des trois SCoT : une offre ferroviaire concentrée sur 3 gares

Neuf gares/haltes ferroviaires sont desservies par le réseau TER Centre-Val de Loire (dont huit sont implantées sur le **PETR Pays Loire Beauce** et une sur le territoire communautaire des Portes de Sologne) :

- trois **gares de proximité** : Beaugency et Meung-Sur-Loire (PETR Pays Loire Beauce) ; la Ferté-Saint-Aubin (CC des Portes de Sologne),
- six **haltes ferroviaires** : Cercottes, Chevilly, Artenay, Chaingy, Saint-Ay, Baule (**PETR Pays Loire Beauce**).



***Source :** Etude inter-SCoT « Mobilités et déplacements » de 2017. KISIO.*

On observe une inégalité de répartition de l'accès au transport ferré sur les trois territoires. Le **PETR Pays Loire Beauce** et la **Communauté de Communes des Portes de Sologne** sont dotés de voies ferrées avec dessertes voyageurs, tandis que le **PETR Forêt d'Orléans-Loire-Beauce** ne compte que deux lignes éclatées, dont les gares ne sont pas ouvertes aux voyageurs. L'usage ferroviaire reste sous-exploité sur le **PETR Pays Forêt d'Orléans-Loire-Sologne**. Celui-ci n'est pas valorisé en raison de l'état dégradé des infrastructures ferroviaires, aujourd'hui inutilisables pour le trafic voyageurs.

Sur les territoires de la **Communauté de Communes des Portes de Sologne** et le **PETR Pays Loire Beauce**, l'utilisation des axes s'avère réduite du fait des trop faibles fréquences et du manque de complémentarités modales. Ainsi, la revalorisation de l'usage du rail constituerait une offre qui permettrait d'établir, en particulier en zone périurbaine, une véritable alternative au transport automobile.

Une gare d'importance, celle de la Ferté-Saint-Aubin (**CC des Portes de Sologne**), se démarque sur le territoire. Celle-ci est relativement bien utilisée et la fréquentation est en constante augmentation.

Gare	Nb voyageurs		Variation entre 2014 et 2016		Moyenne annuelle en 2016 (nb de voyageurs)
	2014	2016	En nombre	En %	
Artenay	56 501	57 533	1 032	1,8	158
Chevilly	36 312	32 990	-3 322	-9,1	90
Cercottes	27 512	29 250	1 738	6,3	80
Les Aubraies	1 702 713	1 594 515	-108 198	-6,4	4369
Orléans	3 538 008	3 419 367	-118 641	-3,4	9368
Faubourg d'Orléans	117 789	126 209	8 420	7,1	346
La Chapelle-St-Mesmin	6 746	7 592	846	12,5	21
Chaingy-Fourneaux-Plage	10 627	10 296	-331	-3,1	28
Saint-Ay	19 991	20 217	226	1,1	55
Meung-sur-Loire	276 043	261 028	-15 015	-5,4	715
Baule	14 666	11 249	-3 417	-23,3	31
Beaugency	351 471	330 683	-20 788	-5,9	906
Saint-Cyr-en-Val La Source	66 757	71 162	4 405	6,6	195
La Ferté-St-Aubin	131 281	133 558	2 277	1,7	366

Source : Open data SNCF, 2018

Piste d'évolution pour le réseau TER

La ligne Tours - Blois - Orléans présente une certaine réserve de potentiel dans les gares intermédiaires, qui justifierait une densification de la desserte :

- desserte de Meung-sur-Loire au même niveau que Beaugency (passage de 17 à 20 AR/jour), avec un objectif de +20% de fréquentation ;
- arrêts plus nombreux à Baule, Chaingy et Saint-Ay (passage de 5 à 8 à 10 AR/jour), avec un objectif de doublement à triplement de la fréquentation.

La ligne Vierzon - Orléans :

- améliorer la desserte de La Ferté-Saint-Aubin aux heures de pointe (+ 2 AR/jour), avec un objectif de +20% de fréquentation ;
- étudier les possibilités d'amélioration de l'accessibilité de la gare de Saint-Cyr-en-Val (modes actifs, TC, VP).

Ligne Paris - Etampes - Orléans :

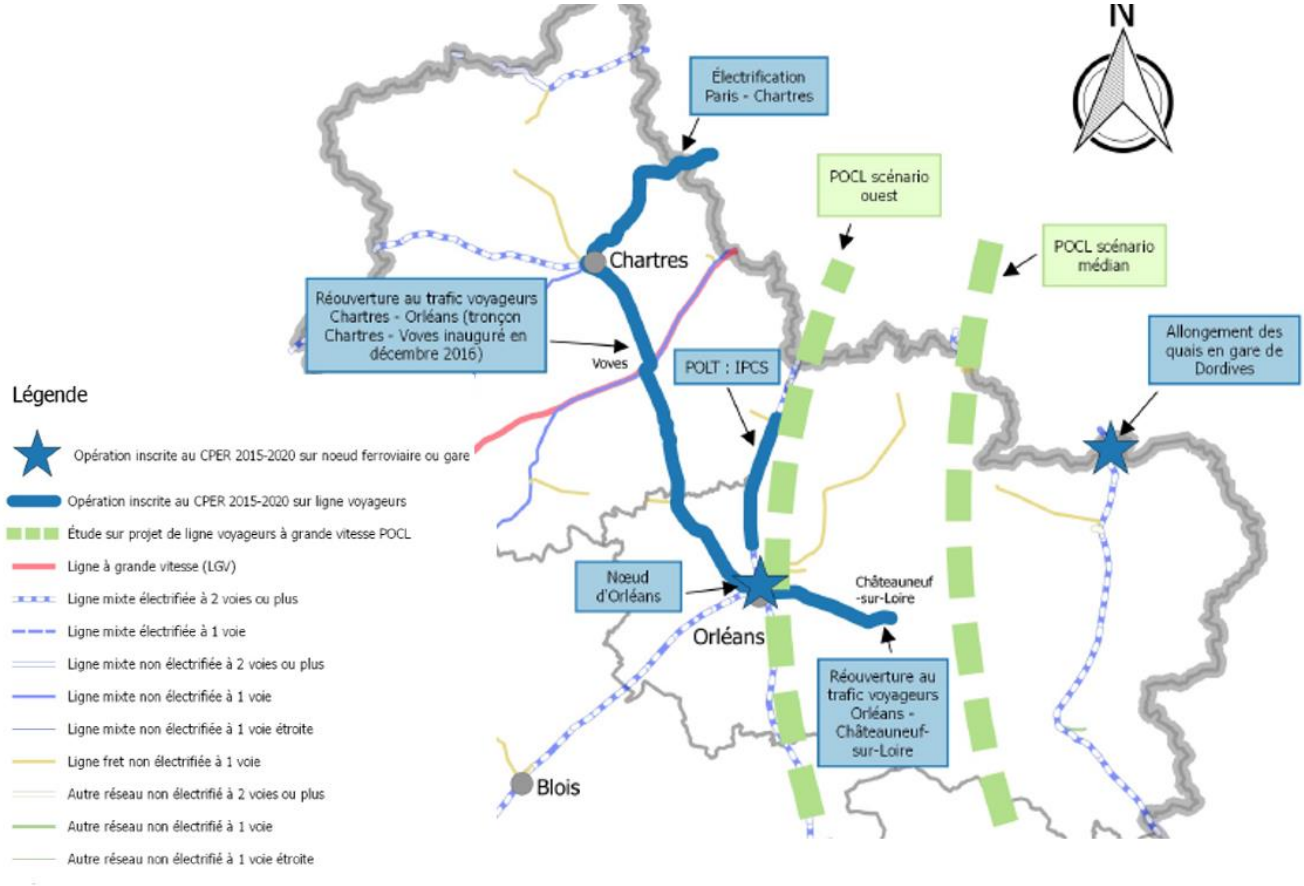
- étudier l'opportunité d'augmenter l'offre à Artenay en lien avec une amélioration de l'accès (TC, VP, information et intégration intermodale) depuis un large bassin de rabattement.

D'une manière générale, il serait important d'améliorer l'accès aux gares du territoire à forte offre (modes actifs, TC, VP, information et intégration intermodale).

2.1.3 Les projets ferroviaires

Plusieurs réflexions portant sur des projets ferroviaires visent à améliorer les liaisons nationales et régionales et traversant le territoire ont été étudiés ces dernières années :

- **le projet Paris-Orléans-Clermont-Lyon (POCL).** Après plusieurs années d'études et de concertation, le projet a été abandonné en 2018 ;
- **le projet de réouverture de la ligne Orléans-Châteauneuf-sur-Loire.** La réflexion est toujours en cours au niveau de la Région.
- **le projet de réouverture de la ligne Orléans-Chartres.** La Région Centre-Val de Loire a mené à la fin des années 2010 une étude pour réouvrir en deux étapes la ligne Orléans-Chartres. D'abord la partie de Chartres à Voves. Cette desserte est opérationnelle depuis fin 2016. Pour la partie située entre Orléans et Voves, des études et une concertation a eu lieu dans les années 2010. La ligne devait initialement rouvrir en 2020. Cependant, le projet a été abandonné face aux différents problèmes techniques et financiers rencontrés.



Carte 35: ***Principaux projets ferroviaires inscrits au CPER 2015 - 2020 et projet POCL en région Centre-Val de Loire.***

Source : DREAL Centre-Val de Loire, 2018

2.2 L'offre routière en transports collectifs

2.2.1 Périmètre d'analyse

Les périmètres d'analyse de l'offre en transports collectifs retenus dans l'Etude InterSCoT - Orléanais « Mobilités et déplacements » sont les suivants :

Périmètre géographique : l'Orléanais

- Les flux pris en compte sont uniquement les flux internes à l'Orléanais, à savoir : Orléans Métropole, **PETR Pays Loire Beauce** (les 2 communautés de communes de la Beauce Loirétaine et des Terres du Val de Loire), **PETR Forêt d'Orléans-Loire-Sologne** (les 3 communautés de communes de la Forêt, des Loges et du Val de Sully) et **Communauté de Communes des Portes de Sologne**. Le territoire hors Métropole est également appelé **«** les Territoires ruraux de l'Orléanais » et les flux hors Métropole en son sein « trajets intra-Pays ».

Périmètre de l'offre : l'offre interurbaine

- L'analyse porte sur les réseaux Ulys, devenu Rémi en septembre 2017, et TER. Le réseau TAO n'est pas pris en compte.
- Les lignes 2, 6, 7B et 12 ne sont pas intégrées à l'analyse quantitative, compte-tenu de données incomplètes. Leur offre est faible, voire extrêmement faible : la ligne 12 a 2 AR/jour ; les lignes 2 et 7B n'ont qu'un aller-retour / jour ; la ligne 6 ne dessert le territoire de l'Orléanais hors Métropole que le mercredi et le vendredi, sa vocation principales étant de relier Montargis et sa région à la Métropole d'Orléans, sans desserte intermédiaire de l'Orléanais.

Un réseau dense (29 lignes), avec une **couverture quasi exhaustive du territoire de l'inter-SCoT** par les lignes régulières du réseau Rémi (ex réseau Ulys).

Une armature du **réseau en étoile orientée vers Orléans, qui permet peu de liaisons transversales entre les pôles périphériques.**

***Source :** Etude inter-SCoT « Mobilités et déplacements » de 2017. KISIO.*

Périmètre des motifs de déplacements : la fréquentation hors domicile-étude

- Toutes les lignes du réseau Rémi ont une fréquentation très majoritairement scolaire (à l'exception de la ligne 21, où seules 43 % des validations sont le fait des scolaires).
- Relevant d'un service obligatoire, l'adéquation de l'offre avec le besoin scolaire est réputée assurée et n'est pas analysée dans le cadre de l'étude.

2.2.2 Une offre interurbaine qui maille le territoire

La Région Centre-Val de Loire responsable de l'organisation de tous les transports interurbains

La loi NOTRe (Nouvelle Organisation Territoriale de la République), votée en août 2015, a confié aux Régions de nouvelles compétences parmi lesquelles les transports routiers interurbains et scolaires, qui ne sont donc plus assurés par les Départements depuis le 1er septembre 2017. Cette compétence s'ajoute à celle déjà exercée jusqu'à présent par les Régions sur les services TER, qu'ils soient ferroviaires ou routiers et donne désormais à la Région un rôle central dans l'organisation des mobilités au quotidien sur son territoire.

Pour une meilleure coordination des déplacements, le réseau de transports routier interurbain et scolaire porte désormais un nom unique dans toute la région : « Rémi - Réseau de mobilité interurbaine ».

Rémi a remplacé les anciens réseaux départementaux Lignes 18, Transbeauce, L'Aile Bleue, Touraine Fil Vert, Route 41, Ulys et les transports scolaires.

Le transport spécial des élèves handicapés vers les établissements scolaires reste en revanche géré par les Départements.

Les transports collectifs interurbains internes au département sont assurés par la route.

Le territoire des trois SCoT est desservi par des transports interurbains du Conseil Départemental du Loiret, l'ancien « Réseau Ulys » devenu Rémi depuis septembre 2017.

Le réseau Rémi dans le Loiret

Le réseau Rémi dans le Loiret comporte :

- 25 lignes régulières interurbaines,
- 400 circuits scolaires,
- 23 500 élèves transportés,
- 3 000 points d'arrêts desservis,
- 368 autocars,
- et un service de transport à la demande.

A l'image du réseau routier, le réseau de transports collectifs est orienté en étoile autour du pôle urbain d'Orléans. La fréquence n'est pas identique pour toutes les lignes.

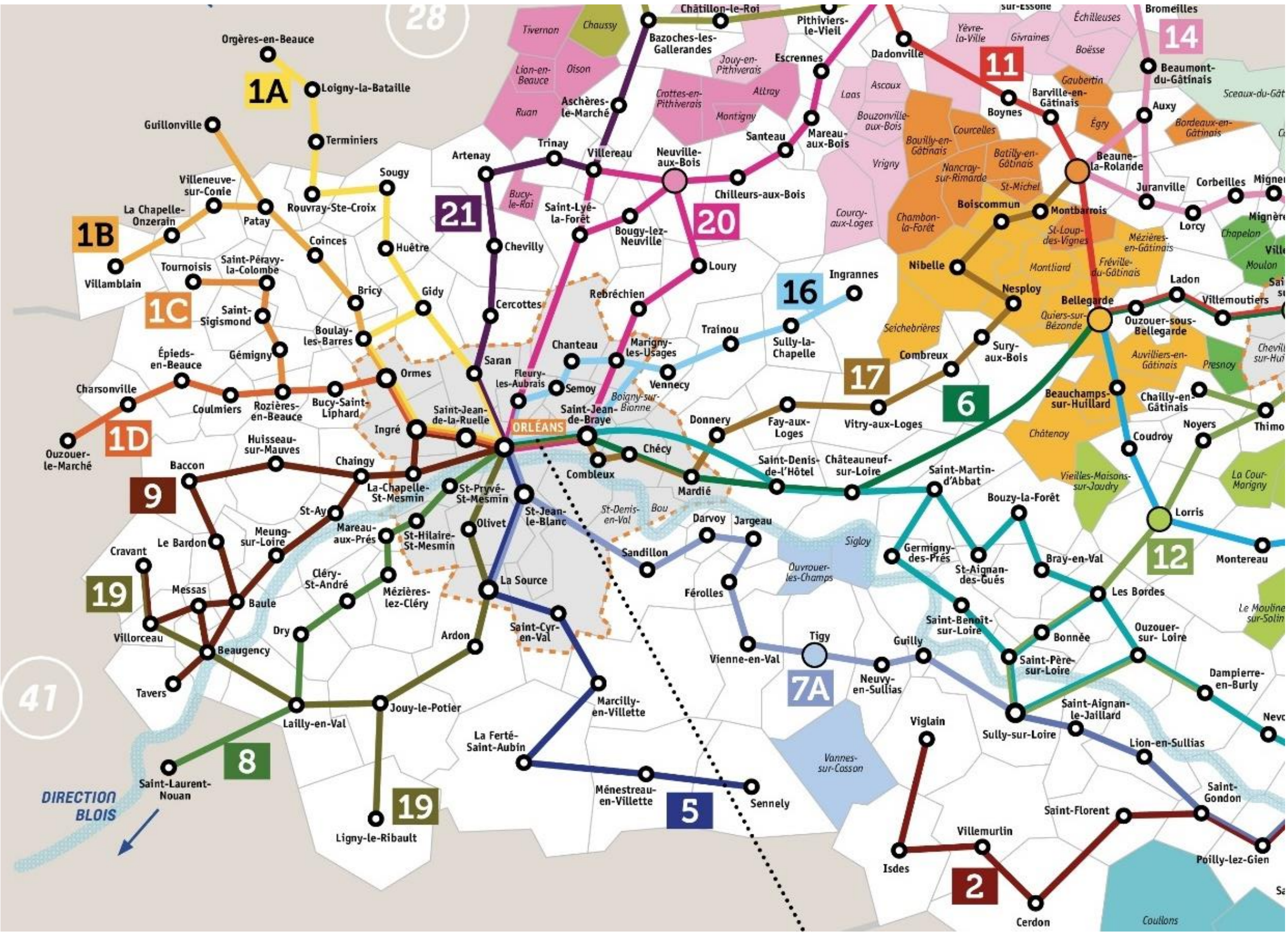
On recense les fréquences les plus élevées sur les lignes Orléans, Pithiviers et l'Ile-de-France. En revanche, les lignes desservant Montargis ont une fréquence relativement faible. Les fréquences sont le plus souvent calquées sur les rythmes scolaires, négligeant celui des actifs (faible adaptation aux migrations pendulaires).

Le maillage est plus dense à l'ouest du territoire des trois SCoT et le long du Val de Loire. En revanche, des « vides » de desserte en transports collectifs se distinguent au sud et au nord-est de ce territoire.

Concernant le transport à la demande, celui-ci permet de capter les flux domicile-travail. On note une fréquentation en hausse depuis la tarification unique : le tarif correspondant à la tarification commerciale en vigueur.

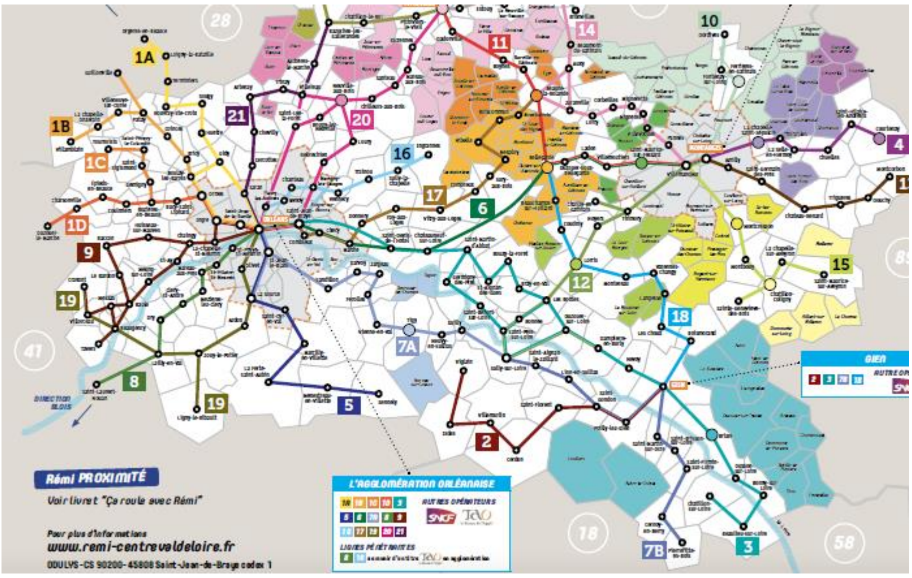
La densification de ces dernières années autour de la métropole a engendré une augmentation importante des distances de déplacements quotidiens, où l'automobile apparait comme l'unique moyen de transport efficace.

L'enjeu que constitue le report d'une part de ce trafic sur l'ensemble des modes de transport collectifs et les modes doux est indéniable et le potentiel de fréquentation des lignes ferroviaires desservant certaines zones périurbaines semble conséquent, en particulier sur l'étoile ferroviaire d'Orléans. Depuis la gare d'Orléans, on recense des lignes de bus régulières rayonnant.



Carte 36: Le réseau Rémi dans le Loiret.

Source : *Région Centre-Val de Loire, 2018*



Le réseau Rémi dans le Loir-et-Cher comporte :

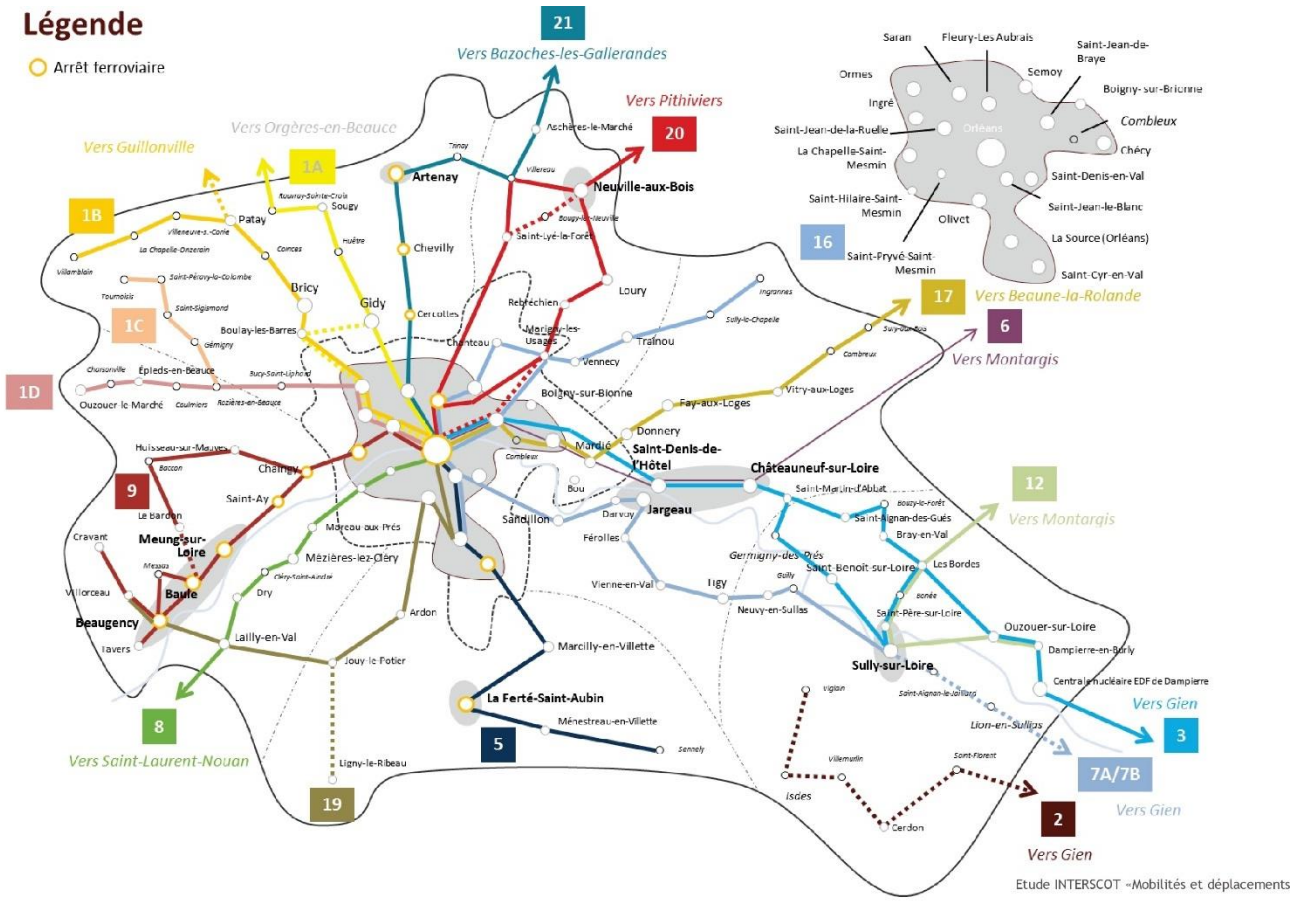
- 16 lignes régulières interurbaines
- 390 circuits scolaires
- 19 000 élèves transportés
- 2 000 points d'arrêts desservis
- 231 autocars
- Une armature du réseau en étoile orientée vers Orléans, qui permet peu de liaisons transversales entre les pôles périphériques
- Un service à la demande organisé en correspondance avec les lignes régulières pour les communes non desservies, qui semble aujourd'hui méconnu

<u>Carte 37:</u> Le réseau Rémi dans le Loir-et-Cher.
<u>Source :</u> Région Centre-Val de Loire, 2018

2.2.3 Analyse du niveau d'offre

Source : Schéma des services de mobilité de l'Orléanais sur les axes d'accès à la Métropole d'Orléans, Interscot Orléanais « mobilités et déplacements » MENSIA, décembre 2017.

L'offre Rémi



Carte 38: Carte schématiaue du réseau Rémi et des arrêts TER.

La ligne 1A se dédouble entre Orléans et Gidy : 1 branche principale via Saran et 1 branche complémentaire via Boulay-les-Barres.

La ligne 3 se dédouble entre Saint-Martin-d'Abbat et Les Bordes : 1 branche via Sully-sur-Loire et 1 branche via Bray-en-Val.

La branche via Bray-en-Val est sans arrêt entre Saint-Martin-d'Abbat et Fleury-les-Aubrais et assure la liaison rapide avec Gien/Briare. La branche via Sully est omnibus entre Saint-Martin-d'Abbat et Saint-Denis-de-l'Hôtel.

S'ajoutent à ces allers-retours des trajets courts : 1 Châteauneuf-Orléans, 2 Orléans-Châteauneuf et 2 Saint-Jean-de-Braye-Châteauneuf, ainsi qu'un Bouzy-Saint-Martin-d'Abbat et 1 St-Aignan-Les Bordes. Au total, **cette ligne est assez peu lisible**.

La ligne 9 se dédouble deux fois :

- au-delà de Chaingy : 1 branche via Meung-sur-Loire et 1 branche via Baccon. Un Le Bardon-Orléans part en fait de Baule et un Orléans-Le Bardon est prolongé à Baule en vacances scolaires.
- au-delà de Baule : 1 branche depuis Tavers et 1 branche depuis Cravant, auxquels s'ajoutent 3 AR terminus Beaugency.

La ligne 16 se dédouble entre Orléans et Marigny-les-Usages (Maison Rouge) : 1 branche via Mairie de Marigny, Chanteau, Semoy et Fleury et 1 branche Saint-Jean-de-Braye.

La ligne 20 se dédouble entre Orléans et Neuville-aux-Bois : 1 branche via Saint-Lyé-la-Forêt et 1 branche via Marigny-les-Usages, auxquels s'ajoutent 2 express Pithiviers-Orléans sans arrêt entre Chilleurs-aux-Bois et Fleury-Les Aubrais.

Rémi :

y compris trajets intra-Métropole

Ligne	Trajet	Allers-Retours par jour ouvrable	Fréquentation scolaire
Ligne 1A*	*Orgères-en-Beauce* // Ouzouer-le-Marché / Orléans	4	80%
Ligne 1B	*Guillonville* // Villamblain / Orléans	4	76%
Ligne 1D	Ouzouer-le-Marché / Orléans	3	61%
Ligne 3**	*Châtillon-sur-Loire (Gien)* // Dampierre-en-Burly / Orléans	16	63%
Ligne 5	Sennely / Orléans	3	62%
Ligne 7A	Sully-sur-Loire / Orléans	5	65%
Ligne 8	*Saint-Laurent-Nouan* // Lailly-en-Val / Orléans	5	59%
Ligne 9***	Tavers ou Cravant / Orléans	14	56%
Ligne 16****	Ingrannes / Orléans	8	89%
Ligne 17	*Beaune-la-Rolande* // Sury-aux-Bois / Orléans	5	85%
Ligne 19	Ligny-le-Ribeau ou Villorceau / Orléans	3	80%
Ligne 20*****	*Pithiviers* // Neuville-aux-Bois / Orléans	19	65%
Ligne 21	*Bazorches-les-Gallerandes* // Aschères-le-Marché /Orléans	2	38%
TOTAL		7	68%

hors trajets intra-Métropole

Ligne	Trajet	A/R JOB	Fréquentation scolaire
Ligne 1A*	*Orgères-en-Beauce* // Ouzouer-le-Marché / Orléans	4	87%
Ligne 1B	*Guillonville* // Villamblain / Orléans	4	77%
Ligne 1D	Ouzouer-le-Marché / Orléans	3	61%
Ligne 3**	*Châtillon-sur-Loire (Gien)* // Dampierre-en-Burly / Orléans	16	69%
Ligne 5	Sennely / Orléans	3	66%
Ligne 7A	Sully-sur-Loire / Orléans	5	66%
Ligne 8	*Saint-Laurent-Nouan* // Lailly-en-Val / Orléans	5	64%
Ligne 9***	Tavers ou Cravant / Orléans	12	64%
Ligne 16****	Ingrannes / Orléans	8	93%
Ligne 17	*Beaune-la-Rolande* // Sury-aux-Bois / Orléans	5	88%
Ligne 19	Ligny-le-Ribeau ou Villorceau / Orléans	3	80%
Ligne 20*****	*Pithiviers* // Neuville-aux-Bois / Orléans	16	78%
Ligne 21	*Bazorches-les-Gallerandes* // Aschères-le-Marché /Orléans	2	43%
TOTAL			74%

***Tableau:* Tableau récapitulatif des lignes Rémi.**

Source : Schéma des services de mobilité de l'Orléanais sur les axes d'accès à la Métropole d'Orléans, décembre 2017.

Le fonctionnement des lignes

Lignes 1A, 16, 17 et 20 : **lignes à forte utilisation intra-Métropolitaine**. Leur potentiel hors Métropole est particulièrement faible par rapport au potentiel intra-Métropole, ce qui se traduit par une relativement forte utilisation de la ligne pour des trajets intra-Métropole. C'est même la fonction dominante pour les lignes 1A et 20 (hors liaisons avec des localités hors Orléanais).

Ligne 3 : ligne à forte utilisation intra-Métropolitaine, malgré un potentiel important hors Métropole. Son potentiel hors Métropole est relativement important, mais elle connaît cependant une utilisation intra-Métropole plus importante que son utilisation intra-Pays, à côté d'une fonction d'échange qui reste sans doute majoritaire.

Lignes 1B et 19 : lignes à très faible utilisation intra-Métropolitaine. Leur potentiel hors Métropole est relativement faible et contrasté, mais elles sont cependant fortement utilisées pour des trajets intra-Pays, surtout la ligne 19.

Lignes 1D, 5, 7A, 8, 9 et 21 : lignes d'échange Métropole-Pays, malgré un potentiel hors Métropole très variable.

Adéquation globale de l'offre Rémi au potentiel des lignes

Profils de lignes, y compris trajets intra-métropole :

Globalement, on constate une assez bonne cohérence entre l'offre mise en place et le potentiel non scolaire des différentes lignes. C'est d'autant plus vrai si l'on tient compte du fait que la ligne 20 a une offre deux fois moins importante qu'à ses terminus sur l'essentiel de son parcours.

- Les lignes 1A et 16 présentent des offres en retrait par rapport à leur potentiel global.
- Les lignes 1B, 1D, 17 et 19 présentent également, mais dans une moindre mesure, des offres en retrait par rapport à leur potentiel global.

Elles ont de ce fait du mal à capter le potentiel intra-métropole, à l'exception de la 17.

Profils de lignes hors trajets intra-métropole :

L'offre, minimale, mise en place sur les lignes à plus faible potentiel est structurée essentiellement par les besoins scolaires.

- Hors intra-métropole, les **lignes 1A, 1B, 1D, 16 et 17** n'apparaissent plus en déficit d'offre, car leur potentiel est très massivement intra-métropole.
- **La ligne 7A** semble en net déficit d'offre relativement à son potentiel hors Métropole, ce qui est tout de même à relativiser au regard de son extrême longueur. Cette ligne conjugue vocation d'échange avec Orléans et desserte locale des bassins de Jargeau et de Sully.
- Avec 2 AR/jour, **la ligne 21** n'a qu'une offre minimale, mais elle doublonne pour l'essentiel la ligne ferroviaire, sans intérêt propre par rapport à celle-ci, si ce n'est la desserte de Saran. On pourrait penser que sa vocation est avant tout scolaire : pourtant, elle est fréquentée à 62 % par des non scolaires (taux le plus élevé des lignes étudiées).
- **Les lignes 5 et 19** semblent artificiellement en déficit d'offre par rapport à leur potentiel hors intra-métropole. En effet, leur potentiel est gonflé par les flux Beaugency-Orléans pour la 19 et La Ferté-Orléans pour la 5. Or, ces flux bénéficient d'une offre ferroviaire performante, qui les détourne en grande partie de l'offre routière, beaucoup plus lente. Concernant la ligne 19, il existe même une offre routière plus performante avec la ligne 9. Ces deux lignes ont donc une forte vocation de desserte locale hors Métropole conjuguée à une fonction de liaison avec la Métropole pour des localités secondaires, le tout pour un potentiel réel faible.

Équilibre global entre fréquentation et offre des lignes Rémi

Au global, à l'échelle de l'ensemble de l'Orléanais comme à l'échelle du territoire hors Métropole, la fréquentation non scolaire globale des lignes est en phase avec leur offre.

- **La ligne 16** se distingue, aux deux échelles, par une offre plus élevée que les lignes ayant une fréquentation comparable. Elle a un faible potentiel hors Métropole et une proportion relativement élevée d'utilisation intra-métropolitaine, mais avec une part modale très faible sur ce segment du fait, sans doute, de la concurrence du réseau TaO.
- **La ligne 7A** se distingue, aux deux échelles, par une fréquentation nettement supérieure à celle qu'obtiennent les autres lignes ayant une offre comparable.

Dans le tableau ci-contre, les lignes sont classées par ordre décroissant de fréquentation globale. La hiérarchie est la même pour la fréquentation hors trajets intra-Métropole, à l'exception significative de la ligne 20, dominée par les trajets intra-Métropole.

Ligne	Validations non scolaires journalières y compris Métropole	Validations non scolaires journalières hors Métropole
Ligne 20	360	99
Ligne 3	345	145
Ligne 9	232	125
Ligne 7A	128	65
Ligne 8	80	37
Ligne 5	63	34
Ligne 17	59	22
Ligne 16	57	24
Ligne 1D	53	28
Ligne 1B	46	26
Ligne 21	33	15
Ligne 1A	23	7
Ligne 19	15	9

- Hors Métropole, on peut distinguer 3 classes de fréquentation très nettement différenciées :
  - 3 lignes à très faible fréquentation non scolaire : **lignes 19, 21 et 1A**
  - 6 lignes à faible fréquentation : **lignes 5, 8, 16, 17, 1D et 1B**
  - 4 lignes à fréquentation moyenne ou élevée : **lignes 20, 3, 9 et 7A**

Conclusions sur le niveau de fréquentation des lignes

Lorsque l'on ignore les trajets intra-métropole, on remarque une dégradation globale de la fréquentation du fait de l'absence de lignes à fort potentiel et forte part modale simultanément.

- Certaines lignes atteignent cependant un bon niveau de fréquentation grâce à de bons, voire très bons, potentiels : il s'agit des lignes de l'axe ligérien, **3** (Orléans- St-Denis-Châteauneuf-Sully), **7A** (Orléans-Jargeau-Sully) et **9** (Orléans-Meung- Beaugency).
- Une quatrième ligne se détache : **la ligne 20** (Orléans-Neuville) qui bénéficie sans doute d'un effet d'intensité d'offre.
- Les lignes **1D** (Orléans-Ouzouer-le-Marché), **16** (Orléans-Ingrannes) et **8** (Orléans-Lally-en-Val) sont les lignes assurant la liaison de territoires interstitiels avec la Métropole, sans polarité intermédiaire.
- **Les lignes 1A, 1B, 17 et 21** présentent un faible potentiel :
  - La ligne **21**, sur l'axe Orléans-Artenay, est concurrencée par le TER.
  - Les lignes **1B** (Orléans-Bricy-Partay) et **17** (Orléans-Sury) desservent des territoires interstitiels avec un long parcours dans les faubourgs de la métropole avant d'atteindre Orléans.
  - La ligne **1A** (Orléans-Gidy-Rouvray-Ste-Croix) dessert un pôle d'emploi proche de l'agglomération, mais de manière manifestement mal adaptée aux besoins.

- **Les lignes 5 et 19** assurent une desserte locale. Leur potentiel est surestimé puisqu'il inclut les flux depuis les pôles respectivement de La Ferté et Beaugency vers Orléans, alors que ces flux bénéficient d'une offre TER très compétitive.

Synthèse : une offre interurbaine variable selon les périmètres

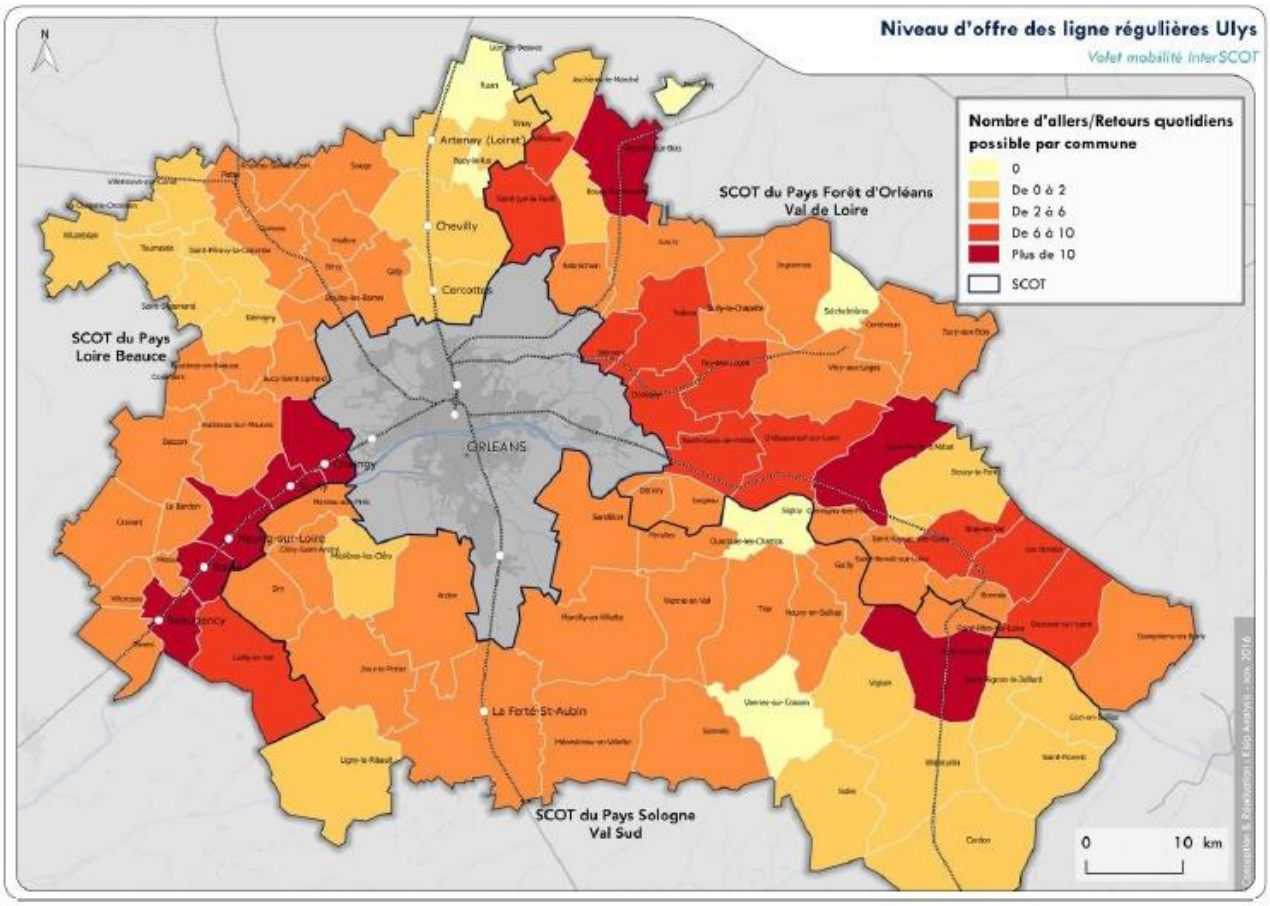
Les conclusions de l'étude interSCoT « Mobilités et déplacements » de 2017 (étude KISIO réalisée selon les anciens périmètres de SCoT qui ont évolué en 2017) sur l'analyse de l'offre interurbaine sont les suivantes :

*« **Pays Loire Beauce :** une **offre assez déséquilibrée** entre les communes du sud et le reste du Pays notamment au nord sur l'axe allant de Cercottes à Lion-en-Beauce (1 seul A/R possible et 3 communes non desservies).*

***Pays Forêt d'Orléans : u**ne **offre relativement consistante**, 6A/R par jour ou plus exceptées quelques communes situées à l'est du territoire.*

2 communes non desservies

***Pays Sologne Val Sud : u**ne offre **plutôt faible sur le territoire** avec 3 communes non desservies et toutes les communes excepté Sully-sur-Loire (desservie par 3 lignes du réseau) qui ont une offre inférieure à 5 possibilités d'A/R par jour. »*



Source : fiches horaires Ulys septembre 2016

Source : étude interSCoT « Mobilités et déplacements » de 2017, KISIO

2.2.4 Pistes d'évolution pour le réseau de bus (Rémi)

Améliorer la desserte de l'axe Orléans-Jargeau-Saint-Denis-Châteauneuf

En préfiguration de la future ligne de train. L'objectif est d'atteindre un niveau de service « comparable » à celui de l'axe TER Beaugency-Orléans.

- Créer un groupe de lignes spécifiques pour **les liaisons Orléans-Jargeau-St-Denis-Châteauneuf**.

  Au sein de **la ligne 3**, différencier les liaisons (lignes distinctes) à vocation intercités (Gien-Orléans) des liaisons périurbaines (Châteauneuf-Orléans)

  En complément de la **ligne 7A**, créer une liaison Orléans-Jargeau-St-Denis-Châteauneuf

- **Accroître l'offre entre Châteauneuf-St-Denis et Orléans** (de 10 à 20 AR/jour) en la répartissant entre le trajet Nord (ligne 3) et le trajet Sud (complément de la ligne 7A) en fonction d'une analyse plus fine de la demande de déplacements vers les pôles d'emploi intermédiaires de l'est et du sud de la Métropole.
- Etudier l'opportunité de trajets express sur **la liaison Orléans-St-Denis-Châteauneuf**.
- Etudier l'intérêt d'arrêts sur **la ligne 3** à Chécy.
- Intensifier l'offre entre Orléans et Jargeau, via l'offre conjuguée de **la ligne 7A** et de la ligne complémentaire.
- Orléans-Jargeau-St-Denis-Châteauneuf (de 5 à 8-10 AR/jour).

Rendre la lige 9 plus lisible

En créant éventuellement des lignes distinctes et intensifier l'offre sur la ligne principale dans une logique de complémentarité avec le train (desserte locale et desserte de pôles d'emploi distincts dans l'Orléanais).

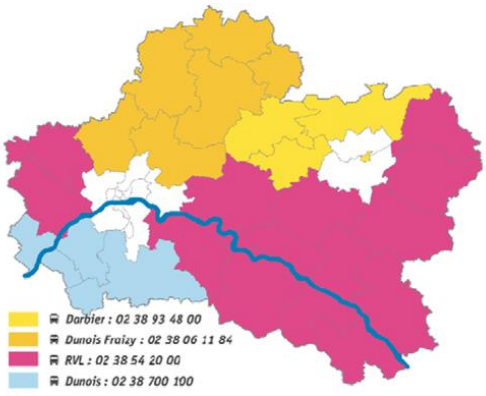
Etudier des opportunités

- Dédoubler **la ligne 17** entre une ligne courte d'accès à Orléans et une ligne d'accès à Châteauneuf-St-Denis depuis les communes les plus à l'est.
- Opportunité **de liaisons expresses Orléans-Sully** complémentaires de l'AR actuel.
- Opportunité d'un prolongement de **la ligne 2** jusqu'à Sully

2.2.5 Le Transport à la Demande (TAD)

Afin de compléter l'offre de transport du réseau Rémi, la Région a mis en place un service de transport à la demande : « Rémi + à la demande ». Grâce à ce service, il est possible de se déplacer vers la commune principale de son secteur. Les communes du Loiret, hors agglomération d'Orléans et de Montargis, bénéficient d'un service Rémi + Mobilité. Ce service fonctionne deux demi-journées par semaine, tout au long de l'année (sauf les jours fériés). Il est assuré par des véhicules adaptés au transport des personnes à mobilité réduite, handicapées, malvoyantes et non-voyantes.

Pour bénéficier du transport à la demande, il suffit de joindre une centrale de réservation.



***Carte 39:** Le zonage du service de transport à la demande (TAD).*

2.3 L'intermodalité

2.3.1 Intermodalité Rémi / TER

Lignes TER hors Métropole

Constat global et pistes d'évolution :

- **La ligne TER Orléans-Vierzon** offre un bien meilleur service pour les liaisons La Ferté-Orléans (fréquence et temps de parcours) que la ligne Rémi 5. Cette dernière permet le rabattement de localités intermédiaires : étudier la possibilité d'assurer et d'optimiser la correspondance à La Ferté vers et depuis Orléans pour les localités sur la ligne 5 entre Sennely et La Ferté.
- **La ligne TER Tours-Blois-Orléans** offre un bien meilleur service pour les gares de l'axe (temps de trajet et, le plus souvent, fréquence) que la ligne Rémi 9. La correspondance n'est pas organisée (arrêts à 4 mn des gares). Le rabattement via la ligne 9 peut pourtant être intéressant avec un gain à l'arrivée de 17 mn si les correspondances sont organisées (cf. rabattement du car au départ de Cravant de 6h42 vers le train au départ de Beaugency à 7h10) : étudier la possibilité de rapprocher les arrêts de la ligne 9 des gares et d'assurer des correspondances optimisées vers et depuis Orléans pour toutes les localités intermédiaires sur la ligne 9.
- **La ligne 21** ne permet pas de rabattement efficace à Artenay sur les trains vers Orléans sur la ligne TER. Elle doit plutôt être envisagée comme une ligne de rabattement à Artenay sur les trains vers Paris ou de complément de desserte vers Orléans.

Territoires	Gares (arrêt) de l'Orléanais hors Métropole	Lignes TER	Ligne(s) de correspondance Rémi
PETR Pays Loire-Beauce	Cercottes	Paris - Etampes - Orléans	21
	Chevilly	Paris - Etampes - Orléans	21
	Artenay	Paris - Etampes - Orléans	21
	Chaingy	Tours - Blois - Orléans	9
	Saint Ay	Tours - Blois - Orléans	9
	Meung-sur-Loire	Tours - Blois - Orléans	**9**
	Baule	Tours - Blois - Orléans	9
	Beaugency	Tours - Blois - Orléans	**9,19**
CC des Portes de Sologne-	**La Ferté-St-Aubin**	Vierzon - Orléans	**5**
		TOTAL lignes de correspondance	**10**

Source : schéma des services de mobilité de l'Orléanais sur les axes d'accès à la Métropole d'Orléans, décembre 2017

Ligne Vierzon - Orléans

La ligne Vierzon - Orléans (17 AR/jour) dessert une commune de l'Orléanais hors Métropole : La Ferté - Saint-Aubin.

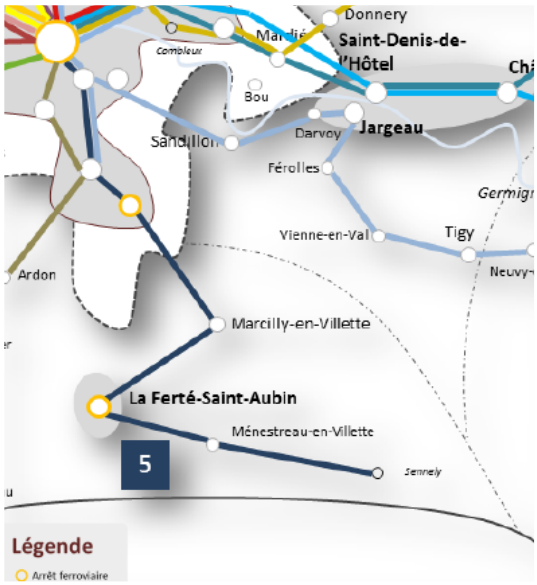
La gare de la Ferté - Saint-Aubin est desservie par la ligne 5 du réseau Rémi : 3 AR / jour ouvrable.

La ligne 5 permet également le rabattement des localités de Sennely, Ménestreau et 3 autres arrêts intermédiaires vers la ligne Vierzon-Orléans à La Ferté.

- La correspondance n'est optimisée que pour le premier train de la journée (7 mn, qui permettent un gain de temps de 13 mn à l'arrivée), mais elle n'est même pas assurée pour le second en période scolaire.

Le gain de temps via le train n'est pas suffisant pour justifier le rabattement de Marcilly sur Saint-Cyr.

- Le gain de temps brut est de 10 mn auxquelles il faut soustraire le temps de correspondance.
- La correspondance vers Orléans n'est d'ailleurs pas optimisée : entre 25 et 31mn d'attente.



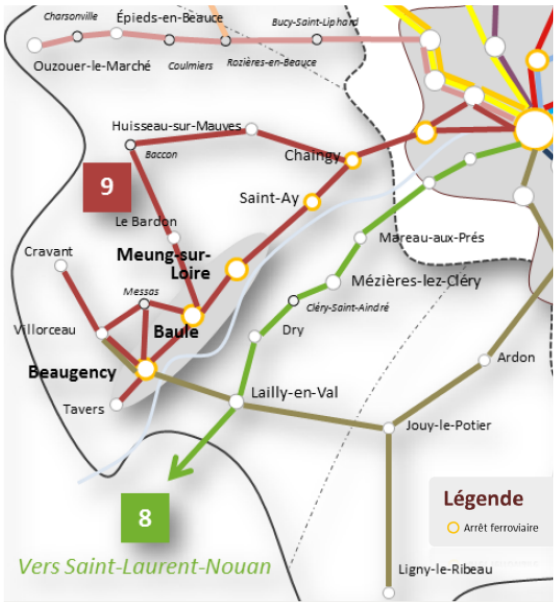
Ligne Tours - Blois - Orléans

La ligne Tours - Blois - Orléans dessert 5 communes de l'Orléanais hors Métropole : Chaingy, Saint-Ay, Meung-sur-Loire, Baule et Beaugency

- Les gares de Chaingy, Saint-Ay, Meung-sur-Loire et Baule sont desservies indirectement par la ligne 9 du réseau Rémi.
- La gare de Beaugency est desservie indirectement par les lignes 9 et 19 du réseau Rémi Loiret.

Gares et correspondances Rémi :

- Gare de Chaingy = arrêt Fourneaux (4min à pied).
- Gare de Saint-Ay = arrêt Mairie (4min à pied).
- Gare de Meung-sur-Loire = arrêt Moulin du Coutelet (4min à pied).
- Gare de Baule = arrêt Mairie (4min à pied).
- Gare de Beaugency = arrêt Rue Nationale (4min à pied).



Arrêts intermédiaires sur la ligne 9 :

- Il y a 3 arrêts à Tavers et Beaugency pouvant être rabattus vers la gare de Beaugency.
- Il y a 3 arrêts à Cravant, Villorceau et Messas pouvant être rabattus vers la gare de Baule.
- Il y a 7 arrêts entre Baule et Meung-sur-Loire pouvant être rabattus sur ces deux gares.
- Il y a 3 arrêts entre Meung-sur-Loire et Saint-Ay pouvant être rabattus sur ces deux gares.
- Il y a 1 arrêt entre Saint-Ay et Chaingy pour rabattement.

Trajets jours ouvrables :

- La ligne 9 effectue 11 aller-retour desservant les gares par JOB (Jour Ouvré de Base).

  La ligne Tours-Blois-Orléans effectue 22 aller-retour par JOB.

Ligne Paris - Etampes - Orléans

La ligne Paris - Etampes - Orléans dessert 3 communes de l'Orléanais hors Métropole : Artenay, Chevilly et Cercottes.

Les trois gares sont également desservies par la ligne 21 du réseau Rémi Loiret.

- Il n'y a pas d'arrêts intermédiaires sur la ligne 21 entre Artenay, Chevilly et Cercottes, Chevilly : il n'y a donc pas de rabattement possible vers le train sur ce territoire.
- De Bazoches-les-Gallerandes à Trinay, il y a 4 arrêts au nord d'Artenay permettant un rabattement vers cette gare.
- Il y a 4 arrêts au sud de Cercottes permettant un rabattement vers cette gare ou celle d'Orléans en direction de Paris : 3 à Saran, 1 à Orléans.

<u>Trajets jours ouvrables :</u>

- La ligne 21 Rémi effectue 2 aller-retours par jour ouvrable.
- La ligne TER Paris - Etampes - Orléans effectue 7 aller-retours par jour ouvrable dont 2 aller-retours s'arrêtant seulement à Artenay pour les gares extra-métropolitaines.

Ligne 21 : correspondances Rémi - TER (direction Orléans)

2.3.2 Les trois principales gares du territoire des trois SCoT

Ces infrastructures ferroviaires présentent des caractéristiques hétérogènes en termes d'équipements, d'offre de services, mais aussi d'insertion urbaine.

L'identification du potentiel de développement urbain autour de ces points structurants d'entrée/sortie du territoire permettra d'orienter les choix du SCoT en termes de développement.

Gare de Beaugency

Jusqu'en 2011, la gare était desservie par des trains ayant pour origine ou terminus la gare de Paris-Austerlitz (par trains Aqualys). Cette relation commerciale, remaniée le 11 décembre 2011, est renommée Intercités et les trains sont limités en gare d'Orléans.

La gare de Beaugency est desservie par des trains TER Centre-Val de Loire circulant entre Blois et Orléans (trains omnibus). Certains de ces trains sont prolongés jusqu'à Tours (trains semi-directs) et Nantes, Saint-Nazaire ou Le Croisic (trains InterLoire).

En 2016, selon les estimations de la SNCF, la fréquentation annuelle de la gare était de 330 683 voyageurs, après 343 170 voyageurs en 2015 et 351 471 voyageurs en 2014.

Un parc pour les vélos et un parking pour les véhicules ont été aménagés.

La gare de Beaugency est ouverte au service du fret (desserte d'installations terminales embranchées).

La commune de Beaugency a engagé en 2023 une étude portant sur l'amélioration du fonctionnement du pôle gare.

Gare de Meung-sur-Loire

Établie à 103 mètres d'altitude, la gare de Meung-sur-Loire est située au point kilométrique (PK) 140,685 de la ligne de Paris-Austerlitz à Bordeaux-Saint-Jean, entre les gares de Saint-Ay et de Baule.

Meung-sur-Loire est desservie par des trains TER Centre-Val de Loire qui effectuent des missions omnibus entre les gares de Blois et d'Orléans, ou des missions semi-directes entre Tours et Orléans.

Un parc pour les vélos et un parking pour les véhicules ont été aménagés.

Gare de La Ferté-Saint-Aubin

Établie à 106 m d'altitude, la gare de La Ferté-Saint-Aubin est située au point kilométrique (PK) 144,110 de la ligne des Aubrais - Orléans à Montauban-Ville-Bourbon, entre la gare ouverte de Saint-Cyr-en-Val - La Source et de Lamotte-Beuvron. Autrefois, avant Lamotte-Beuvron se trouvait la gare de Vouzon.

La gare est ouverte depuis le 20 juillet 1847. Elle est desservie par la relation commerciale Orléans-Vierzon-Châteauroux-Limoges (TER Nouvelle-Aquitaine et TER Centre-Val de Loire) et par la relation commerciale Bourges-Orléans (TER Centre-Val de Loire).

Un parking pour les véhicules et les vélos y est aménagé.

2.3.3 Adéquation globale de l'offre TER au potentiel des gares

L'offre par gare est globalement cohérente avec le potentiel, avec quelques gares qui ont une offre manifestement faible au regard de leur potentiel.

Profils des gares :

- **Les gares de Beaugency, Meung-sur-Loire sur la ligne Tours-Blois-Orléans (PETR Pays Loire Beauce), La Ferté-Saint-Aubain sur la ligne Vierzon-Orléans (CC des Portes de Sologne)** ont un potentiel non scolaire très élevé et, de manière cohérente, une offre élevée à très élevée.
- **Les gares d'Artenay, Cercottes et Chevilly, ligne Paris-Etampes-Orléans (PETR Pays Loire Beauce)** ont une offre faible pour des potentiels eux-mêmes très faibles. Ces stations sont sur l'axe Paris - Orléans, avec une double vocation (liaison à Paris et au sud de l'Ile-de-France), ce qui impose un minimum de fréquence.
- **Les gares de Baule, Saint-Ay et Chaingy, ligne TBO (PETR Pays Loire Beauce)** se situent sur l'axe qui relie les pôles attracteurs que sont Beaugency, Meung-sur- Loire et Orléans. Leur potentiel est élevé, mais l'offre y est pourtant la même que sur l'axe Orléans-Artenay (ligne PEO).

2.3.4 Equilibre global entre offre et fréquentation sur les lignes TER

Au global, la fréquentation des gares est en phase avec le niveau d'offre TER que l'on y trouve.

Profils des gares :

- **Les gares de Beaugency, Meung-sur-Loire, TBO (PETR Pays Loire Beauce) et La Ferté - Saint-Aubin, VO (CC des Portes de Sologne)** ont une fréquentation moyenne à élevée, en rapport avec leur offre assez à très élevée. La fréquentation est d'autant plus élevée que l'offre y est élevée, avec cependant une réaction de la fréquentation à l'offre plus élevée dans les gares de la ligne TBO qu'à La Ferté (VO).
- **Les autres gares** ont une offre faible et une fréquentation faible, à l'exception de la gare **d'Artenay**, PEO **(PETR Pays Loire Beauce),** dont la fréquentation, nettement meilleure, est également liée à la liaison à Paris, avec un bassin de rabattement qui dépasse la seule commune d'Artenay.

2.3.5 Une catégorisation des gares

Profils de gares :

Gares à forte fréquentation (120 à 550 montées-descentes / jour) :

- **Les gares Beaugency et Meung-sur-Loire, sur la ligne TBO (PETR Pays Loire Beauce)** sont les deux des principaux pôles hors Métropole desservis par le train avec les plus fortes fréquentations (430 à 530 montées-descentes / jour) : leur potentiel est élevé et la part modale du TER y est très forte, en réponse à une offre élevée. Meung fait cependant un peu moins bien que Beaugency pour un potentiel similaire.
- **La gare de La Ferté Saint-Aubin, sur la ligne VO (CC des Portes de Sologne),** important pôle hors Métropole, a une assez forte fréquentation (230 montées descentes) : elle atteint une bonne part modale TER, mais plus faible qu'à Beaugency et Meung, du fait d'un bassin de rabattement sans doute moins important et d'un effet d'offre (un peu moins bonne qu'à Meung, avec 2 AR/jour de moins).

Gares à fréquentation intermédiaire (50 à 100 montées-descentes/jour) :

- **Les gares de Chevilly, Cercottes et Artenay, PEO (PETR Pays Loire Beauce)** ont des potentiels faibles, mais de bonnes parts modales TER, ce qui s'explique par un « effet Paris » et bassin de rabattement, notamment pour Artenay.

Gares à faible fréquentation (10 à 30 montées-descentes/jour) :

- **Les gares de Baule, Saint-Ay et Chaingy, TBO (PETR Pays Loire Beauce)** ont un potentiel moyen mais une part modale faible, sans doute en lien avec une offre peu attractive, notamment par rapport à celle des autres gares environnantes (Baule) ou au regard de la proximité de la Métropole (Chaingy).

SYNTHESE ET ENJEUX DE LA MOBILITE, DES TRANSPORTS COLLECTIFS ET DE L'INTERMODALITE

Diagnostic

- Une armature du réseau en étoile orientée vers Orléans, qui permet peu de liaisons transversales entre les pôles périphériques.
- **Réseau ferré**

  Sur les trois SCoT, neuf gares sont desservies par le réseau TER Centre-Val de Loire (dont huit pour le PETR Pays Loire Beauce et une pour la Communauté de Communes des Portes de Sologne) :

  → trois gares de proximité : Beaugency, Meung-sur-Loire et la Ferté-Saint-Aubin.

  → six haltes ferroviaires : Cercottes, Chevilly, Artenay, Chaingy, Saint-Ay, Baule.
- **Transports collectifs- réseau routier**

  Nouveau réseau de bus : le réseau de transports routier interurbain Rémi (depuis septembre 2017).

  Le réseau Rémi dans le Loiret représente 25 lignes régulières interurbaines et 3 000 points d'arrêts desservis. Dans le Loir-et-Cher, c'est 16 lignes régulières interurbaines et 2 000 points d'arrêts desservis.

  Présence d'un transport à la demande avec le réseau Rémi+ à la demande sur le territoire des SCoT

Forces	Faiblesses
Pôle majeur des migrations vers l'Ile-de-France.	Absence de liaison directe depuis les gares des territoires autre que la ville d'Orléans.
Échanges domicile-travail importants avec le Loiret et le Loir et Cher.	Aucun axe ferroviaire sur le territoire du PETR Forêt d'Orléans-Loire-Sologne avec desserte voyageur.
Offre par gare globalement cohérente avec le potentiel, avec quelques gares qui ont une offre manifestement faible au regard de leur potentiel.	Des « vides » de desserte TC au sud et au nord-est sur le territoire des trois SCoT.
<u>Intermodalité Remi/TER :</u> - La ligne TER Orléans-Vierzon offre un bien meilleur service pour les liaisons La Ferté-Orléans (fréquence et temps de parcours) que la ligne Rémi 5. - La ligne TER Tours-Blois-Orléans offre un bien meilleur service pour les gares de l'axe (temps de trajet et, le plus souvent, fréquence) que la ligne Rémi 9.	La ligne 21 ne permet pas de rabattement efficace à Artenay sur les trains vers Orléans sur la ligne TER. Elle doit plutôt être envisagée comme une ligne de rabattement à Artenay sur les trains vers Paris ou de complément de desserte vers Orléans.
Deux lignes présentant un potentiel de développement : Orléans-Sully et Orléans-Pithiviers seront remises à niveau.	Transport de marchandises par voie ferrée actuellement peu développé (environ 2 et 3 % pour ces trois territoires).

Enjeux

- Poursuivre le développement ferroviaire à grande échelle :
    - Projets de LGV : Paris-Orléans-Limoges-Toulouse (POTL), réouverture de la ligne Orléans-Châteauneuf-sur-Loire + réouverture de la ligne Orléans-Chartres.
    - TER :
    - Ligne Tours - Blois - Orléans.
    - Ligne Vierzon - Orléans.
    - Ligne Paris - Etampes - Orléans.
- Revaloriser l'usage du rail permettrait d'établir, en particulier en zone périurbaine, une véritable alternative au transport automobile.
- Développer une meilleure connexion réseau Remi et TER en :
    - Etudiant la possibilité d'assurer et d'optimiser la correspondance à La Ferté-Saint-Aubin vers et depuis Orléans pour les localités sur la ligne 5 entre Sennely et La Ferté-Saint-Aubin.
    - Etudiant la possibilité de rapprocher les arrêts de la ligne 9 des gares et d'assurer des correspondances optimisées vers et depuis Orléans pour toutes les localités intermédiaires sur la ligne 9.
    - Envisager la ligne 21 comme une ligne de rabattement à Artenay sur les trains vers Paris ou de complément de desserte vers Orléans.
- Développer des modes de transport collectifs et les modes doux est indéniable, et le potentiel de fréquentation des lignes ferroviaires desservant certaines zones périurbaines semble conséquent, en particulier sur l'étoile ferroviaire d'Orléans.

3 LES MODES DE DEPLACEMENT ALTERNATIFS

3.1 Les modes actifs (vélo, marche) : un usage de loisirs principalement

Les modes actifs sont les modes de déplacement à faible vitesse, à faible encombrement et non polluants. Peuvent ainsi être regroupés dans cette catégorie :

- le vélo,
- la marche,
- **d'autres modes plus confidentiels** tels que la trottinette, le roller, le canoë, le kayak, etc.

Le développement des modes actifs est recherché en tant qu'alternative à l'usage de la voiture individuelle. Se déplacer en mode actif implique d'utiliser sa force musculaire. La pratique est ainsi fortement conditionnée par :

- **le relief**, plus ou moins accidenté, et la structure de l'urbanisation : un territoire au relief doux est plus favorable à leur développement qu'un territoire très vallonné.
- **les distances à parcourir** : au regard de l'énergie nécessaire pour se déplacer, un piéton ou un vélo apprécie fortement que la distance réelle à parcourir soit la plus proche possible de la distance à vol d'oiseau.
- **les ruptures physiques et urbaines du territoire** et en particulier les cours d'eau, autoroutes ou voies ferrées qui nécessitent des aménagements particuliers (ponts, tunnels…) pour être franchis. Leur nombre et leur emplacement conditionnent à leur tour les distances à parcourir.

Le domaine de pertinence des modes actifs concerne dès lors essentiellement les déplacements de courte et moyenne distances et ce pour des motifs variés :

- utilitaires : scolaire, travail, démarches, achats divers,
- loisirs : détente et promenade,
- tourisme,
- sportifs : randonnée, cyclotourisme …

Les personnes se déplaçant avec l'un de ces modes sont en général vulnérables, par l'absence de protection corporelle et la vitesse relativement lente du déplacement. La pratique et la sureté des mobilités actives sont ainsi fortement conditionnées par :

- la présence d'aménagements permettant le franchissement sécurisé de certaines voies et pour lesquelles la vitesse est élevée,
- un partage de la voirie adapté aux usages.

Ainsi, opter pour un mode de déplacement non motorisé relève d'un arbitrage individuel entre coût financier, plaisir ressenti et niveau d'effort accepté. La pénibilité, la sécurité (objective ou ressentie) et le confort constituent autant de paramètres importants.

Le territoire des 3 SCoT bénéficie d'un réseau départemental avec trois tracés : **« la Loire à Vélo », le Canal d'Orléans, le Canal de Briare et du Loing**.

3.1.1 Le vélo[10]

Offre cyclable à l'échelle régionale

La région Centre-Val de Loire est l'une des premières de France en matière de développement de l'offre cyclable grâce, en particulier, à la Loire à vélo.

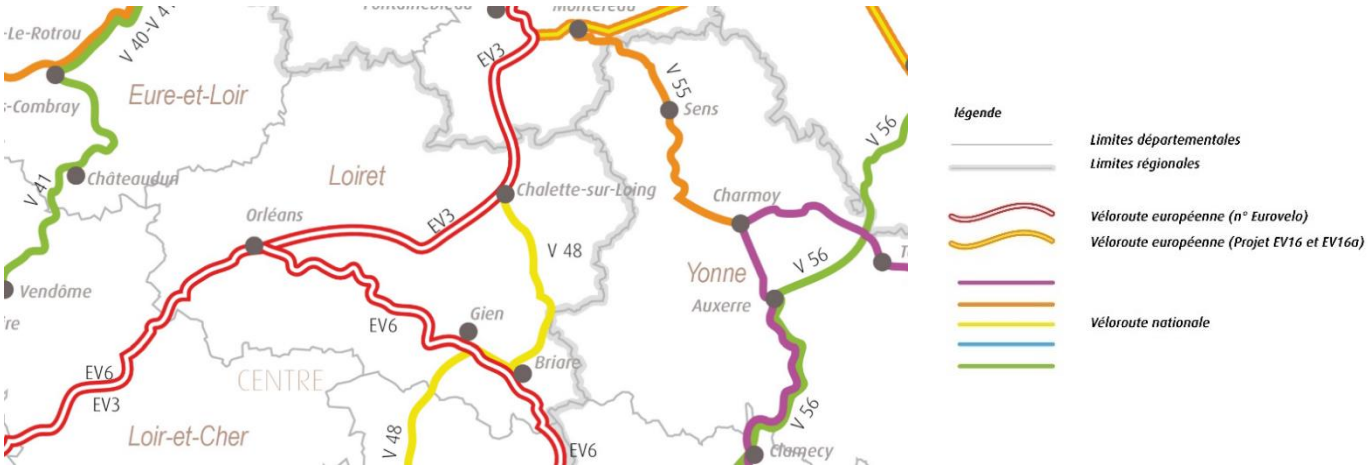
La région est traversée par de grands itinéraires européens et nationaux, tels qu'inscrits au Schéma National des véloroutes et voies vertes :

- l'**EuroVelo3** « la route des pèlerins », de la Norvège à Saint-Jacques-de-Compostelle ;
- **l'EuroVelo 6** « la route des fleuves », de l'embouchure de la Loire à celle du Danube, dont la partie centraise est constituée par la *Loire à vélo*.

Dotée d'un schéma régional depuis 2007, le Conseil Régional s'engage sur le développement de son réseau et confirme son intérêt pour les questions cyclables dans sa stratégie régionale du tourisme et des loisirs 2016-2021.

De même, l'une des ambitions affichées par la Région Centre-Val de Loire dans le SRADDET en cours d'élaboration est la suivante :

Ambition 6 - Devenir la première région de tourisme à vélo, Région française leader du tourisme à vélo par son linéaire cyclable "La Loire à Vélo"



***Carte 40:* Schéma National des Véloroutes et des Voies Vertes.**

Source : Les Départements & Régions Cyclables. Carte actualisée du Schéma national vélo, février 2018.

Le Schéma national vélo constitue un réseau de grands itinéraires cyclables nationaux qui a comme objectif de développer et promouvoir la mobilité quotidienne et la pratique touristique du vélo. Le territoire des 3 SCoT est traversé par deux Véloroutes européennes :

- **EuroVélo 3 / La Scandibérique** : véloroute européenne reliant Trondheim en Norvège à Saint-Jacques-de-Compostelle en Espagne sur plus de 5 000 km. En France, l'EuroVelo 3, appelée « La Scandibérique », représente, avec 1 790 km, la plus grande véloroute de France. Il s'agit également de la seule EuroVelo-route à traverser Paris. Cette véloroute est en cours d'aménagement et n'est pas continue pour le moment.

[10] *Sources : Association Départements & Régions cyclables, Fréquentation de la Loire à vélo en région Centre-Val de Loire. Résultats des éco-compteurs – Année 2016*

- **EuroVélo 6 - Véloroute des fleuves :** une des véloroutes européennes les plus avancées. Ses 4 500 km s'appuient sur les fleuves pour lier l'Atlantique à la mer Noire, de la Loire au Danube en passant par le Rhin. La Loire à Vélo est une partie de l'EuroVelo 6 en France. L'EuroVelo 6 en France est entièrement réalisée et fait l'objet d'une coopération entre les Régions concernées.

Offre cyclable à l'échelle des trois SCoT

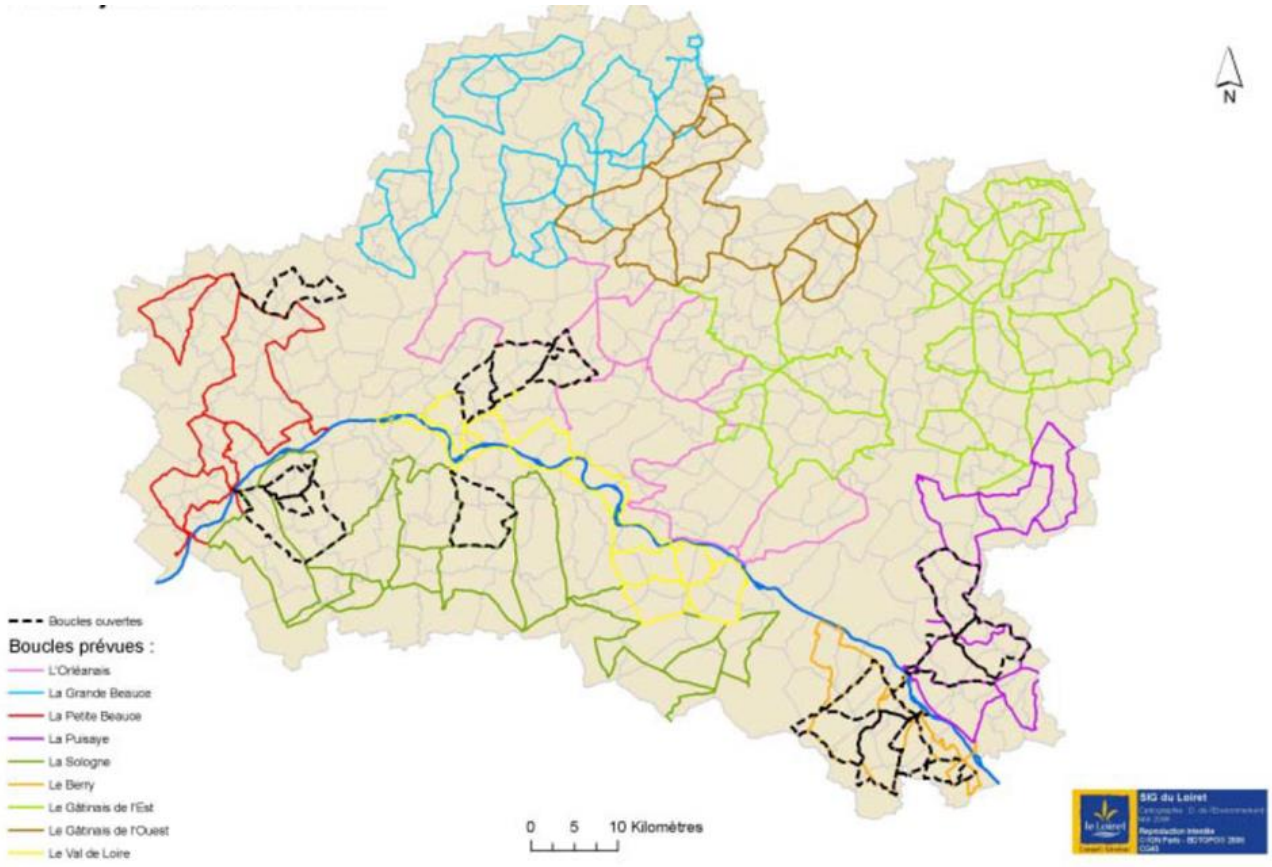
Aujourd'hui, la Loire n'est plus utilisée que pour la pêche et la promenade en bateau, bien qu'historiquement elle joua un rôle clé sur le commerce et l'économie locale et nationale. Les digues de la Loire sont très appréciées. Elles ont l'avantage d'être souvent isolées du trafic automobile et font l'objet d'un itinéraire apaisé. Ces circuits vélos reposent notamment sur l'attractivité touristique du territoire (Pays des Châteaux, Grande Sologne, Sancerre, Sologne).

En matière de modes doux, le territoire des trois SCoT compte divers itinéraires et voies cyclables. Les cyclotouristes utilisent le réseau des chemins et routes dans un terrain relativement plat qui offre peu de difficultés techniques.

Ces différents tracés constituent une trame sur laquelle s'appuyer pour proposer le déploiement d'une offre facilitant la pratique des mobilités douces sur le territoire des trois SCoT.

Une vigilance est à porter sur les nombreuses infrastructures qui croisent ces cheminements et constituent des coupures et des nuisances sonores et visuelles peu adaptées à la tranquillité d'un cheminement piéton ou cyclable.

Le potentiel attractif de la Loire trouve sa limite dans les franchissements, qui sont à faciliter.



***Carte 41:** Plan Départemental des Itinéraires de Petites Randonnées (PDIPR) du Loiret, volet cyclotourisme.*

En matière de cyclotourisme, les trois SCoT comptabilisent huit itinéraires et huit nouvelles boucles sont en projet.

Le dispositif Vélos-Car permet le transport des vélos sur les lignes 3, 8 et 9 du réseau Rémi, pour rejoindre plusieurs sites d'intérêt touristiques et départ de boucles cyclables (fonctionne en haute saison et les weekend et jours fériés).

Aménagement de pistes cyclables

Le Département a réalisé l'aménagement des 155 km de "la Loire à Vélo" dans le Loiret (revêtements, signalisation, panneaux d'information, aires de repos équipées …). 14 parcours cyclables balisés complètent cet itinéraire.

La « Loire à Vélo »

La « Loire à Vélo » est un itinéraire cyclotouristique de 800 km de long, qui relie Cuffy (près de Nevers) à St Brévin-les-Pins (Loire-Atlantique). Parcourir cette véloroute, c'est traverser deux grandes régions et six départements, soit autant de paysages et de sites à découvrir. Sur le parcours, les pistes cyclables alternent avec les petites routes peu fréquentées, permettant de passer au plus près des attraits de la vallée de la Loire.

La « Loire à Vélo » s'inscrit dans la future véloroute des fleuves (« EuroVélo 6 ») entre Nantes et Budapest. Elle constitue un axe unique et structurant longeant la Loire. Au sein du Loiret, elle offrira plus de 150 km de parcours jalonnés.

Par ailleurs, il existe un itinéraire provisoire intégré au projet « Loire à Vélo », entre la commune de Mareau-aux-Prés et la commune de Tavers (25 km). En 2007, un second itinéraire « Loire à Vélo » entre Briare et Beaulieu-sur-Loire est venu compléter le tracé actuel.

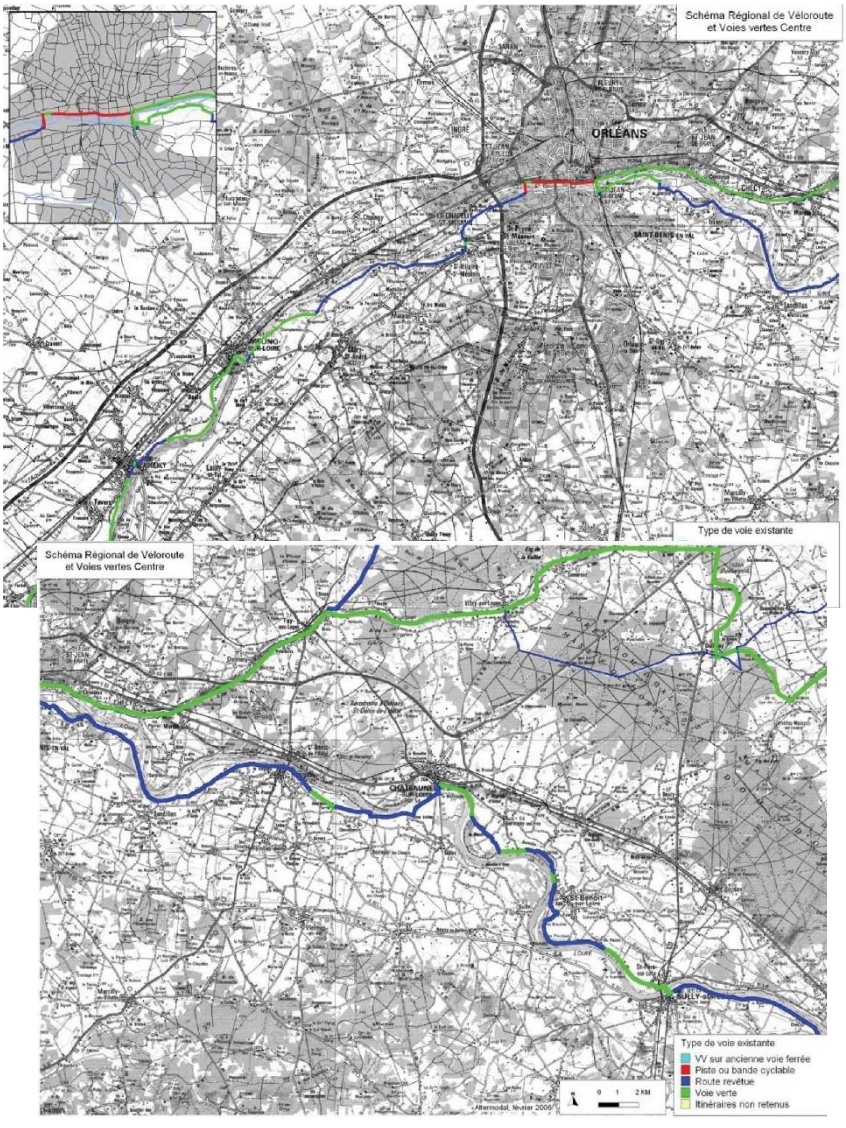
La fréquentation de la « Loire à Vélo » en région Centre-Val de Loire

Le nombre moyen de passages de vélos cumulés en 2016 sur « La Loire à Vélo » s'est élevé à près de 45 300 par compteur. La fréquentation est en baisse de 5 % par rapport à 2015 (année record en termes de fréquentation). Celle-ci revient néanmoins à un niveau équivalent à celui constaté en 2014.

La « Loire à Vélo » aura connu une saison en dents de scie. Après un premier semestre difficile (-18 % de passages par rapport à 2015), la fréquentation aura progressé de 6 % sur la période de juillet à septembre.

L'automne s'annonçait bon, avec une fréquentation en hausse de 16 % en octobre. C'était sans compter sur une météo de novembre et de décembre moins favorable que l'an passé. Elle se traduit par une baisse de 35 % de la fréquentation en décembre et de 13 % pour la période d'octobre à décembre (pour mémoire, le dernier trimestre représente en moyenne 10 % de la fréquentation annuelle).

A noter que la fréquentation sur le second semestre de l'année est tout de même en progression (+ 3 % par rapport à la même période de 2015), et ce, grâce à un très bel été.



***Carte 42:** La « Loire à Vélo » en amont d'Orléans.*

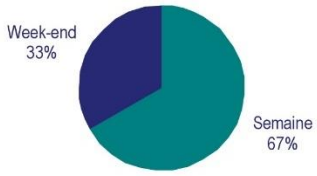
Les résultats pour le compteur de Mareau-aux-Prés (Loiret, **PETR Pays Loire-Beauce**)

CHIFFRES CLES – A fin décembre 2016

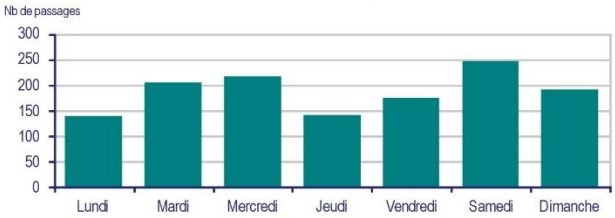
Nb de passages du mois :	1 312	ev mois/15 :	-28,1%
Nb de passages en cumul : *(depuis janvier)*	44 399	ev cumul/15 :	-0,3%
Nb moyen de passages / jour :			
Dans le mois :	42		
En cumul :	121		

nd = non disponible
nc = non comparable

Répartition des passages entre semaine et week-end *(pendant le mois observé)*



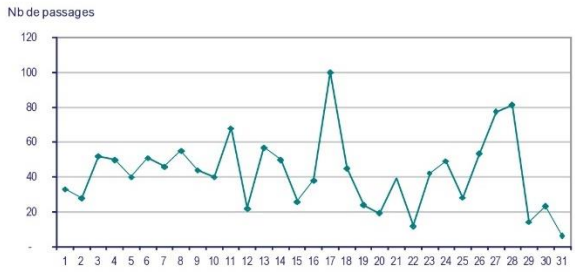
Nb de passages selon le jour de la semaine *(pendant le mois observé)*



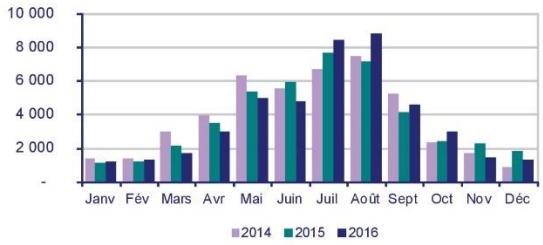
Fréquentation moyenne journalière selon les mois observés :

	Janv	Fév	Mars	Avr	Mai	Juin	Juil	Août	Sept	Oct	Nov	Déc
Mareau	39	45	55	100	161	159	271	284	153	95	47	42

Fréquentation journalière du mois de décembre



Nb de passages par mois



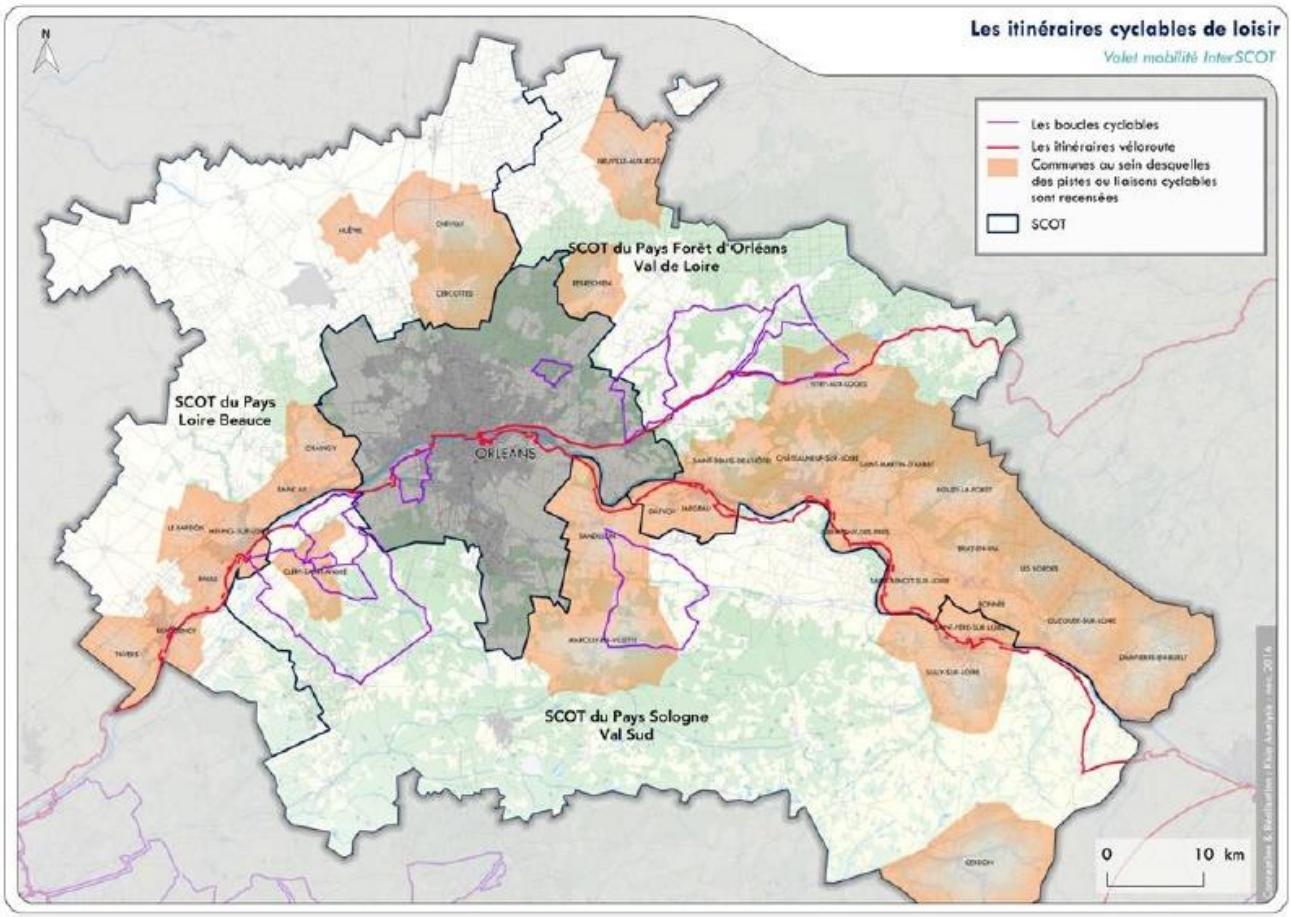
Source : Comité Régional du Tourisme Centre-Val de Loire, 2017

-

Synthèse de l'offre cyclable : une offre tournée vers le loisir

Les conclusions de l'étude inter-SCoT « Mobilités et déplacements » de 2017 (étude KISIO réalisée selon les anciens périmètres de SCoT qui ont évolué en 2017) sur l'analyse de l'offre cyclable sont les suivantes :

> « Sept boucles de cyclotourisme recensées sur le territoire des trois Pays. Huit nouvelles boucles en projet sur le Pays Forêt d'Orléans et huit autres sur le Pays Sologne-Val Sud.
>
> Le territoire est parcouru par la Véloroute « La Loire à Vélo » qui longe la Loire de Nevers à Saint-Nazaire sur près de 800 kilomètres et constitue une partie de l'itinéraire Eurovélo 6.
>
> Le dispositif Vélos-Car permet le transport des vélos sur les lignes 3, 8 et 9 du réseau Ulys pour rejoindre plusieurs sites d'intérêt touristiques et départ de boucles cyclables (fonctionne en haute saison et les week-end et jours fériés).
>
> Une communication et des supports d'information nombreux et performants sur l'offre de vélo loisir. »



Source : étude interSCoT « Mobilités et déplacements » de 2017, KISIO

3.1.2 Les canaux

Le Canal d'Orléans

Le Canal d'Orléans est une ancienne voie d'eau navigable, entièrement située dans le département du Loiret, traversant le PETR Forêt d'Orléans Loire Sologne. D'une longueur de 78,65 km, ce canal relie la Loire au Canal du Loing et au Canal de Briare.

Le Canal d'Orléans, traversant la Forêt d'Orléans, offre aux promeneurs et usagers un espace de loisir, de plaisance et de tourisme.

Le réseau cyclable développé sur Orléans offre des possibilités de connexion.

Canal d'Orléans à Fay-aux-Loges

Le Canal de Briare et du Loing

Le Canal du Loing, long de 47,8 km, est un canal construit au XVIIIe siècle situé dans le Loiret et la Seine-et-Marne qui assurait à l'origine, avec le Canal d'Orléans, la jonction entre le bassin fluvial de la Loire et celui de la Seine.

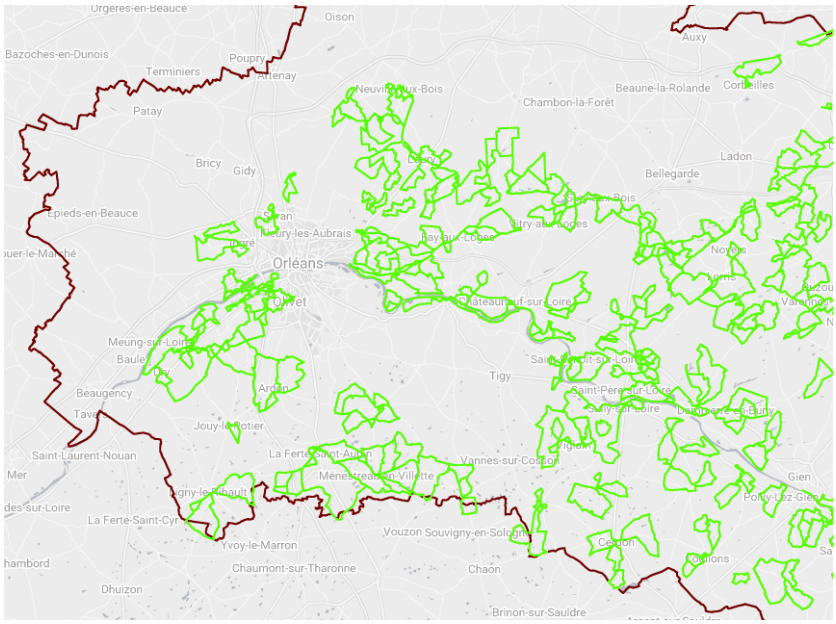
Le Canal de Briare est un des plus anciens canaux de France et le premier de type « canal à bief de partage ».

Avec les 54 km de son parcours et ses 38 écluses, en suivant principalement les vallées du Loing côté Seine et de la Trézée côté Loire, il relie le Canal du Loing, depuis le hameau de Buges dans le Loiret (non loin de Montargis), à la Loire et au canal latéral à la Loire à Briare. Il permet à la navigation de relier les fleuves de Loire et de Seine.

3.1.3 La marche

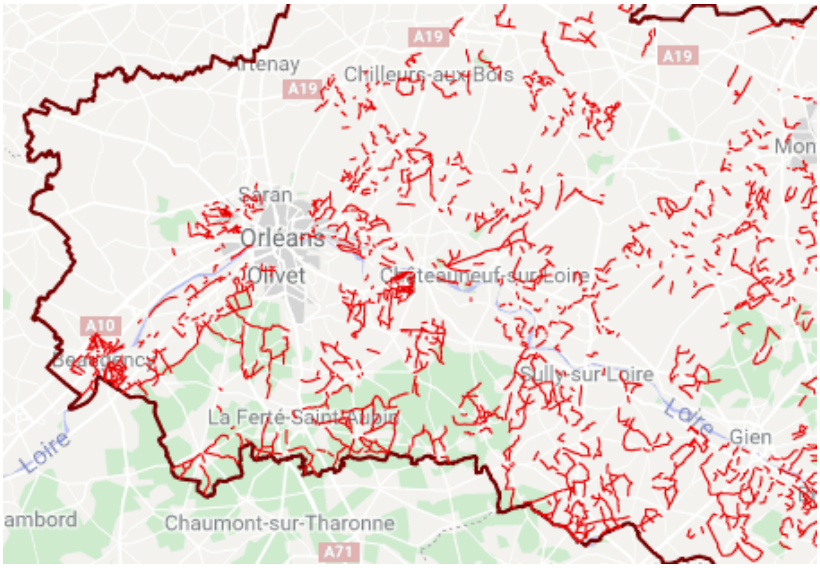
Les sentiers de randonnées, notamment de Grandes Randonnées (GR), forment un maillage reliant les trois territoires de SCoT. Ainsi, la Sologne, qui apparait comme un espace fermé et difficilement pénétrable, comporte néanmoins de nombreux chemins accessibles et des circuits de découverte.

Le site Géoloiret présente les itinéraires de promenades et de randonnées qui correspondent aux petites randonnées de 16 cantons servant à la mise à jour du PDIPR (Plan Départemental des Itinéraires de Promenade et de Randonnées) du Loiret.



***Carte 44:** Itinéraires de promenades et de randonnées (PDIPR Loiret).*

Source : Géoloiret, 2018



***Carte 45:** Chemins ruraux inscrits (PDIPR Loiret).*

***Source:** Géoloiret, 2018*

3.1.4 Les déplacements équestres[11]

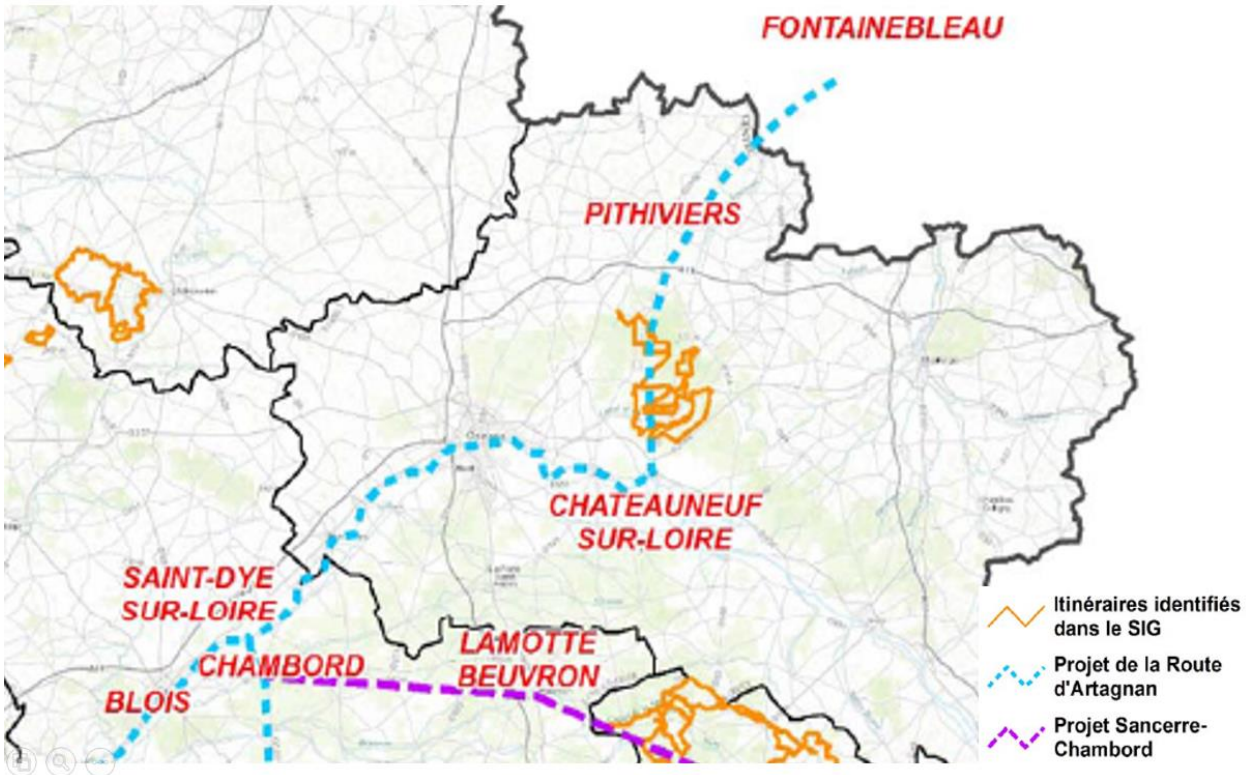
Le Val de Loire fait partie des destinations mondiales sur la France avec la Normandie, Camargue-Provence et le Sud-Ouest. Elle n'est cependant pas structurée et organisée pour exploiter pleinement cette image positive et la convertir en filière touristique.

Le niveau d'ambition de la région Centre-Val de Loire dépend très étroitement de l'investissement de la Fédération Française d'Equitation (FFE) et des professionnels de la filière.

Dans la continuité du travail collaboratif conduit ces deux dernières années, sur un Système d'Information Géographique (SIG) consacré à la randonnée équestre et adossé à un Référentiel de qualité la Région, la FFE va poursuivre ses partenariats sur plusieurs projets (développement des itinéraires équestres touristiques, création d'un site web touristique et d'un plan de promotion, aménagement des itinéraires équestres touristiques).

Le projet européen des routes équestres d'Artagnan vise la construction de six itinéraires équestres, regroupant six pays européens suivant les traces historiques du célèbre mousquetaire et du patrimoine du XVIIème siècle. L'enjeu est d'amorcer un réseau de type Eurocheval, à l'instar du réseau cyclable Eurovélo, en capacité de valoriser le tourisme équestre à l'échelle du continent européen.

Le territoire régional est directement concerné par deux itinéraires qui traverseraient les départements du Loiret, de Loir-et-Cher, d'Indre-et-Loire et de l'Indre : l'un nord/sud depuis Fontainebleau en direction du Limousin par les forêts d'Orléans et de Sologne et la Brenne et le second, ligérien, en direction de Nantes. Ce dernier aurait pour double intérêt de valoriser et de décliner à cheval la destination mondialement reconnue du Val de Loire, enrichie d'un contenu culturel.



***Carte 46:** Itinéraires de tourisme équestre en région Centre-Val de Loire.*

[11] *Source : Stratégie régionale du tourisme et des loisirs 2016 – 2021, région Centre-Val de Loire*

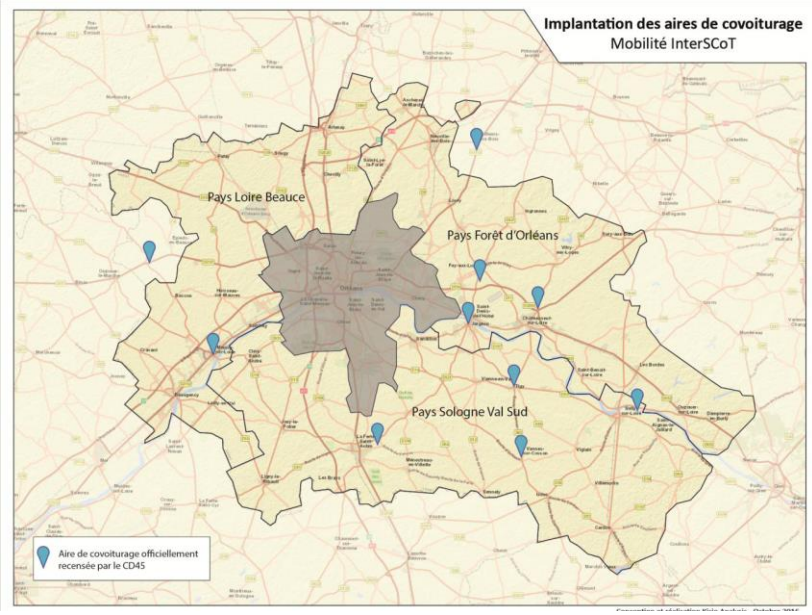
3.2 Le covoiturage

3.2.1 Les aires de covoiturage sur le territoire de l'Orléanais

Les aires de covoiturage existantes couvrent de manière insuffisante les différents bassins versants automobiles pour les populations de l'Orléanais.

Les aires de covoiturage sur le terrritoire des 3 SCoT

SCoT	Communes	Caractéristiques
PETR Forêt d'Orléans Loire Sologne	Jargeau	10 places disponibles sur un parking communal (parking du Civet)
	Châteauneuf-sur-Loire	10 places réalisées par le Conseil départemental (échangeur RD 2060, RD 952 et RD 10)
	Fay-aux-Loges	62 places disponibles sur un parking communal (parking de la ZAC des Loges)
	Bray-Saint-Aignan	
	Sully-sur-Loire	Places disponibles sur un parking communal (parking Jourdain)
	Tigy	14 places disponibles sur un parking communal (parking de la Place d'Armes)
	Vannes-sur-Cosson	
PETR Pays Loire Beauce	Meung-sur-Loire	10 places
	Beauce-la-Romaine	
	Charsonville	Disponible sur un parking communal (parking de l'Eglise)
	Baule	Aire réalisée en partenariat avec une enseigne commerciale (Super U, RD 2152)
Communauté de Communes des Portes de Sologne	La Ferté-Saint-Aubin	5 places réalisées en partenariat avec une enseigne commerciale (Simply Market, RD 2020)



***Carte 47:* Source : étude interSCoT « Mobilités et déplacements » de 2017, KISIO.**

Certains axes routiers structurants ne sont pas équipés d'aire de covoiturage : RD 2020 au nord d'Orléans et RD 955 sur l'axe Orléans-Châteaudun.

Une plateforme de covoiturage départementale existe depuis 2008 (www.covoiturage-loiret.com), mise en place et gérée par la société Ecolutis. Elle semble peu utilisée (très peu d'annonces à jour, aucun évènement associé).

3.2.2 Perspectives de renforcement de l'offre en covoiturage

Dans le cadre des études pour la mise en place d'un schéma des services de mobilité de l'Orléanais, sur les axes d'accès à la Métropole d'Orléans (2017), il est proposé de prévoir des aires de covoiturage sur tous les axes d'accès à Orléans, dans un rayon de 20 à 25 km autour d'Orléans, et de compléter ainsi le dispositif existant pour le nord du bassin A, ainsi que Saint-Denis-de-l'Hôtel, l'ouest du bassin B, le cœur du bassin C, le sud du bassin E, le nord du bassin F et les bassin D, G et H.

Bassin versant	aires de covoiturage existantes	aires de covoiturage complémentaires à envisager
A – Est	Jargeau, Châteauneuf, Faye-aux-Loges, Braye-en-Val, Chilleurs-aux-Bois	Saint-Denis-de-l'Hôtel : **D921** x D411 Loury : **D2152** x D11
B – Sud-Est	Sully-sur-Loire, Tigy, Vannes-sur-Cosson	? Triangle **D14** x D13 x D921 : potentiel réel à vérifier (Vienne-en-Val et, hors bassin versant, peut-être Férolles et Marcilly)
C – Sud	La Ferté-Saint-Aubin	? Croisement **D2020** x D7 : potentiel à vérifier Jouy-le-Potier : **D15** x D18 x D7 x D103
D – Sud-Ouest	-	Lailly-en-Val : **D951** x D19
E – Ouest	Meung-sur-Loire	Beaugency
F – Nord-Ouest	Ouzouer-le-Marché	Saint-Péravy-la-Colombe : **D955** x D935 x D3
G – Nord-N-O	-	Artenay : **D2020** x D405 x D5 x D954
H – Nord-N-E	-	Villereau : **D97** x D297 x D5
I – Est-S-E	Jargeau	-

3.2.3 Les schémas directeurs départementaux des mobilités douces

Les Départements du Loir-et-Cher (2023) et du Loiret (2022) se sont dotés récemment de schémas directeurs des mobilités douces. Ces documents de référence permettent de connaitre la programmation départementale en matière de grandes liaisons cyclables, d'aménagements et d'équipements favorables aux mobilités douces et du co-voiturage. Le SD des mobilités douces du Loiret a été réalisé en 2022 et celui du Loir-et-Cher en 2023.

SYNTHESE ET ENJEUX DES MODES DE DEPLACEMENTS ALTERNATIFS

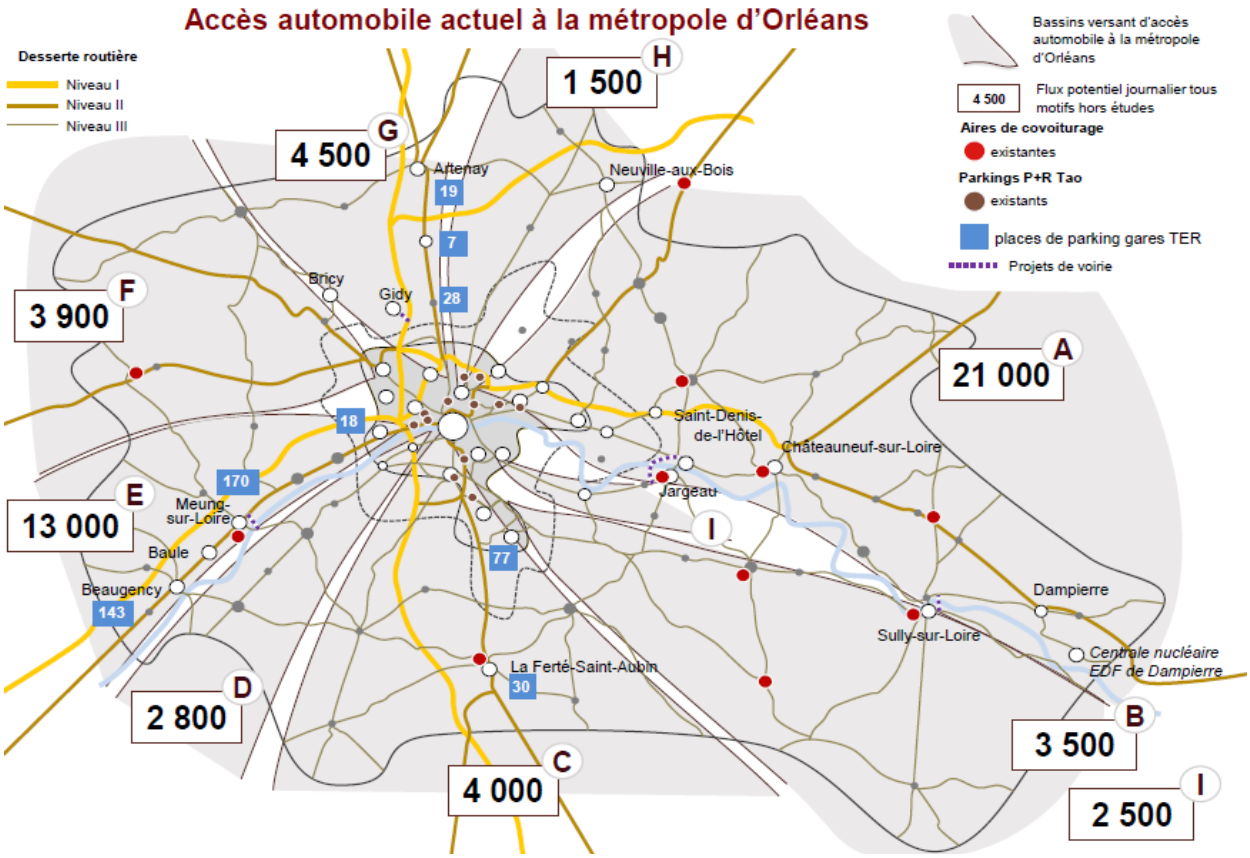
Diagnostic

- Présence de deux voies “Véloroutes européennes” : EuroVelo 3 / La Scandibérique et EuroVelo 6 - Véloroute des fleuves.
- Présence de nombreux itinéraires de promenades et de randonnées (PDIPR).
- 12 aires de co-voiturages localisées sur le territoire des 3 SCoT :
    - 7 sur le PETR Forêt d’Orléans-Loire-Sologne,
    - 4 sur le PETR Pays Loire-Beauce,
    - 1 sur la Communauté de communes des Portes de Sologne

Forces	Faiblesses
Création de 155 km de “la Loire à Vélo” dans le Loiret (revêtements, signalisation, panneaux d'information, aires de repos équipées…). 14 parcours cyclables balisés complètent cet itinéraire.	
Grande qualité des infrastructures sur l’ensemble de la région.	Un co-voiturage peu développé (n’est pas dans les habitudes de la population). Certains axes routiers structurants ne sont pas équipés d’aire de covoiturage : RD 2020 au nord d’Orléans et RD 955 sur l’axe Orléans-Châteaudun.

Enjeux

- **S’appuyer sur les différents tracés pour proposer le déploiement d’une offre facilitant la pratique des mobilités douces sur le territoire des 3 SCoT.**
- **Une vigilance est à porter sur les contraintes à la poursuite du maillage des territoires (nombreuses infrastructures qui croisent ces cheminements).**
- **Le potentiel attractif de la Loire trouve sa limite dans les franchissements qui sont à faciliter.**
- **Développer les aires de covoiturage.**



Carte 48: Source : Schéma des services de mobilité de l'Orléanais. MENSIA, décembre 2017.

4 LE TRANSPORT ROUTIER

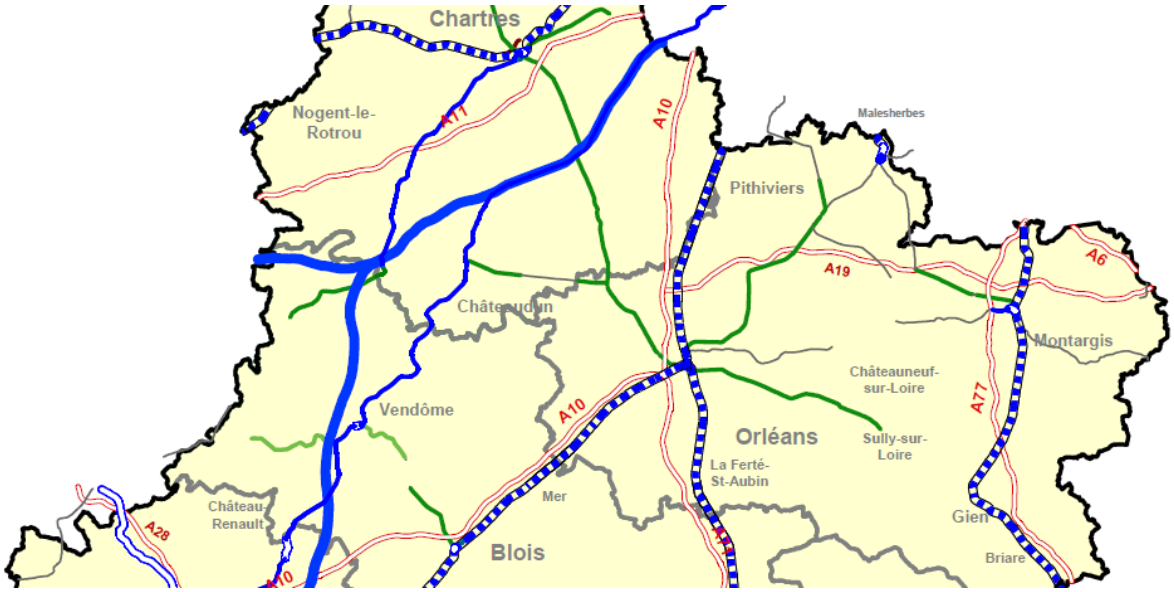
4.1 Structure et hiérarchisation du réseau

4.1.1 Une très bonne accessibilité routière

La région Centre-Val de Loire est la sixième région française métropolitaine par la superficie. Cette grande étendue, ainsi que son positionnement au sud de l'Île-de-France, ont contribué à doter la région d'un important linéaire de réseau routier.

Consistance du réseau routier du Centre-Val de Loire *au 31 décembre 2016*	Autoroutes	Routes nationale	Routes départementales	Voiries communales	Total
18. Cher	124	82	4 608	5 247	10 060
28. Eure-et-Loir	125	165	7 461	5 604	13 355
36. Indre	98	37	4 982	6 148	11 265
37. Indre-et-Loire	204	12	3 954	8 150	12 319
41. Loir-et-Cher	165	47	3 428	6 394	10 034
45. Loiret	266	0	3 619	7 684	11 569
Total	981	342	28 052	39 227	68 601

Source : SDES, *Mémento de statistique des transports*, unité : km



***Carte 49:** Les infrastructures autoroutières et ferrées.*

La grande qualité des infrastructures figure parmi les atouts les plus significatifs de l'attractivité de la région Centre-Val de Loire. Ces infrastructures ont été porteuses de développement par le passé, en permettant à la région Centre-Val de Loire de bénéficier plus tôt que d'autres des facilités de relations avec l'Ile-de-France.

Le territoire des 3 SCoT connaît à partir des années 60 l'apparition de grandes infrastructures autoroutières permettant de placer l'aire urbaine d'Orléans dans les flux d'échanges, en particulier de marchandises, entre le sud de la France et le bassin parisien.

Un rattachement aux grandes agglomérations par un réseau rayonnant

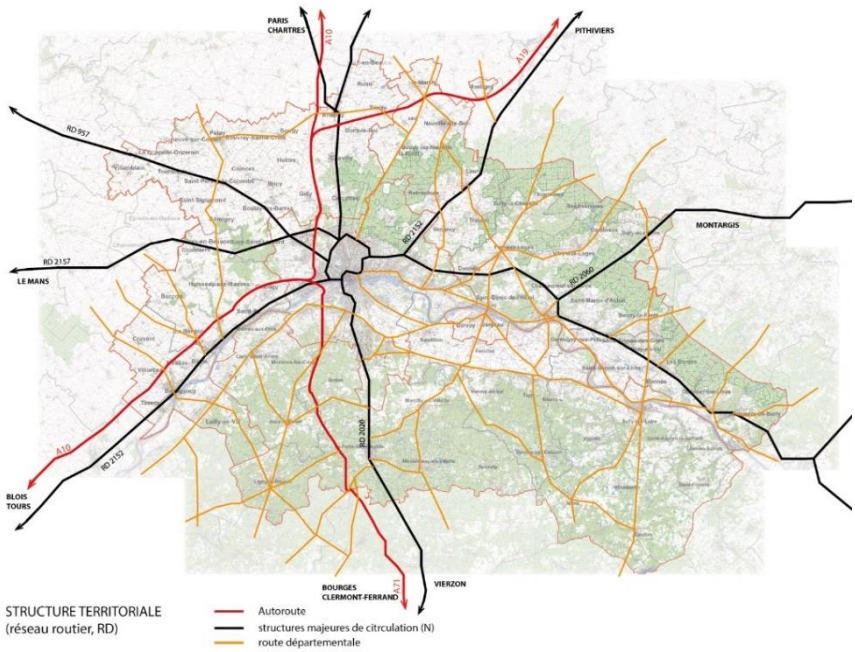
La bonne accessibilité du territoire est permise grâce à une desserte autoroutière en étoile à 4 branches, constituée par les autoroutes A10, A19 et A71, permettant de relier le territoire des trois SCoT à la région parisienne, au grand Ouest, à la Bourgogne et à Clermont-Ferrand.

Ce maillage autoroutier est complété par des liaisons routières efficaces entre les principales villes de la Région Centre-Val de Loire, à l'exception de la liaison Chartres - Orléans.

Avec un seul échangeur présent sur les trois territoires, les infrastructures autoroutières constituent plutôt des coupures physiques que des vecteurs de desserte du territoire.

Le territoire est ainsi structuré par :

- **trois autoroutes** : A10 (vers l'Espagne et Portugal, via Tours et Bordeaux) ; A71 (vers le sud de la France par le Massif Central et Vallée du Rhône) ; A19 contournement parisien.
- Les **cinq routes nationales**, ossature du réseau routier départemental : RD2020 (Paris-Toulouse) / RD2060 (Orléans-Troyes) / RD2152 (suit la Loire depuis Tours vers Fontainebleau) / RD2157 (Le Mans et Rennes) / RD2154 (direction Rouen le Havre).



- Les **voies départementales historiques** : liaisons locales et interdépartementales (itinéraire « bis » : RD921 (Ferté St Aubin-Paris) / RD97 (Etampes).
- La **transversale de l'A19**, nouvel axe est – ouest.

L'autoroute A19 relie l'A5 à l'A10 entre Sens, dans le département de l'Yonne, et Artenay, dans le département du Loiret. Elle s'inscrit dans le plan du grand contournement de Paris. L'autoroute fut ouverte en 1993 (première section qui a servi de fin d'autoroute pour l'A5 en attendant l'ouverture de la section Sens-Troyes).

L'axe transversal de l'A19 reliant Courtenay à Artenay a été ouvert en 2009 et a permis de délester une partie du trafic de la RD 2060, notamment pour les flux de longue distance est-ouest et les flux importants de poids lourds.

Ce contournement, d'une centaine de kilomètres, situé au nord de l'axe ligérien, a participé au contournement sud de l'Ile-de-France. Cet axe a également permis de connecter l'aire urbaine d'Orléans aux grands itinéraires français et européens, notamment par sa connexion avec les autoroutes A10, A77 et A6. Il offre une continuité de la liaison Atlantique - Allemagne.

Cet axe supporte un trafic de grand transit et permet d'assurer la desserte de Montargis et d'Orléans Métropole. Son rôle est prépondérant, notamment dans la desserte interne puisqu'il assure les fonctions d'échange des territoires traversés.

L'A19 traverse notamment la Beauce et la Forêt d'Orléans. Il n'existe aucun échangeur ou sortie autoroutière sur le territoire du PETR Forêt d'Orléans-Loire-Sologne, traversé en partie nord par l'A19. La sortie 7 à Pithiviers permet une desserte de la commune de Neuville-aux-Bois.

L'autoroute A10 , dite « L'Aquitaine », relie Paris à Bordeaux via Orléans, Tours, Poitiers et Niort. Elle permet une bonne desserte de la partie nord/ouest, nord/est et ouest de l'interSCoT.

Sur sa traversée du territoire du SCoT du PETR Pays Loire Beauce, les points d'échange sont les suivants :

<u>Deux échangeurs et un projet d'échangeur :</u>

Un échangeur entre l'A19 et l'A10 au niveau d'Artenay.

Un échangeur entre l'A71 et l'A10 au niveau d'Orléans-Centre, Vierzon, A20 (Châteauroux, Limoges, Toulouse), Bourges, Clermont-Ferrand.

Un nouvel échangeur est en cours de construction au niveau de la commune de Gidy.

<u>Trois sorties :</u>

Sortie 13 au niveau d'Artenay.

Sortie 14 au niveau d'Orléans nord.

Sortie 15 au niveau de Meung-sur-Loire.

L'autoroute A71, appelée aussi « l'Averne », est une autoroute reliant Orléans à Clermont-Ferrand dans le Puy-de-Dôme. Elle est intégralement à 2×2 voies, sauf sur la déviation d'Orléans où ces sections sont aménagées à 2×3 voies.

Dans l'agglomération d'Orléans, Cofiroute a réalisé en 2010 l'élargissement de l'autoroute A71 entre les échangeurs 1 (Orléans-Centre) et 2 (Olivet), par la construction d'une troisième voie sur 6 km afin de fluidifier le trafic. Ce chantier a entraîné le dédoublement du pont de l'A71 sur la Loire.

Sur sa traversée du territoire du territoire de l'inter-SCoT (partie sud), les points d'échange sont les suivants :

Un échangeur :

entre l'A71 et l'A10 au niveau d'Orléans-Centre, Vierzon, A20 (Châteauroux, Limoges, Toulouse), Bourges, Clermont-Ferrand.

Deux sorties :

Sortie 1 au niveau d'Orléans centre.

Sortie 2 au niveau d'Olivet : dessert Orléans-La-Source et le secteur de La Ferté-Saint-Aubin.

Un réseau routier interne en étoile autour d'Orléans

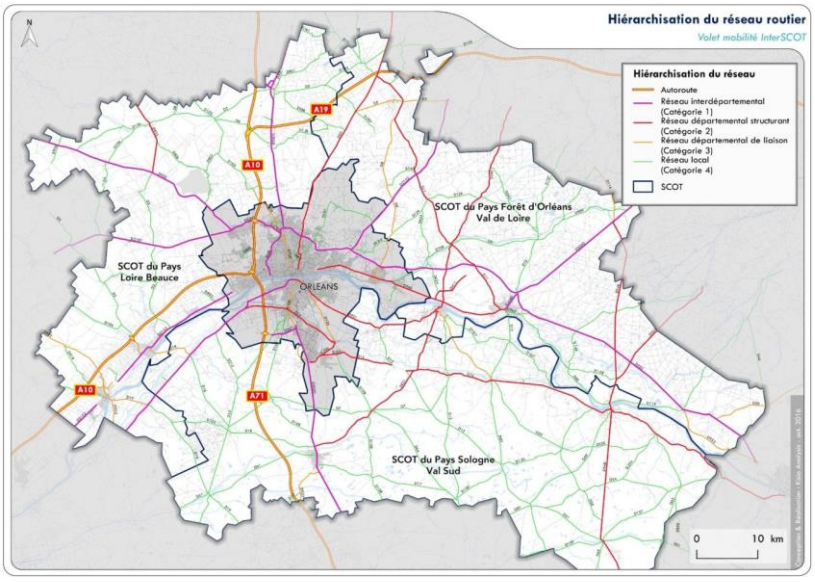
Le réseau routier interdépartemental converge vers Orléans et dessert les principales localités voisines. Les deux axes les plus importants sont la D2060 et la D2020 (ancienne N 20). Les secteurs plus ruraux sont desservis par un réseau local départemental assez dense.

La présence de la Loire marque également l'organisation du réseau, avec des axes routiers importants de part et d'autre (D951 au sud et D952 au nord) et des points de franchissements, qui concentrent les flux routiers dans les principales communes de l'inter-SCoT (Beaugency, Meung-sur-Loire, Jargeau, Châteauneuf-sur-Loire et Sully-sur-Loire).

Malgré son positionnement stratégique aux portes d'Orléans et de l'Ile-de-France, lui conférant des atouts significatifs en matière d'accessibilité et de mobilité, le territoire des trois SCoT souffre d'un problème d'accès interne. En effet, les liaisons sont principalement construites en étoile autour d'Orléans Métropole, négligeant l'accessibilité entre les trois territoires du SCoT et au sein même de ces trois périmètres.

Au sein du périmètre des trois SCoT, on observe un réseau routier relativement dense, assurant les relations entre les principaux territoires, notamment :

- **la RD2152**, qui relie Fontainebleau (77) à Saumur (49) en passant par Orléans, Blois, Tours, Pithiviers et supporte un trafic de 7 000 véhicules/jour en 2016,
- **la RD2020** (ex RN20), desservant l'ouest du département du Loiret, et ayant vocation, avant la mise en service de l'autoroute A10, de relier Paris à la frontière franco-espagnole via Orléans, Vierzon, Limoges, Montauban. En 2006 son trafic était de l'ordre de 26 800 véhicules/jour en 2016,
- **la RD97**, reliant Orléans à Etampes. Elle supporte un trafic de 6 900 véhicules /jour en 2016,
- **la RD952**, longeant la Loire, sur ses coteaux, relie Orléans à Gien. Elle supporte un trafic de 6 700 à 12 000 véhicules /jour en 2016.



***Source :** Etude inter-SCoT « Mobilités et déplacements » de 2017. KISIO.*

4.1.2 La Loire et les franchissements

Le territoire des trois SCoT est marqué par le passage de la Loire, qui forme une limite au niveau des deux PETR, en passant par Orléans Métropole.

Afin d'assurer la liaison entre les territoires des deux PETR, six ouvrages permettent son franchissement. Six autres ouvrages sont recensés sur le territoire d'Orléans Métropole.

	Pont	Année	Rive gauche	Rive droite	Longueur totale (en mètres)	Type de pont	Route / ligne ferroviaire
1	**Pont de Beaugency**	XIVème	Lailly-en-Val	Beaugency	460	Pont en maçonnerie	D925
2	**Pont de Meung-sur-Loire**	1948	Dry	Meung-sur-Loire	271	Pont suspendu	D18
3	**Pont de Jargeau**	1988	Jargeau	Saint-Denis-de-l'Hôtel	323	Pont mixte acier béton	D721
4	**Pont de Châteauneuf-sur-Loire**	1946	Sigloy	Châteauneuf-sur-Loire	276	Pont suspendu	D11
5	**Viaduc ferroviaire de Sully-sur-Loire**		Sully-sur-Loire	Saint-Père-sur-Loire	410	Pont en treillis	Ligne d'Auxy - Juranville à Bourges
6	**Pont de Sully-sur-Loire**	1986	Sully-sur-Loire	Saint-Père-sur-Loire	378	Pont mixte acier béton	D948
7	**Pont de l'A71 sur la Loire**	1980 2011	Saint-Pryvé-Saint-Mesmin	La Chapelle-Saint-Mesmin	400	Pont en béton précontraint	A71
8	**Pont de l'Europe (Orléans)**	2000	Saint-Pryvé-Saint-Mesmin	Orléans, Saint-Jean-de-la-Ruelle	470	Pont en arc	Rue des Hautes Levées ; quai de la Madeleine
9	**Pont Maréchal-Joffre**	1958	Orléans	Orléans	334	Pont mixte acier béton	D2020
10	**Pont Georges V**	1763	Orléans	Orléans	325	Pont en maçonnerie	Avenue Dauphine ; ligne A Tramway
11	**Pont René-Thinat**	1977	Saint-Jean-le-Blanc	Orléans	430	Pont en béton précontraint	Avenue Gaston-Galloux
12	**Pont de Vierzon**	1947	Saint-Jean-le-Blanc	Orléans	455	Pont en arc	Ligne des Aubrais - Orléans à Montauban-Ville-Bourbon

Image 276: Pont de Beaugency

Image 27: Pont de Meung-sur-Loire.

Image 27: Pont de Jargeau.

Image 309: Pont de Châteauneuf-sur-Loire.

Image 30: Viaduc ferroviaire de Sully-sur-Loire

Image 301: Pont de Sully-sur-Loire

4.2 L'usage du réseau routier

4.2.1 Prédominance de la voiture sur les autres moyens de transport

La voiture constitue le moyen de transport le plus utilisé dans les déplacements sur les trois territoires de SCoT (**de l'ordre de 75 % des déplacements quotidiens**), notamment pour les trajets vers la métropole. Cette proportion est moins importante au niveau d'Orléans Métropole (55 %).

Les trois territoires de SCoT présentent une répartition similaire dans le type de transport utilisé. Ainsi, le choix de la voiture est prépondérant, quel que soit le parcours. L'usage des transports en commun peine à atteindre les 10 % de l'ensemble des déplacements.

Les territoires des trois SCoT, périurbains et ruraux, sont fortement dépendants de la voiture du fait d'une offre en transports en commun insuffisamment attractive.

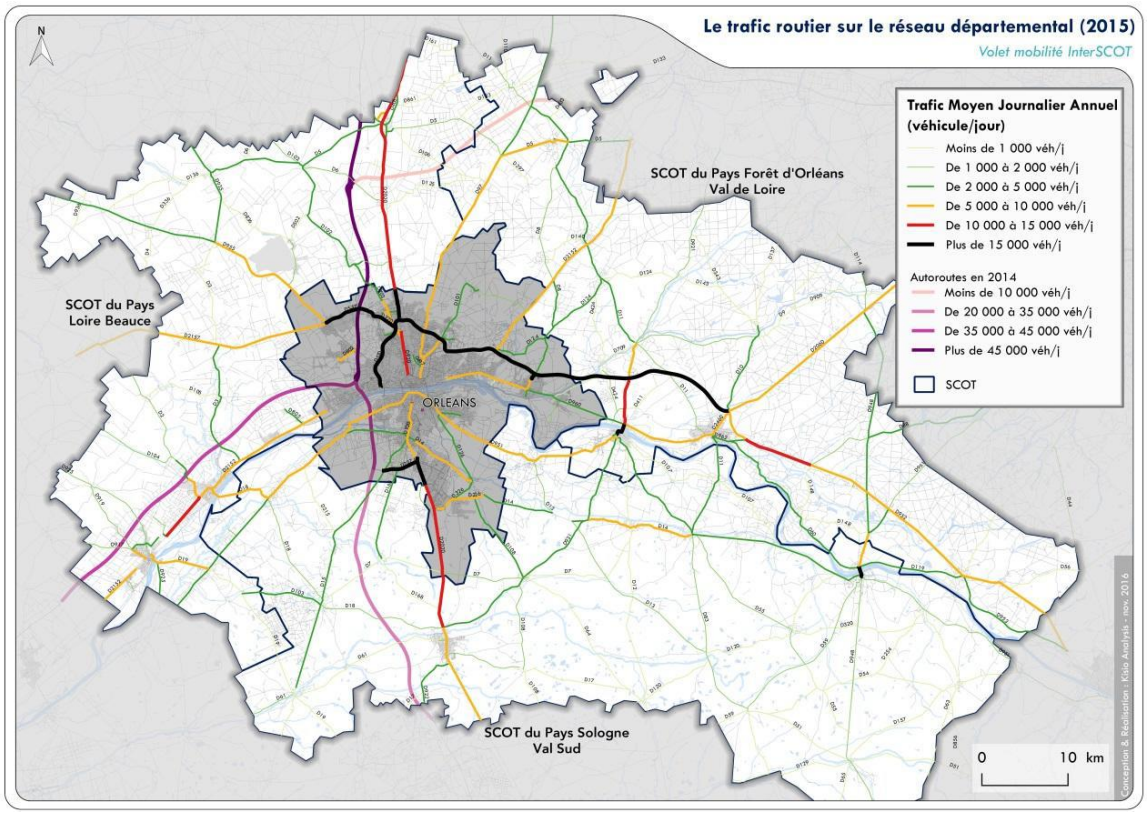
4.2.2 Un trafic routier croissant

Les obligations professionnelles et scolaires, ainsi que les divers besoins d'achats et de loisirs, conduisent à de nombreux déplacements, créant des effets de saturation de trafic sur certains axes routiers à certains moments de la journée et provoquant des difficultés de stationnement. Sur le territoire des trois SCoT, l'A10 et l'A71 supportent des trafics élevés de plus de 30 000 véhicules par jour (2016). Les routes départementales sont également très fréquentées, notamment sur la RD2060 (ex RN60).

Depuis plusieurs années, on observe une croissance continue du trafic routier et plus particulièrement du trafic poids lourds :

- le trafic routier est plutôt contraint sur la dorsale et les pénétrantes,
- l'axe le plus chargé est la RD 2060, entre Orléans et Châteauneuf-sur-Loire (TMJA12 = 50 000 véhicules en sortie d'agglomération et d'environ 20 000 à hauteur de Fay-aux-Loges),
- la D2020 est également chargée, avec environ 13 700 véhicules/jour au nord de la Ferté Saint-Aubin et 11 000 véhicules/jour à hauteur de Chevilly,
- les deux franchissements de la Loire à Jargeau et Sully-sur-Loire concentrent des niveaux de trafic élevés sur des ouvrages de faible gabarit (15 000 véhicules par jour sur des ponts à 2x1 voie dont environ 10 % de Poids-Lourds), avec pour conséquences des problèmes récurrents de congestion sur le secteur,
- ce phénomène se retrouve dans une moindre mesure au niveau des franchissements de la Loire, à Beaugency (9 000 véhicules/jour) et à Meung-sur-Loire (6 500 véhicules/jour).

[12] TMJA : Trafic Moyen Journalier Annuel



***Source :** Etude inter-SCoT « Mobilités et déplacements » de 2017. KISIO.*

L'actualisation des données (trafics 2016) confirme les constats précédents.

	2009		2016		Evolution en 7 ans
A10	au nord, 61.100 veh/jr à Gidy à l'ouest, 36.316 veh/jr à Meung sur Loire	dont 17% PL dont 17% de PL	au nord, 62 226 veh/jr à Gidy à l'ouest, 41 520 veh/jr à Saint-Ay	dont 16,5% PL dont 15,7% de PL	Trafic + 1,8% Trafic + 14,3 %
A71	28.800 veh/jr à Ferté Saint Aubin	dont 8% PL	29.425 veh/jr à Ferté Saint Aubin	dont 14,2% PL	Trafic + 2,2 %
A19	6.898 veh/jr	dont 10% de PL	8 862 veh/jr à Villereau	dont 10,8% de PL	Trafic + 28,5 % (Augmentation dû au développement de ZA)
RD2020	10.641 veh/jr à Artenay 13.337 veh/jr en limite sud de la métropole	Dont 7% PL Dont 6% PL	11 119 veh/jr à Chevilly 13 707 veh/jr en limite sud de la métropole	Dont 6,9% PL Dont 5,4% PL	Trafic + 4,5 % Trafic + 2,8 %
RD 2060	20.725 veh/jr à Donnery	Dont 16 % PL	20 277 veh/jr à Donnery	Dont 14,6% PL	Trafic - 2,2 %
RD2152	12.406 veh/jr à Baule	Dont 7 % PL	12 002 veh/jr à Baule	Dont 6,6% PL	Trafic - 3,2 %

4.2.3 L'insécurité routière (accidentologie)

Source : Observatoire départemental de Sécurité Routière du Loiret (DDT Loiret). Tableau de bord Novembre 2017

Evolution de l'accidentologie (tués et blessés)

En novembre 2017, la mortalité routière a augmenté au niveau national par rapport à novembre 2016. La hausse de la mortalité concerne essentiellement les motocyclistes et les automobilistes.

Dans le Loiret, le mois s'est achevé sur un bilan de un tué, contre trois tués en novembre 2016.

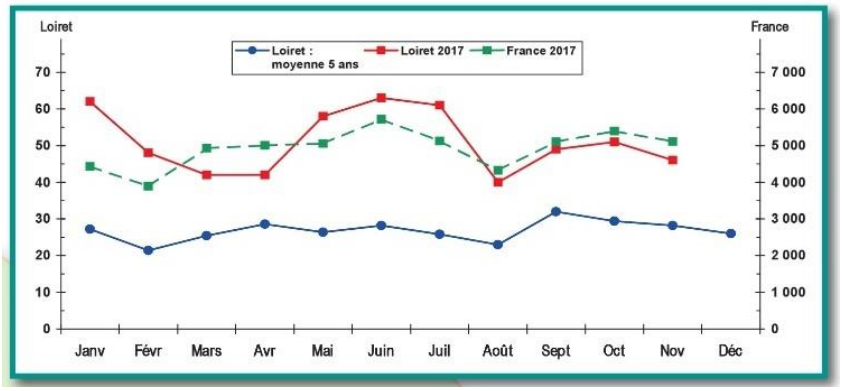
	Novembre 2017
Accidents	**46**
Tués	**1**
Blessés	**57**

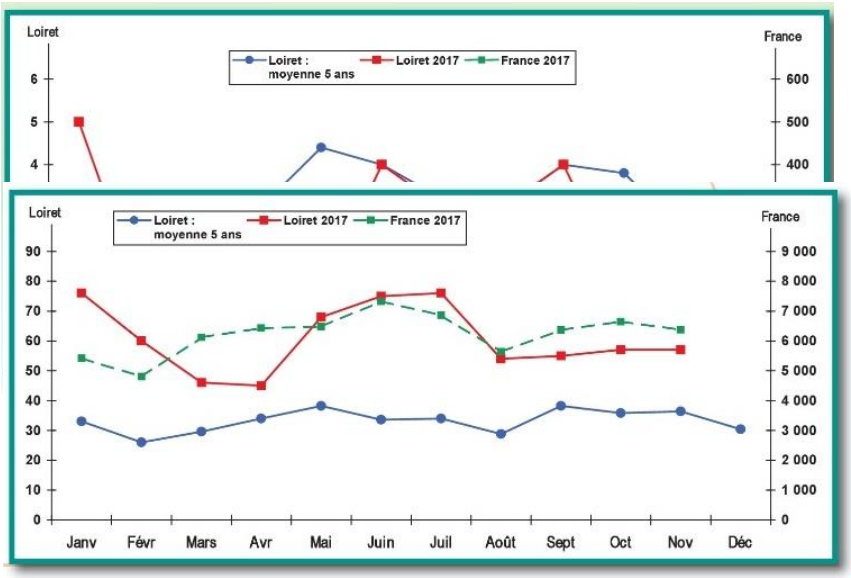
Évolution mensuelle

Accident corporel : survient sur une voie ouverte à la circulation publique, implique au moins un véhicule, provoque au moins une victime (tué ou blessé).

Tué : le tué est une victime d'un accident corporel de la circulation, décédée sur le coup ou dans les 30 jours de l'accident.

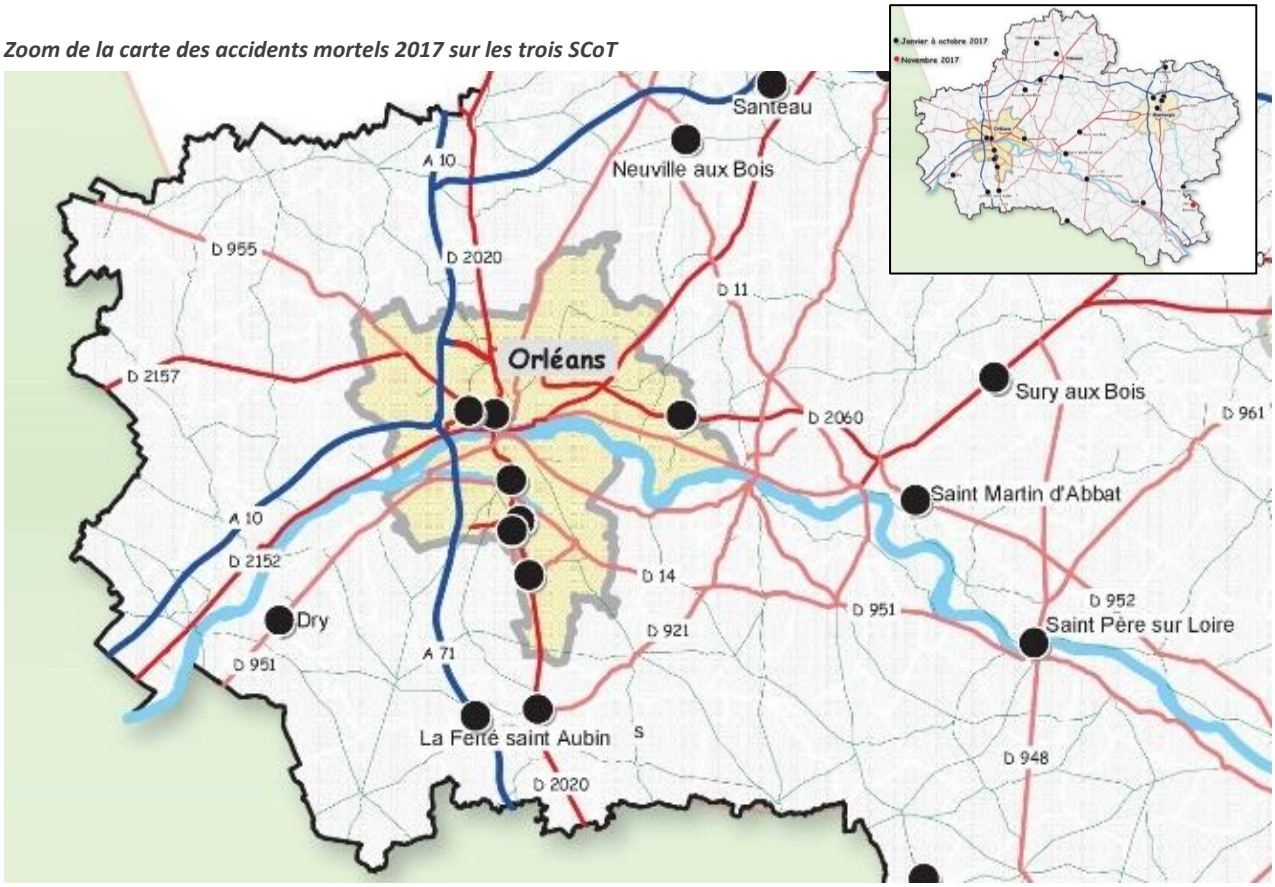
Blessé : le blessé est une victime d'un accident, recevant des soins médicaux. Si son état nécessite plus d'une journée d'hospitalisation, c'est un blessé hospitalisé.



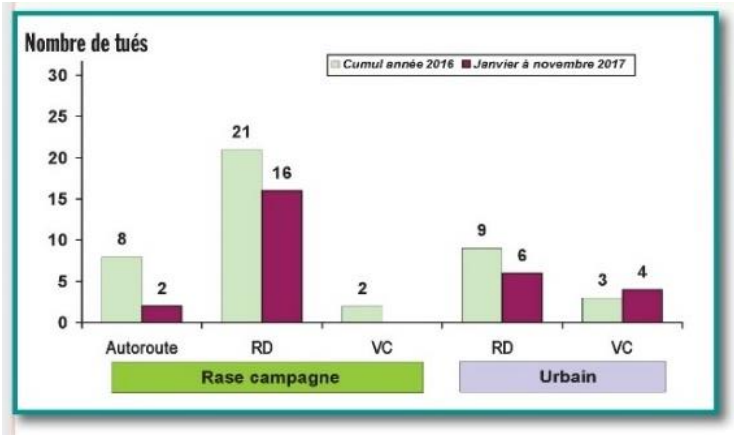


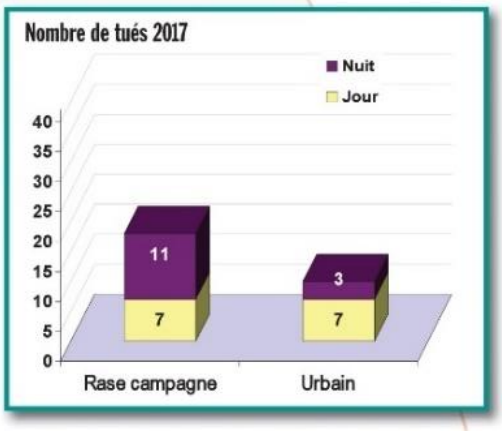
Localisation des accidents mortels

Zoom de la carte des accidents mortels 2017 sur les trois SCoT



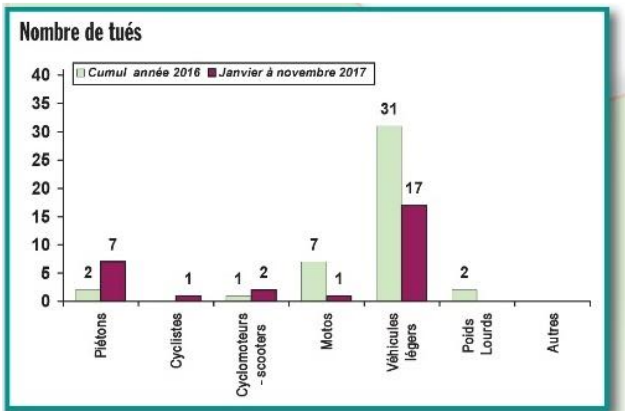
Répartition temporelle et spatiale des accidents mortels



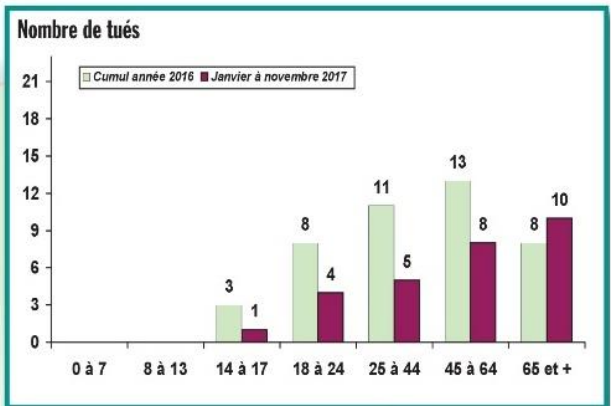


Typologie des accidents mortels

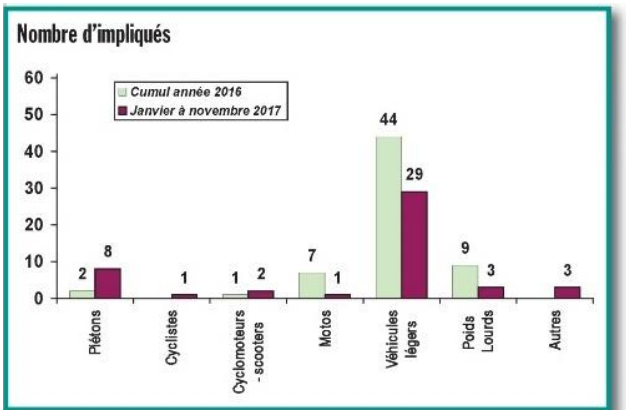
Tués par catégories d'usagers



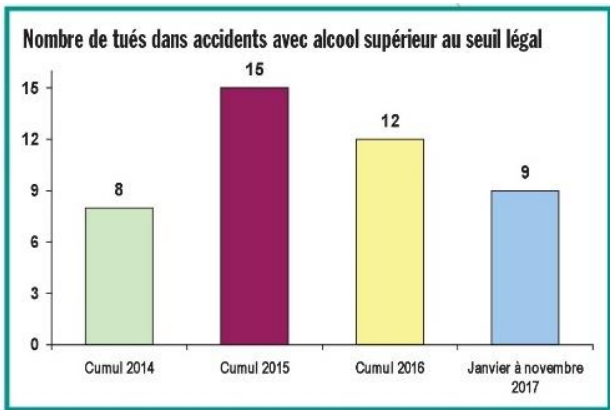
Tués par classes d'âge



Impliqués dans les accidents mortels



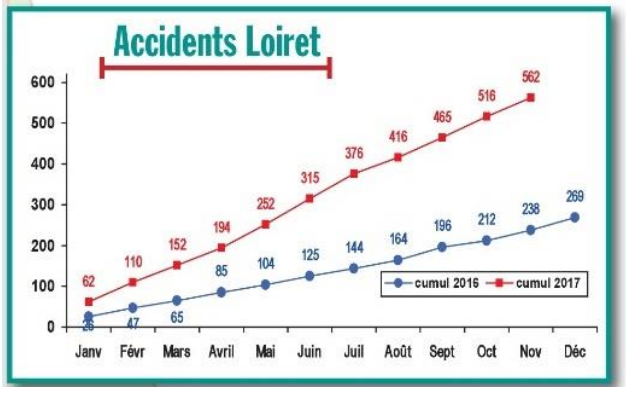
Tués dans accidents avec alcool

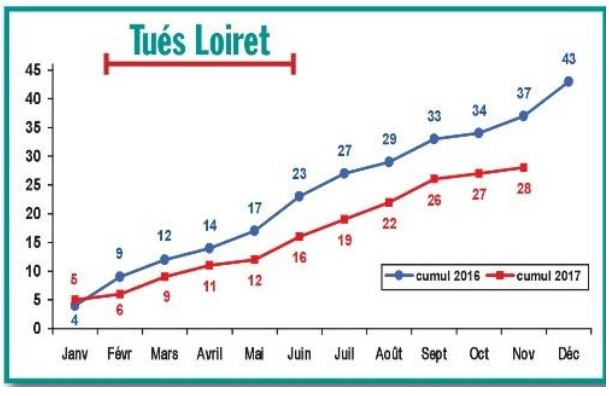


Cumuls de l'année 2017

		Accidents	Blessés	Tués	Victimes*
	2014	337	424	25	449
	2015	314	412	48	460
	2016	269	321	43	364
Janvier à novembre	2017	562	669	28	697

**Victimes : Tués + Blessés*





4.2.4 Un transport de marchandises essentiellement par voie routière

Un fret essentiellement sur le réseau routier

Le réseau routier performant favorise la bonne accessibilité du bassin de vie d'Orléans. Le transport routier assure l'essentiel du trafic de marchandises sur le secteur.

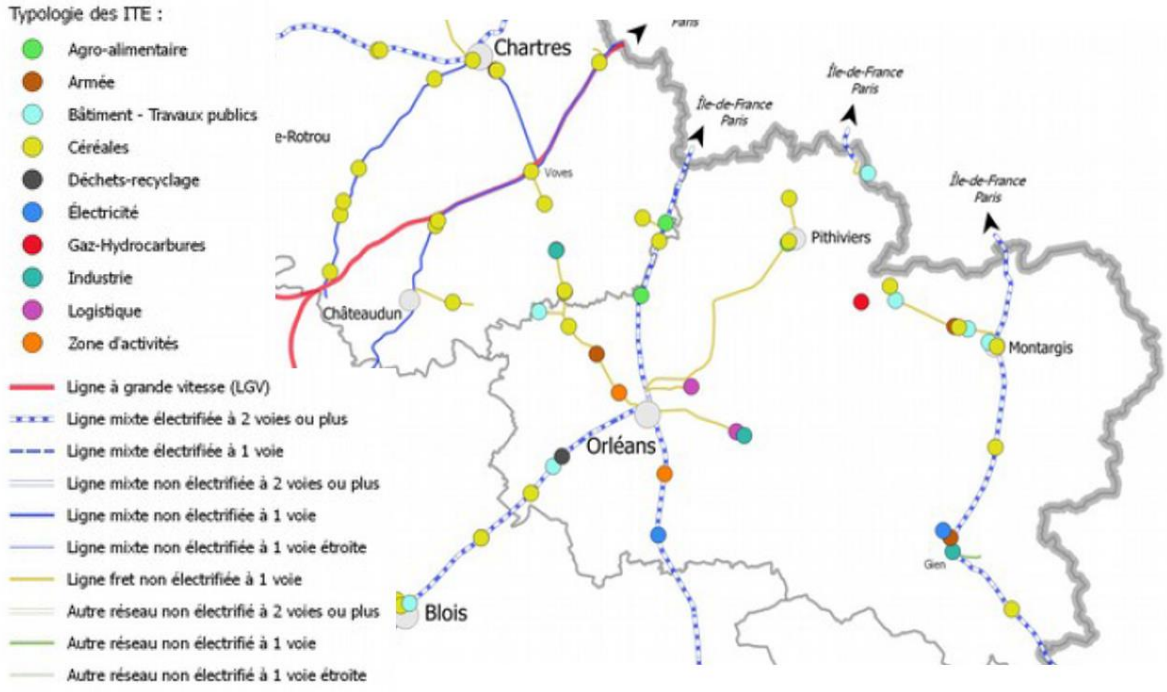
Le fret sur le réseau ferré

Le transport de marchandises par voie ferrée est actuellement peu développé :

- la ligne ferroviaire Orléans - Châteauneuf-sur-Loire n'accueille aujourd'hui que des circulations de fret, mais présente une forte dimension périurbaine,
- sur la ligne Orléans - Chartres - Dreux – Rouen, le fret ferroviaire est à réhabiliter,
- deux lignes présentant un potentiel de développement, Orléans-Sully et Orléans - Pithiviers seront remises à niveau.

L'une des manières d'accéder au Réseau Ferré National (RFN), pour une entreprise qui souhaite expédier ou recevoir des marchandises, est de disposer d'une Installation Terminale Embranchée (ITE). Celles-ci permettent en effet le transit de près de 80 % des tonnages transportés par voie ferrée.

Dans cette grande région agricole du Centre-Val de Loire, le secteur céréalier représente encore près de 88 % des volumes concernés par le fret ferroviaire.



***Carte 50:** Installations Terminales Embranchées (ITE) en région Centre-Val de Loire.*

Source : DREAL Centre-Val de Loire, septembre 2018

Installation Terminale Embranchée (ITE) : ensemble de biens, d'équipements et d'installations de logistique reliés directement par aiguille aux voies du Réseau Ferré National (RFN).

Ligne mixte : ligne supportant à la fois un trafic marchandises et un trafic voyageurs.

Ligne de fret : ligne supportant uniquement un trafic de marchandises.

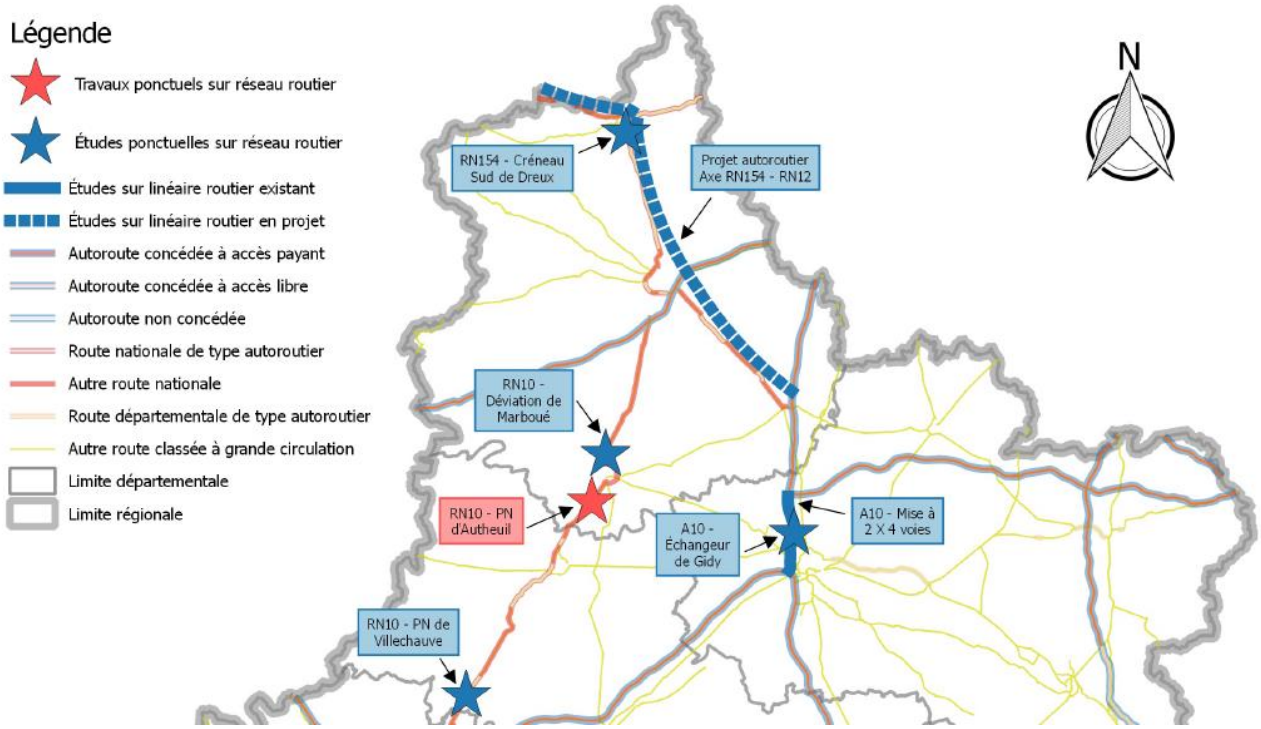
Autre réseau : ligne touristique ou autre type de ligne de fret.

4.3 Les projets routiers

L'évolution du réseau routier pour le rendre plus efficace et adapté aux différents usages nécessite :

- un renforcement du maillage impliquant des mesures d'aménagement d'itinéraires et de franchissement de la Loire,
- une hiérarchisation du réseau pour limiter les effets de diffusion du trafic poids lourds.

4.3.1 Le projet routier de l'Etat de mise à 2x4 voies de l'A10 entre l'A71 et l'A19



***Carte 51:** Projets sur le réseau routier national en région Centre-Val de Loire.*

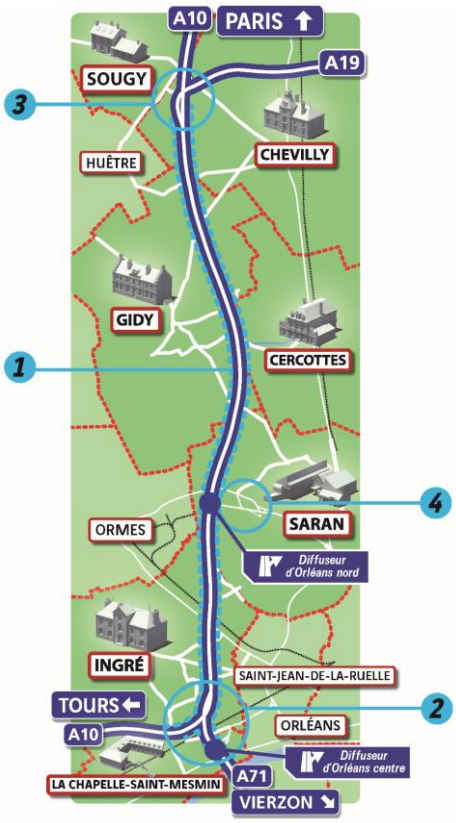
Source : DREAL Centre-Val de Loire, juin 2018

Ce projet routier de l'Etat porte sur la mise à 2 x 4 voies du tronçon autoroutier de l'autoroute A10 compris entre l'échangeur de l'autoroute A71 et celui de l'autoroute A19. La mise en œuvre de ce projet est, en 2023, en cours d'achèvement.

Ce projet vise à faire face à l'augmentation du trafic sur ce secteur projetée par Vinci autoroutes durant les 25 prochaines années. Cofiroute prévoit en effet que le trafic soit amené à presque doubler sur cet axe durant cette période (passage de 68 000 véhicules/jour à 100 000 véhicules/jour).

Le projet comprend :

1. L'aménagement d'une voie supplémentaire dans chaque sens de circulation sur l'A10 entre les bifurcations avec l'A19 et l'A71 ;
2. Le réaménagement de la bifurcation A10 / A71 jusqu'au diffuseur d'Orléans centre ;
3. L'adaptation de la bifurcation A10 / A19 ;
4. La construction d'un parking de covoiturage à proximité de l'échangeur d'Orléans-nord à Saran.



L'arrêté déclarant d'utilité publique les travaux d'aménagement de l'A10 au nord d'Orléans (DUP) est paru au recueil des actes administratifs de la préfecture du Loiret le 9 juillet 2018. Cet arrêté prévoit :

- l'aménagement d'une voie supplémentaire dans chaque sens de circulation de l'autoroute A10 entre les échangeurs de l'A19 et de l'A71, sur environ 16 km ;
- le réaménagement de la bifurcation entre les autoroutes A10 et A71 ;
- l'adaptation de la bifurcation entre les autoroutes A19 et A71 ;
- la création d'un parking de covoiturage à proximité de l'échangeur « Orléans Nord » à Saran ;
- la mise en compatibilité des plans locaux d'urbanisme des communes concernées par le tracé.

Ce projet a fait l'objet d'une concertation publique en 2016, puis d'une enquête publique entre décembre 2017 et janvier 2018.

4.3.2 Projets routiers départementaux

Le projet de déviation de la RD921 entre Jargeau et Saint-Denis-de-l'Hôtel

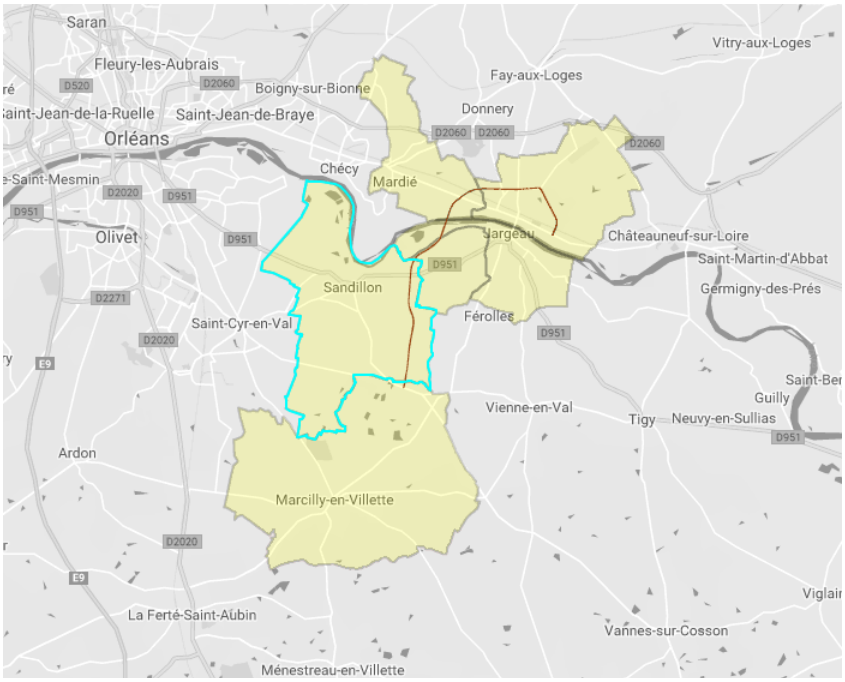
Dans le cadre de son objectif d'optimisation des franchissements de la Loire, le Département du Loiret a pour projet la déviation de Jargeau et Saint-Denis-de-l'Hôtel.

Le projet de déviation de la RD 921 entre Jargeau et Saint-Denis-de-l'Hôtel, d'un linéaire de 14,7 km, prévoit la création d'une route nouvelle à deux voies, entre la RD13 au sud sur la commune de Marcilly-en-Villette et la RD960 à l'est de la commune de Saint-Denis-de-l'Hôtel, en passant par le giratoire existant au nord de Saint-Denis-de-l'Hôtel sur la RD 921. Il comprend un nouveau pont sur la Loire. Les communes concernées par le tracé sont : Marcilly-en-Villette, Sandillon, Darvoy, Mardié, Jargeau et Saint-Denis-de-l'Hôtel.

Le tracé retenu permet de dévier, de manière optimale, le trafic de transit des centres villes de Jargeau, Darvoy et Saint-Denis-de-l'Hôtel, polarisé avec l'agglomération orléanaise, en l'orientant vers les axes structurants du département (RD 2060 au nord et RD 14 au sud).

Cette nouvelle infrastructure contribuera à la sécurisation et l'apaisement des itinéraires existants, afin d'améliorer le cadre de vie de la population des centres villes traversées et favorisera en outre l'émergence du projet de réouverture aux voyageurs de la ligne ferroviaire Orléans-Châteauneuf-sur-Loire.

Dans le cadre de ce projet structurant, le Département s'est attaché à prendre en compte les contraintes majeures hydrauliques, environnementales et paysagères du site.



Carte 52: Carte du tracé proposé à l'enquête publique.

***Source :* https://www.loiret.fr/la-deviation-entre-jargeau-et-saint-denis-de-lhotel**

Le projet de déviation de Meung-sur-Loire / Cléry-Saint-André

Initialement envisagé dans les années 2010, ce projet de déviation était destiné à réduire l'insécurité et les nuisances dues au trafic important dans les communes de Meung-sur-Loire et Cléry-Saint-André. Un trafic important (voitures, poids lourds) cumulé à des voies étroites et des trottoirs exigus, engendre d'importantes difficultés de circulation et renforce l'insécurité et les nuisances liées au bruit et à la pollution.

Le projet de déviation envisagée, longue de 7,1 km, comportait deux voies disposant d'une distance de sécurité de 7 m de large de part et d'autre de la chaussée, ainsi que quatre carrefours giratoires.

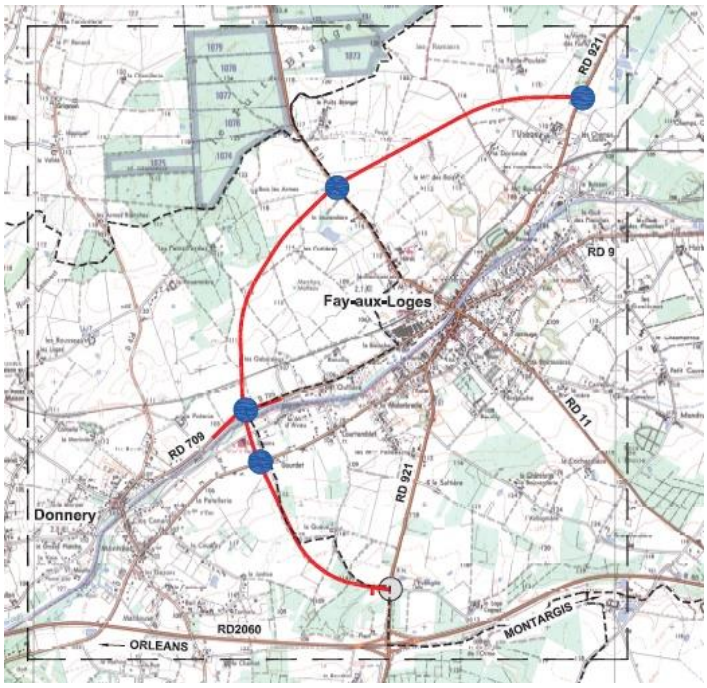
Ce projet n'est plus d'actualité.

Le projet de déviation de Fay-aux-Loges

Le projet porte sur la réalisation de la déviation de la RD921, sur les territoires communaux de Donnery et Fay-aux-Loges.

Le projet a été déclaré d'utilité publique le 5 septembre 2005 et prorogé par arrêté préfectoral du 13 août 2010, pour une durée de 5 ans, portant ainsi la validité de la déclaration d'utilité publique jusqu'au 5 septembre 2015.

Le projet de déviation de Fay-aux-Loges n'est plus d'actualité.



***Source :** dossier d'autorisation au titre des articles L 214-1 à L 214-6 du Code de l'Environnement.*

SYNTHESE ET ENJEUX DU TRANSPORT ROUTIER

Diagnostic

Le réseau routier

- Une bonne accessibilité du territoire par une desserte autoroutière constituée des autoroutes A10, A19 et A71, permettant de relier le territoire des 3 SCoT à la région parisienne, au grand Ouest, à la Bourgogne Franche-Comté et à Clermont-Ferrand. Le réseau routier local est structuré par :
    - **3 autoroutes,**
    - **5 routes nationales,**
    - **1 réseau de voies départementales historiques (RD2020...).**

Le transport routier

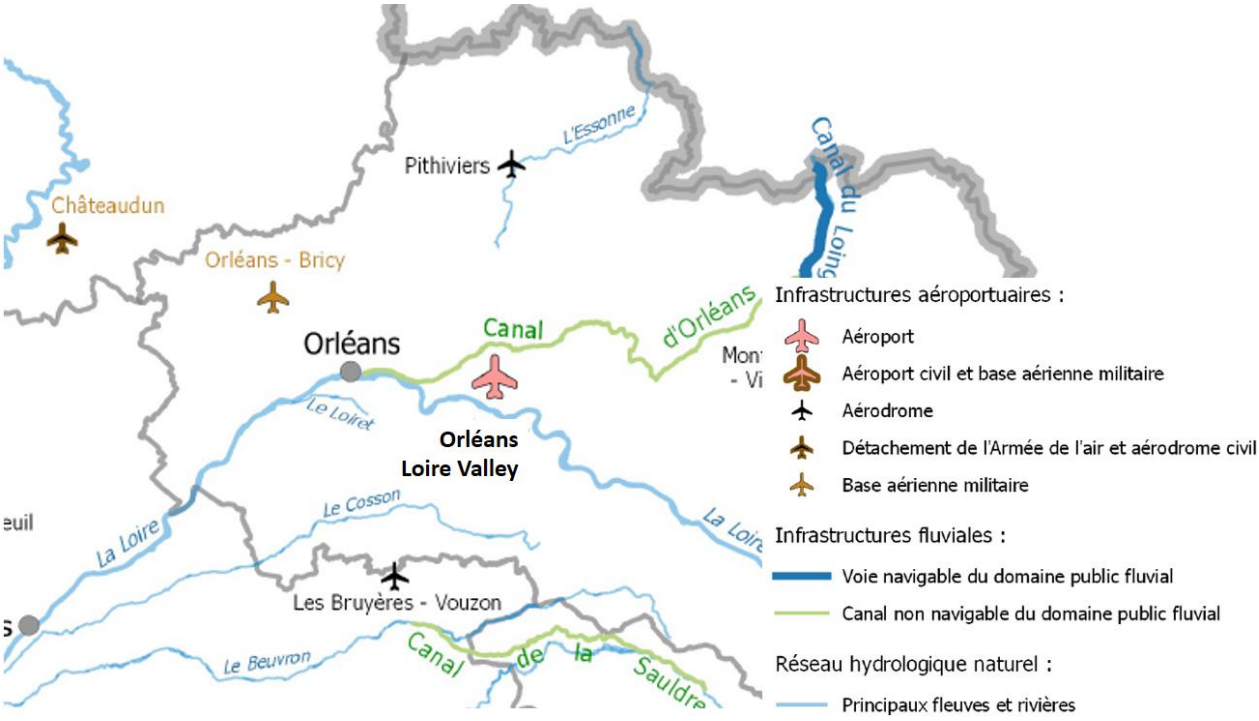
- Prédominance de la voiture sur les autres moyens de transport (de l'ordre de 75 % des déplacements),qui entraine des trafics importants sur l'ensemble du réseau.
- L'A10 et l'A71 supportent des trafics élevés de plus de 60.000 véhicules/jour (2016) sur certaines sections (et de l'ordre de 9 000 véhicules/jour pour l'A19).
- De grands axes départementaux complètent le maillage routier : RD2020 (ex RN20), départementales RD948, RD951, RD921 et RD14.
- L'essentiel du trafic de marchandises est assuré sur le réseau routier.

Forces	Faiblesses
Grande qualité des infrastructures routières.	Le transport de marchandises par voie ferrée est actuellement peu développé.
De nombreux projets structurants pour le développement des infrastructures : Projet routier de l'Etat : - mise à 2x4 voies de l'A10 entre l'A71 et l'A19, - nouvel échangeur sur l'A10 au nord-ouest (commune de Gidy). - déviation de la RD921 entre Jargeau et Saint-Denis-de-l'Hôtel.	Saturation des routes nationales, notamment sur la RD 2060. Problème de congestion au niveau des deux franchissements de la Loire à Jargeau et Sully-sur-Loire, concentrant des niveaux de trafic élevés sur des ouvrages de faible gabarit (16 000 véhicules/jour en 2016 sur ces deux franchissements).
	Un manque de transversales à l'intérieur des territoires. Certains itinéraires sont très fréquentés par les camions, dévalorisant certains trajets et cœur de villages.

Enjeux

- **Développer une complémentarité modale entre réseau routier et réseau ferroviaire.**
- **Renforcer le maillage routier : aménagement d'itinéraires.**

4.4 Une accessibilité aéroportuaire



***Carte 53:** Les infrastructures aéroportuaires et fluviales en région Centre-Val de Loire.*

Source : DREAL Centre-Val de Loire, juin 2018

Aérodrome : surface destinée à l'évolution des aéronefs.

Aéroport : aérodrome disposant d'infrastructures permettant l'accueil de passagers ou le trafic de marchandises.

4.4.1 L'aéroport « Orléans Loire Valley »

L'infrastructure

L'aéroport « Orléans Loire Vallay » est localisé sur la zone des Quatre-Vents (commune de Saint-Denis-de-l'Hôtel), à 10 km au nord-est d'Orléans, sur le territoire du PETR Forêt d'Orléans -Loire-Sologne. Il se situe à 1 heure au sud de Paris.

Il s'étend sur près de 134 hectares. Dédié aux petits et moyens porteurs, il compte une aviation d'affaires, du transport à la demande, ainsi qu'un aéroclub.

La présence des services douaniers et la piste de 1 600 mètres x 30 mètres permettent d'effectuer des vols internationaux directs.

Composante majeure de l'aéroport, la combinaison de deux pistes permet la pratique d'activités variées : une piste en bitume pour accueillir des avions parcourant de longues distances et une piste en herbe pour les planeurs, ULM…

Statistiques de trafic

ANNEE	MVTS TOTAUX	MVTS PRIVES	MVTS CMX	PAX CMX	MVTS AFFAIRE	PAX AFFAIRE	COLIS POSTAGE EN KGS	PLANEURS	LARGAGE PARA	MVTS MILITAIRES
2000	33793	31879	277	589			25235	1637	1554	221
2001	34132	32539	351	1528			9936	1242	1628	225
2002	30993	29481	327	1416	611	2450	3566	1185	1742	224
2003	32301	30375	354	1395	548	2537	6021	1572	1798	176
2004	27481	26164	219	855	811	3757	6913	1098	1679	267
2005	29170	27652	198	811	755	3812	3596	1320	1920	350
2006	29335	27713	136	613	813	3895	5240	1486	2130	844
2007	27744	26174	201	918	763	3947	13292	1369	1908	863
2008	26442	24810	146	797	714	3906	2583	1486	1753	906
2009	27098	25606	171	368	737	2663	62073	1321	1727	1413
2010	28462	26910	118	446	1007	4316	6699	1412	2381	1679
2011	35004	32220	170	460	1042	4980	3268	2612	2271	1066
2012	31943	29522	141	622	1093	5244	3257	2280	1663	850
2013	33164	31438	125	534	1168	5527	4292	1567	1792	638
2014	32625	30519	134	833	1287	5882	2514	1956	2365	484
2015	32077	29267	174	1058	1345	6080	3763,9	2636	2094	591
2016	30941	28116	225	956	879	3387	1426,9	2600	2626	1052
2017	30770	27435	376	1665	795	3139	100	2959	2570	664
2018	23737	20730	184	830	594	2674	2225	2823	2102	488

***Source:* Aéroport « Orléans Loire Valley », octobre 2018.**

Le site enregistre jusqu'à 250 mouvements quotidiens (décollage et atterrissages). Son usage reste minime (830 passagers locaux en 2018 et 24 000 mouvements annuels), au regard des aéroports plus conséquents de la région (Aéroport de Châteauroux-Centre, Aéroport de Tours Val de Loire).

Les aéroports d'Ile-de-France, compte-tenu de leur relative proximité et surtout de leur offre inégalée de liaisons internationales, assurent l'essentiel de la desserte aérienne du territoire de la Région Centre. La plupart des habitants utilise les aéroports d'Orly et de Charles-de-Gaulle, situés à 1h15 et 1h45 respectivement, en empruntant l'A10.

Perspectives

En matière de transport aérien, un axe de développement envisagé au niveau régional est le renforcement de l'activité fret sur l'aéroport de Châteauroux, afin d'accroitre les flux de marchandises sur un axe nord- sud. Un second objectif, indirect mais non négligeable, est l'amélioration de l'accessibilité aux aéroports de Roissy et d'Orly, par un service ferroviaire adapté (notamment le TGV).

Localement, l'aéroport de Saint-Denis-de-l'Hôtel a rallongé sa piste (208 mètres supplémentaires) et modifié son nom en « Orléans Loire Valley », pour mieux s'inscrire dans la dynamique de la métropole orléanaise.

La piste de 1 600 m à présent (2 400 m à Tours et 3 500 m à Châteauroux) et une rampe d'approche lumineuse de 720 m ont pour objectif de répondre aux nouvelles normes de sécurité européennes et d'ouvrir l'aéroport à un trafic aérien plus dense, avec la possibilité de faire atterrir des avions pouvant transporter jusqu'à 100 passagers.

Le développement du tourisme d'affaires est un objectif pour le développement de l'aéroport, avec la perspective d'accueillir des congressistes en grand nombre (avec le projet Co'Met à Orléans - futur équipement couplant parc des expo, salle de congrès et de sport). Le développement de lignes régulière ou même saisonnières est un autre axe de réflexion.

L'aéroport Orléans Loire-Valley prend de l'altitude

L'aéroport de St-Denis-de-l'Hôtel a rallongé sa piste et modifié son nom en Orléans Loire-Valley pour mieux s'inscrire dans la dynamique de la métropole orléanaise.

Une piste rallongée de 208 mètres pour un nouvel essor ! L'aéroport de St-Denis-de-l'Hôtel, rebaptisé opportunément aéroport Orléans Loire-Valley, peut désormais se prévaloir d'une piste de 1 600 mètres de long (contre 2 400 à Tours et 3 500 à Châteauroux), tandis qu'une rampe d'approche lumineuse de 720 mètres offrira aux pilotes des conditions optimales de sécurité à l'atterrissage. L'objectif de ces aménagements de 2 M€, portés essentiellement par le Département du Loiret, est double : satisfaire aux nouvelles normes de sécurité européennes et ouvrir l'aéroport à un trafic aérien plus dense, avec la possibilité de faire atterrir des avions pouvant transporter jusqu'à 100 passagers.

« Parmi nos objectifs, il y a l'ouverture de lignes régulières mais pour cela il faut que l'on trouve des partenaires tels que la Région et la métropole », explique Jean-François Vassal, le directeur de l'aéroport. Quand on évoque avec lui une concurrence directe avec l'aéroport de Tours, Jean-François Vassal se fait prudent. Et réaliste. *« Je ne suis pas dans cette logique. Nous ne pourrons pas accueillir des Airbus Ryanair auxquels il faut une piste de 2 000 mètres. Nous voulons fournir aux habitants du Loiret des vols de qualité qui serviront les intérêts de la métropole d'Orléans. Je ne connais pas de métropole qui n'ait pas d'aéroport. »*

Même analyse de la part de Frédéric Néraud, vice-président du Département et président du syndicat mixte qui gère l'aéroport depuis trente ans. *« Avec le projet CO'Met à Orléans* – le futur équipement couplant parc des expos, salle de congrès et de sport, NDLR – *il y a la perspective d'accueillir des congressistes en grand nombre et un tourisme d'affaires. Et puis, nous allons étudier sérieusement la possibilité de proposer des lignes régulières ou même saisonnières. (…) Nous avons des demandes fortes pour la Corse, les grandes villes du littoral méditerranéen, Marseille, Montpellier, Nice, etc. Nous n'excluons pas non plus les destinations du Nord, Amsterdam ou Londres. »*

L'allongement de la piste permet de faire atterrir et décoller des avions réservés aux voyages d'affaires ou de groupes, dont les Falcon de Dassault et les Q400 de Bombardier. *« Nous allons offrir des conditions de sécurité qui sont celles des plus grands aéroports »*, se félicite Jean-François Vassal.

Benoît Lonceint, à la tête d'une société de location d'avions depuis 2010, Air PME devenu Flighty.fr, salue *« les équipements de tout premier plan de cet aéroport »*. Le chef d'entreprise organise, depuis peu, des vols réguliers à destination de Lille, Lyon, Strasbourg, Bordeaux et Nantes à partir de plusieurs aéroports de la région. Et pour lui, pas de doute non plus, un nouvel horizon s'est bel et bien ouvert pour l'aéroport orléanais.

4.4.2 La base aérienne 123 Orléans-Bricy

La base aérienne 123 Orléans-Bricy de l'Armée de l'Air française est située à une quinzaine de kilomètres à l'ouest d'Orléans, près de la commune de Bricy. Elle s'étend sur 736 ha, répartis sur les communes de Bricy, Boulay-les-Barres, Coinces et Saint-Péravy-la-Colombe. Elle emploie de l'ordre de 2 800 personnes, dont une centaine de civils.

Depuis le 1er septembre 2015, la base d'Orléans-Bricy abrite à nouveau la 61e escadre de transport (unité de transport de l'armée de l'air française formée le 1er avril 1946 à Chartres et dissoute le 31 juillet 1996 sur la base d'Orléans).

Le 2 juillet 2014, la base aérienne 279 Châteaudun a été dissoute. Ses installations sont à présent rattachées à la base aérienne d'Orléans-Bricy.

Cette infrastructure aéroportuaire monte en puissance, selon les responsables militaires du site. Parallèlement, les besoins en logements du site augmentent avec la hausse des effectifs liée :

***Image 31:** Base aérienne 123 d'Orléans-Bricy. Illustration © Eric Malot.*

- d'une part, aux flottes d'avions A400M et Hercule C130J stationnées avec leurs équipages sur la base aérienne du Loiret ;
- d'autre part, à certains personnels des commandos de parachutistes de Bordeaux et Dijon, transférés récemment à Bricy.

Un potentiel a été identifié parmi les nombreux bâtiments présents sur le site, qui a été audité dans le cadre d'un Rapport d'information sur le parc immobilier du ministère des Armées (Sénat, juillet 2017). Deux bâtiments parmi les plus anciens de la base sont inutilisés et très vétustes. Ils pourront faire l'objet d'une rénovation ou d'une destruction/reconstruction (études en cours).

La base accueille actuellement les 18 A4OOM de l'armée et à terme, cela pourrait aller jusqu'à 35 voire 50 appareils. Il est prévu une extension du dépôt de munitions. Concernant l'extension, la base va réajuster ses plans pour mieux les faire correspondre aux besoins réels de l'armée de l'aire sans les surestimer.

5 SYNTHESE ET ENJEUX

Les conclusions de l'étude inter-SCoT « Mobilités et déplacements » de 2017 (étude KISIO réalisée selon les anciens périmètres de SCoT qui ont évolué en 2017), sur l'analyse de l'ensemble des offres de mobilité, sont les suivantes :

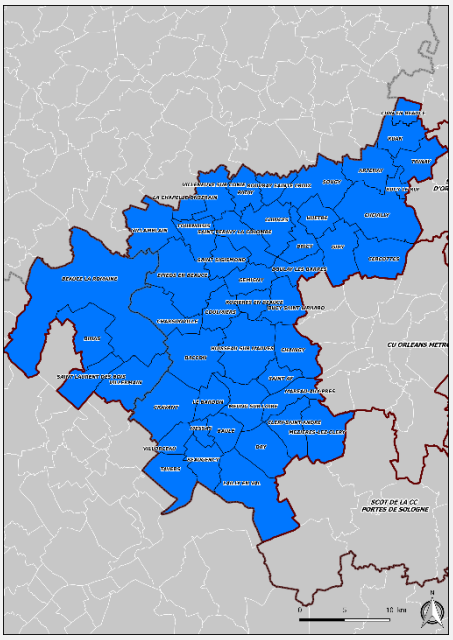
	Pays Loire Beauce	Pays Sologne Val Sud	Pays Forêt d'Orléans Val de Loire
(Ulys)	Offre déséquilibrée : faible au nord, élevée au sud 1 ligne structurante (9)	Niveau d'offre faible. Seule la commune de Sully/Loire bénéficie d'une offre élevée Aucune ligne structurante	Niveau d'offre satisfaisant 3 lignes structurantes (3, 17, 20)
	Bonne offre qui structure le territoire : 2 gares de proximités + 6 haltes *Projet de réouverture Orléans – Chartres : 2 haltes au Nord (2023)*	1 gare de proximité – niveau d'offre satisfaisant mais fréquentation faible	Aucune gare actuelle *Projet de réouverture ligne Châteauneuf – Orléans : 2 arrêts (2021)*
	Peu d'aménagements de loisir hors Loire à Vélo Quelques pistes et liaisons cyclables pour relier les établissements scolaires mais sans stratégie intercommunale	Offre cyclotourisme bien développée (4 boucles) + *schéma de programmation de 8 nouvelles boucles*	3 boucles cyclotouristiques, projet de 8 nouvelles boucles. *Démarche d'aménagement de liaisons intercommunales au niveau de la CC val d'Or* Aménagement utilitaire dans les communes du sud essentiellement
	Desserte satisfaisante Trafic élevé sur D2020 et D2152, congestion aux traversées de la Loire (Meung-sur-loire et Beaugency) 1 aire de covoiturage officielle	Points noirs au niveau des traversées de la Loire Trafic élevé sur D2020 entre La Ferté St Aubin et Orléans 4 aires de covoiturage officielles	Saturation à l'approche des pôles urbains - Trafic très élevé sur D2060 *Projet contournement de Jargeau* 3 aires de covoiturage officielles

Source : étude interSCoT « Mobilités et déplacements » de 2017, KISIO

SYNTHESE GENERALE SELON LES NOUVEAUX PERIMETRES DE SCOT

Diagnostic

PETR Pays Loire-Beauce



- Des disparités de niveau d'offre du réseau Rémi, avec le secteur de la Communauté de Communes de la Beauce Loirétaine où l'offre est faible (voire inexistante pour trois communes), tandis que l'axe Beaugency-Chaingy bénéficie d'une offre élevée.
- Des services de transport de proximité organisés ponctuellement à l'initiative d'établissements de santé ou sociaux (Beaugency et Meung-sur-Loire).
- Un territoire privilégié par la desserte ferroviaire TER, avec huit des neuf points d'arrêts que compte le territoire de l'inter-SCoT et un projet de réouverture de la ligne Orléans-Chartres qui comportera deux haltes ferroviaires supplémentaires sur le PETR à horizon 2023. Deux gares constituent des pôles de rabattement importants sur le réseau ferroviaire : Beaugency et Meung-sur-Loire qui génèrent une demande élevée de stationnement.
- Peu d'aménagements cyclables sont recensés concernant l'offre de loisir (hors itinéraire Loire à Vélo) et des aménagements « utilitaires » sont réalisés au coup par coup par les principales communes du territoire pour les liaisons vers les établissements scolaires (Beaugency, Meung, Saint-Ay, Chaingy), mais sans stratégie intercommunale identifiée.
- Deux aires de covoiturage aménagées sur le territoire, pas d'initiatives de type PDE (Plan de Déplacements d'Entreprises) recensée pour l'organisation de la mobilité des actifs (expérimentation non aboutie par la base aérienne de Bricy).
- Une desserte routière globalement satisfaisante, des problèmes de congestion identifiés au niveau des traversées de la Loire à Meung-sur-Loire et Beaugency (accès à l'échangeur de l'A10).

Enjeux

Le « paysage » de la mobilité sur le territoire des trois SCoT est marqué par une dépendance très forte à l'automobile (de l'ordre de 75 % de l'ensemble des déplacements).

L'usage prépondérant de la voiture engendre un fort impact environnemental. Sur l'ensemble des transports en action sur le territoire, elle provoque d'importantes émissions de gaz à effet de serre.

Le transport de marchandise sur route constitue également une caractéristique forte sur le territoire, aux portes de l'Ile-de-France et à l'interface avec le grand ouest. Il a un impact négatif pour l'environnement (bruit, pollution, sécurité…).

Le transport de fret sur le réseau ferroviaire est une solution à développer à long terme.

Le maintien de la dépendance à la mobilité automobile peut constituer un facteur de précarité important pour certaines catégories de population et certains secteurs plus ruraux des trois SCoT.

L'infléchissement des tendances observées en termes de mobilités sur le territoire des trois SCoT devra prendre en compte les orientations suivantes :

- **l'accompagnement des pratiques de mobilité vers un moindre usage individuel de l'automobile (transports en communs, co-voiturage…).**
- **la poursuite d'une politique d'aménagement des secteurs stratégiques (gares...) et son articulation multimodale.**
- **le repositionnement de la marche et du vélo dans le champ de mobilité quotidienne de proximité et de la mobilité de loisirs et de leur lien avec les autres modes de déplacement.**