

Envoyé en préfecture le 15/03/2021

Reçu en préfecture le 15/03/2021

Affiché le

ID : 045-200005932-20210309-2021\_01\_01B-DE

**SCOT** des  
territoires ruraux  
de l'Orléanais

## SCHÉMA DE COHÉRENCE TERRITORIALE

# COMMUNAUTÉ DE COMMUNES DES PORTES DE SOLOGNE

Pièce n°1.2

Rapport de présentation

*Diagnostic*

Document approuvé en Conseil Communautaire  
le 9 mars 2021



**Portes de Sologne**

COMMUNAUTÉ DE COMMUNES

Envoyé en préfecture le 15/03/2021

Reçu en préfecture le 15/03/2021

Affiché le



ID : 045-200005932-20210309-2021\_01\_01B-DE

## Sommaire

### **PARTIE 1 : HABITAT ..... 6**

<b>1</b>	<b>DES TERRITOIRES RURAUX ET PÉRIURBAINS CARACTÉRISÉS PAR UN DYNAMISME DÉMOGRAPHIQUE....</b>	<b>7</b>
1.1	Un territoire rural et périurbain.....	7
1.2	Marqué par une forte dynamique démographique, notamment au cours de la dernière décennie .....	9
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 .....	14
<b>2</b>	<b>DES MIGRATIONS RÉSIDENTIELLES RELATIVEMENT ÉQUILBRÉES.....</b>	<b>15</b>
2.1	Des entrants et sortants au profil plutôt jeune et familial .....	15
2.2	Des flux entrants et sortants principalement en interaction avec Orléans Métropole .....	16
<b>3</b>	<b>UN PROFIL FAMILIAL .....</b>	<b>17</b>
3.1	Une part élevée des 30 - 60 ans et des moins de 15 ans .....	17
3.2	Un indice de jeunesse peu élevé mais qui diminue moins qu'ailleurs.....	18
3.3	Un vieillissement de la population : un quart de la population a plus de 60 ans .....	19
3.4	Une répartition homogène des ménages .....	21
3.5	De grands ménages dont la taille moyenne diminue moins fortement qu'ailleurs .....	22
<b>4</b>	<b>SYNTHÈSE ET ENJEUX SUR LA DÉMOGRAPHIE .....</b>	<b>24</b>
<b>5</b>	<b>L'ÉVOLUTION ET LES CARACTÉRISTIQUES DU PARC DE LOGEMENTS.....</b>	<b>25</b>
5.1	Trois territoires de villégiature en voie de périurbanisation .....	25
5.2	Un parc de logements essentiellement constitué d'habitat individuel .....	27
5.3	Un parc où prédomine le grand logement individuel (T4 à +) .....	27
5.4	Un parc de logements vieillissants.....	29
5.5	Deux tiers des logements occupés par des propriétaires .....	32
5.6	Une offre de logements locatifs aidés relativement bien développée .....	33
5.7	Un marché de la construction en baisse progressive .....	34
5.8	Un marché immobilier attractif en périphérie.....	37
5.9	Un parc vacant à réinvestir .....	38
5.10	Les politiques de l'Habitat .....	40
	<b>SYNTHÈSE ET ENJEUX SUR LE PARC DE LOGEMENTS.....</b>	<b>44</b>
<b>6</b>	<b>L'ARMATURE EN ÉQUIPEMENTS ET SERVICES.....</b>	<b>45</b>
6.1	Le maillage du territoire en équipements et services .....	46
6.2	Une offre de soins insuffisante, à renforcer .....	48
6.3	Les équipements scolaires et périscolaires.....	52
6.4	Les équipements culturels, sportifs et de loisirs.....	54
6.5	Une offre touristique entre patrimoine médiéval et Vallée de la Loire.....	55
6.6	Un accès au haut débit en progression.....	60
	<b>SYNTHÈSE ET ENJEUX SUR LES ÉQUIPEMENTS ET LES SERVICES .....</b>	<b>62</b>
<b>7</b>	<b>ANNEXES STATISTIQUES .....</b>	<b>63</b>
7.1	Répartition des communes par strates démographiques .....	63
7.2	Evolution démographique par territoire (SCoT, EPCI) .....	67

## **PARTIE 2 : ECONOMIE ..... 69**

<b>1</b>	<b>LE TISSU ÉCONOMIQUE LOCAL .....</b>	<b>70</b>
1.1	Le tissu économique local.....	70
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 .....	71
1.3	Des activités réparties entre économie présentielle et activités productives .....	74
1.4	L'artisanat : un tissu économique de proximité essentiel .....	77
1.5	L'activité d'extraction des carrières.....	79
<b>2</b>	<b>DÉSÉQUILIBRE SOCIOPROFESSIONNEL .....</b>	<b>92</b>
2.1	Un faible nombre d'emplois, qui diminue légèrement.....	92
2.2	Taux d'activité des 15 à 64 ans .....	92
2.3	Un rapport emplois / actifs déséquilibré .....	93
2.4	Niveau d'activités de la population .....	93
2.5	Des flux domicile - travail à destination de pôles d'emplois extérieurs .....	98
<b>3</b>	<b>L'OFFRE TOURISTIQUE .....</b>	<b>101</b>
3.1	Tendance sur l'activité touristique du Val de Loire .....	101
3.2	Un patrimoine riche et multiforme.....	102
3.3	L'offre d'hébergement touristique .....	103
3.4	Une organisation touristique à renforcer (promotion, accueil) .....	104
3.5	Des perspectives et des projets de développement.....	104
3.6	Centre-Val de Loire : Pôle touristique régional.....	105
<b>4</b>	<b>DES CAPACITÉS D'ACCUEIL D'ENTREPRISES À CONFORTER.....</b>	<b>107</b>
4.1	Les zones d'activités économiques (ZAE) sur la Communauté de Communes des Portes de Sologne .....	107
	<b>SYNTHÈSE ET ENJEUX SUR L'ÉCONOMIE.....</b>	<b>110</b>

## **PARTIE 3 : URBANISME ..... 111**

	<b>PREAMBULE .....</b>	<b>112</b>
<b>1</b>	<b>DES ENSEMBLES PAYSAGERS DIVERSIFIÉS .....</b>	<b>114</b>
1.1	La Beauce.....	115
1.2	Le Val de Loire.....	115
1.3	La Sologne.....	116
1.4	La Forêt d'Orléans.....	116
<b>2</b>	<b>TROIS TERRITOIRES ORGANISÉS AUTOUR D'UN PATRIMOINE PAYSAGER, ARCHITECTURAL ET CULTUREL EXCEPTIONNEL .....</b>	<b>117</b>
2.1	Un « paysage culturel vivant » inscrit par l'UNESCO à préserver .....	117
2.2	Un paysage du Val de Loire en plusieurs entités .....	121
<b>3</b>	<b>LA CC DES PORTES DE SOLOGNE : LES PAYSAGES BOISÉS DE LA SOLOGNE .....</b>	<b>123</b>
<b>4</b>	<b>LES MORPHOLOGIES URBAINES.....</b>	<b>127</b>
4.1	La Loire, structure historique du développement .....	127
4.2	Des structurations de villages variées selon le paysage .....	129
4.3	Typologie des formes urbaines.....	130

<b>5</b>	<b>LES TENDANCES D'ÉVOLUTION .....</b>	<b>131</b>
5.1	Vers une prise en compte des franges urbaines et de la morphologie de village pour limiter l'étalement urbain	131
<b>6</b>	<b>LA POLITIQUE FONCIÈRE.....</b>	<b>133</b>
6.1	Les documents d'urbanisme locaux.....	133
6.2	L'analyse de la consommation de l'espace.....	134
6.3	Le contexte foncier sur la Communauté de Communes des Portes de Sologne .....	136
6.4	La consommation foncière à l'échelle de l'Inter-SCoT.....	139

## **PARTIE 4 : MOBILITE .....** **141**

<b>PREAMBULE .....</b>	<b>142</b>	
<b>1</b>	<b>ELEMENTS DE CADRAGE.....</b>	<b>143</b>
1.1	Un territoire positionné à la croisée de grands espaces européens.....	143
1.2	Un territoire sous l'influence de grandes métropoles et bien desservi par le réseau autoroutier .....	144
1.3	Aménagement et planification .....	145
1.4	Le Plan de Déplacements Urbains (PDU) d'Orléans Métropole.....	147
1.5	Les mobilités : la demande .....	149
<b>2</b>	<b>L'OFFRE EN TRANSPORTS COLLECTIFS ET L'INTERMODALITÉ.....</b>	<b>153</b>
2.1	L'offre ferroviaire .....	153
2.2	L'offre routière en transports collectifs .....	162
2.3	L'intermodalité .....	173
<b>3</b>	<b>LES MODES DE DÉPLACEMENT ALTERNATIFS.....</b>	<b>181</b>
3.1	Les modes actifs (vélo, marche) : un usage de loisirs principalement.....	181
3.2	Le covoiturage.....	191
<b>4</b>	<b>LE TRANSPORT ROUTIER .....</b>	<b>195</b>
4.1	Structure et hiérarchisation du réseau .....	195
4.2	L'usage du réseau routier .....	200
4.3	Les projets routiers .....	206
<b>5</b>	<b>UNE ACCESSIBILITÉ AÉROPORTUAIRE.....</b>	<b>211</b>
<b>SYNTHÈSE.....</b>	<b>214</b>	

Envoyé en préfecture le 15/03/2021

Reçu en préfecture le 15/03/2021

Affiché le



ID : 045-200005932-20210309-2021\_01\_01B-DE

# PARTIE 1 : HABITAT

# 1 DES TERRITOIRES RURAUX ET PERIURBAINS CARACTERISES PAR UN DYNAMISME DEMOGRAPHIQUE

## 1.1 Un territoire rural et périurbain

Le territoire des SCoT PETR Pays Loire Beauce, PETR Forêt d'Orléans-Loire-Sologne et CC Portes de Sologne compte **161 582 habitants en 2014**. La population est inégalement répartie : la majorité des habitants se regroupent 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.

La **Communauté de communes des Portes de Sologne** est le territoire le moins peuplé car le moins étendu (**7 communes**), avec 15 238 habitants en 2014 (9,6 %).

48 % des communes des 3 SCoT comptent moins de 1 000 habitants.

5 communes regroupent plus de 20 % de la population des 3 SCoT.

A l'échelle du bassin de vie d'Orléans (intégrant Orléans Métropole), la population des trois SCoT représente 36,6 % : 161 582 habitants sur un total de 441 131 personnes.

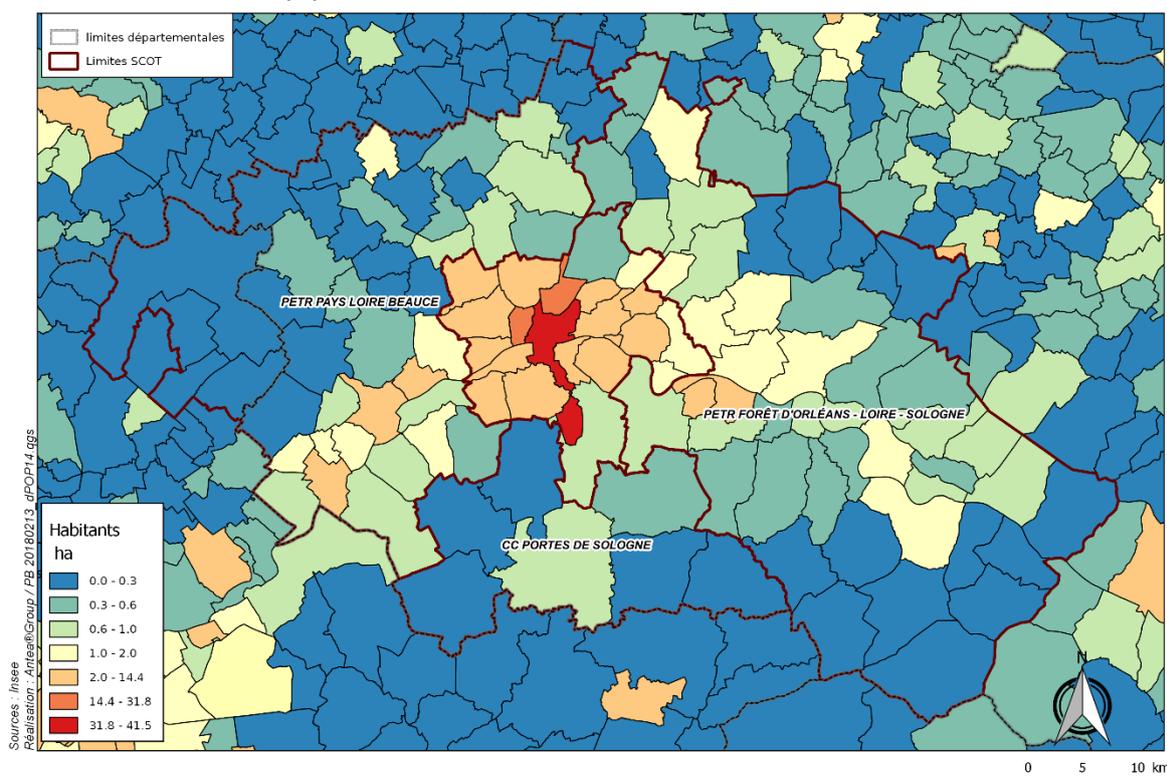
Communes des 3 SCoT par strates démographiques

	Nombre de communes
> 5 000 habitants	5
de 2 500 à 4 999 habitants	15
de 1 000 à 2 499 habitants	34
de 500 à 999 habitants	26
< 500 habitants	24
<b>Total 3 SCoT</b>	<b>104</b>

Source : INSEE, RGP 2014

	Population en 2014
Châteauneuf-sur-Loire	7980
Beaugency	7564
La Ferté-Saint-Aubin	7293
Meung-sur-Loire	6229
Sully-sur-Loire	5413

Densité de population à l'hectare en 2014



Sur une longue période d'observation (depuis 1968), on constate un doublement du nombre de communes dans les deux strates démographiques intermédiaires « 1 000 à 2 499 habitants » et « 2 500 à 4 999 habitants ».

Globalement, la population des 3 SCoT a été **multipliée par 1,7 depuis 1968** (1,6 pour Orléans Métropole, passant de 171 160 habitants en 1968 à 279 549 habitants en 2014).

#### La population des 3 SCoT

	Nombre de communes	Evolution (en %)						
		1968	1999	2009	2014	1968 à 2014	1999 à 2009	2009 à 2014
> 5 000 habitants	5	23081	33082	34439	34479	49,4	4,1	0,1
de 2 500 à 4 999 habitants	15	24248	42146	47397	50012	106,3	12,5	5,5
de 1 000 à 2 499 habitants	34	26625	44384	50415	52307	96,5	13,6	3,8
de 500 à 999 habitants	26	13504	15734	18280	18475	36,8	16,2	1,1
< 500 habitants	24	5216	5248	6142	6309	21,0	17,0	2,7
<b>Total 3 SCoT</b>	<b>104</b>	<b>92674</b>	<b>140594</b>	<b>156673</b>	<b>161582</b>	<b>74,4</b>	<b>11,4</b>	<b>3,1</b>

Source : INSEE, RGP 2014

Cette croissance démographique plus forte depuis 1968 pour les communes comptant 1 000 à 4 999 habitants se traduit en 2014 par un poids démographique plus fort : 63,4 % de la population des 3 SCoT contre 54,9 % en 1968 (+ 8,5 points).

Les communes les plus importantes (> 5 000 habitants) accueillent une part moins forte d'habitants (21,3 % en 2014).

Ce recul est également constaté pour les petites communes (moins de 1 000 habitants) : 15,3 % en 2014 contre 20,2 % en 1968.

#### Part de la population totale (en %)

	Nombre de communes	1968	1999	2009	2014	Variation 1968/2014
> 5 000 habitants	5	24,9	23,5	22,0	21,3	-3,6
de 2 500 à 4 999 habitants	15	26,2	30,0	30,3	31,0	4,8
de 1 000 à 2 499 habitants	34	28,7	31,6	32,2	32,4	3,6
de 500 à 999 habitants	26	14,6	11,2	11,7	11,4	-3,1
< 500 habitants	24	5,6	3,7	3,9	3,9	-1,7
<b>Total 3 SCoT</b>	<b>104</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	

Source : INSEE, RGP 2014

## 1.2 Marqué par une forte dynamique démographique, notamment au cours de la dernière décennie

La croissance démographique des trois périmètres de SCoT qui s'était ralentie entre 1990 et 1999 (+ 0,69 % par an), s'est fortement accentuée entre 1999 et 2009 (+ 1,09 % par an), se démarquant du territoire de la Métropole d'Orléans (+ 0,21 % par an) et du département du Loiret (+ 0,56 % par an).

Entre 2009 et 2014, la croissance démographique se poursuit mais avec une intensité plus faible (+ 0,62 % pour les trois territoires confondus), tandis que celle de la Métropole d'Orléans tend à remonter (+ 0,54 %) et que celle du département du Loiret faiblit sensiblement (+ 0,49 %).

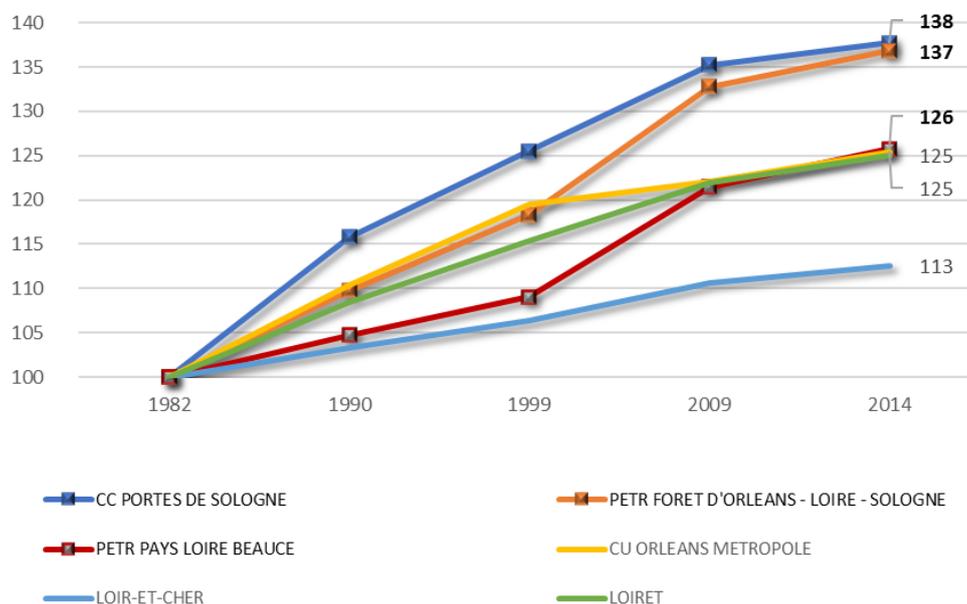
*Evolutions annuelles des populations entre 1999, 2009 et 2014*

Territoires	Population 1999	Population 2009	Evolution annuelle 1999-2009		Population 2014	Evolution annuelle 2009-2014	
			Nombre	%		Nombre	%
CC PORTES DE SOLOGNE	13 887	14 960	107	0,8%	15 238	56	0,4%
PETR FORET D'ORLEANS - LOIRE - SOLOGNE	70 836	79 485	865	1,2%	81 912	485	0,6%
PETR PAYS LOIRE BEAUCE	55 871	62 228	636	1,1%	64 432	441	0,7%
<b>3 SCoT</b>	<b>140 594</b>	<b>156 673</b>	<b>1 608</b>	<b>1,1%</b>	<b>161 582</b>	<b>982</b>	<b>0,6%</b>
ORLEANS METROPOLE	266 446	272 172	573	0,2%	279 549	1 475	0,5%
LOIRET	617 928	653 337	3 541	0,6%	669 512	3 235	0,5%

source : Insee, RGP 2014

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

*Evolution de la population en base 100 entre 1982 et 2014*



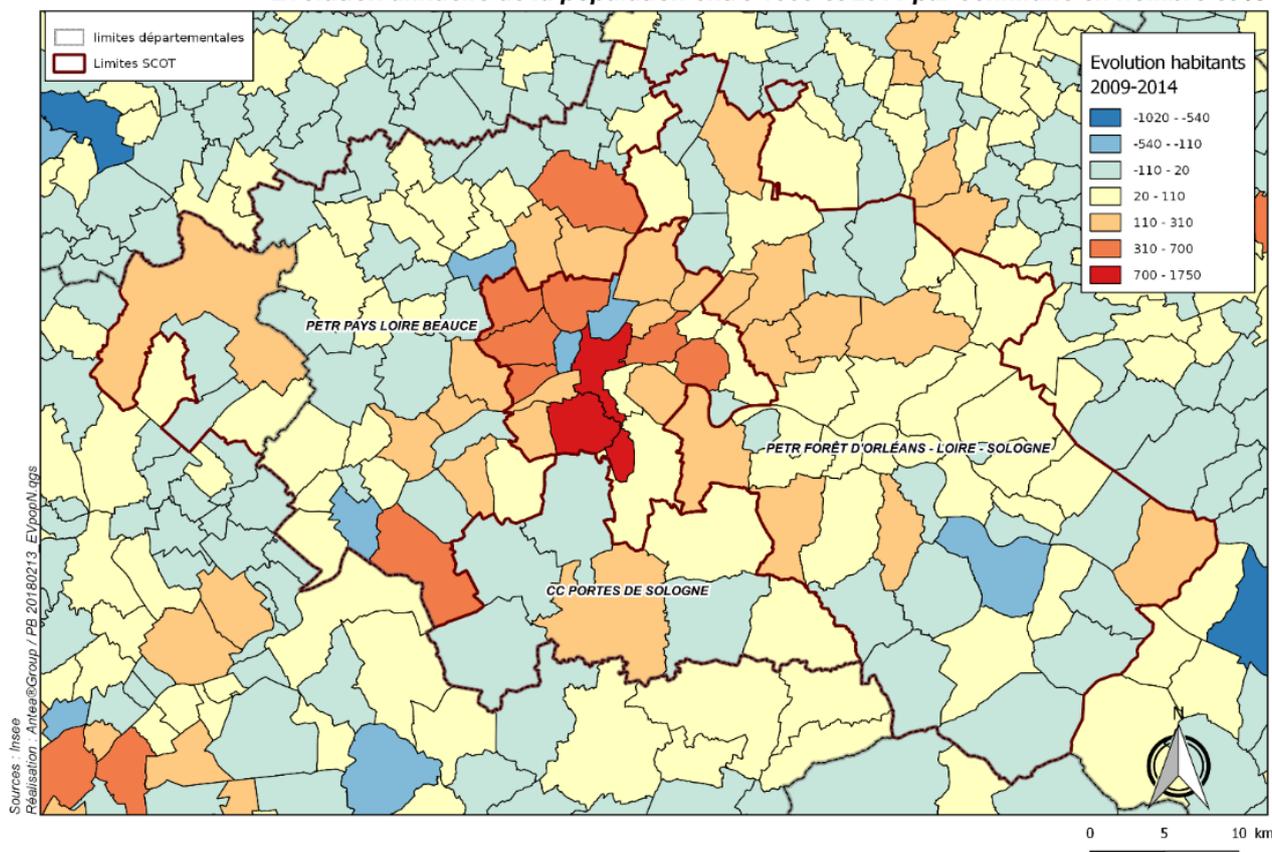
En croissance démographique annuelle, les évolutions depuis 1999 sont les suivantes (cf tableaux détaillés en annexe) :

Sur la **Communauté de Communes des Portes de Sologne**, un ralentissement du rythme moyen annuel de croissance démographique est constaté à partir de 2009 (+ 0,37 % par an contre + 0,75 % par an entre 1999 et 2009).

## Une évolution de la population inégale à l'échelle communale

Ces constats globaux cachent de fortes disparités à l'échelle des communes. Certaines communes connaissent une croissance de près de 300 habitants entre 2009 et 2014, notamment en périphérie d'Orléans (Gidy, Cercottes, Vennechy, Trainou, Donnery, Chaingy, Cléry-Saint-André) et le long de la Loire (Sandillon, Neuvy-en-Sillas).

**Evolution annuelle de la population entre 1999 et 2014 par commune en nombre et %**



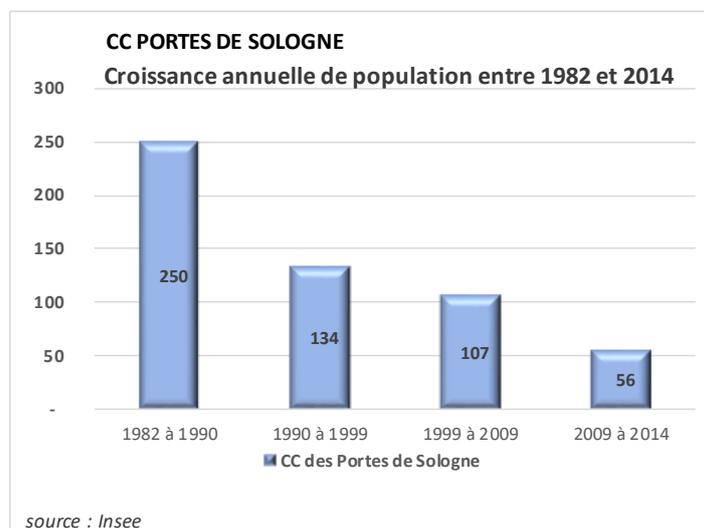
**Population par territoire et par EPCI depuis 1982**

Territoires	EPCI	Pop 1982	Pop 1990	Pop 1999	Pop 2009	Pop 2014
PETR PAYS LOIRE BEAUCE	CC de la Beauce Loirétaine	13 408	13 707	13 956	15 573	16 424
	CC des Terres du Val de Loire	37 824	39 939	41 915	46 655	48 008
PETR FORET D'ORLEANS - LOIRE - SOLOGNE	CC de la Forêt	10 918	12 906	13 853	15 473	16 152
	CC des Loges	28 818	31 728	34 673	39 926	41 448
	CC du Val de Sully	20 132	21 072	22 310	24 086	24 312
CC PORTES DE SOLOGNE	CC des Portes de Sologne	11 061	12 812	13 887	14 960	15 238
<b>TROIS TERRITOIRES DE SCOT</b>		<b>122 161</b>	<b>132 164</b>	<b>140 594</b>	<b>156 673</b>	<b>161 582</b>
ORLEANS METROPOLE		222 870	245 849	266 446	272 172	279 549
LOIR-ET-CHER		296 224	305 937	314 968	327 868	333 567
LOIRET		535 458	580 423	617 928	653 337	669 512

Source : INSEE RGP 2014

Sur la **Communauté de Communes des Portes de Sologne**, la dynamique démographique illustre une diminution de la croissance de 1982 à 2014.

- La croissance annuelle de la Communauté de Communes a été divisée par trois entre 1982 et 2014.
- La période 2009-2014 présente une diminution de la croissance annuelle. Cette situation est imputable à une dynamique démographique négative sur la moitié des communes qui composent la Communauté de Communes.



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

Dans les trois territoires de SCoT, la croissance est liée à la fois à un solde naturel positif et à une forte attractivité qui se traduit par un solde migratoire excédentaire entre 2009 et 2014. 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.

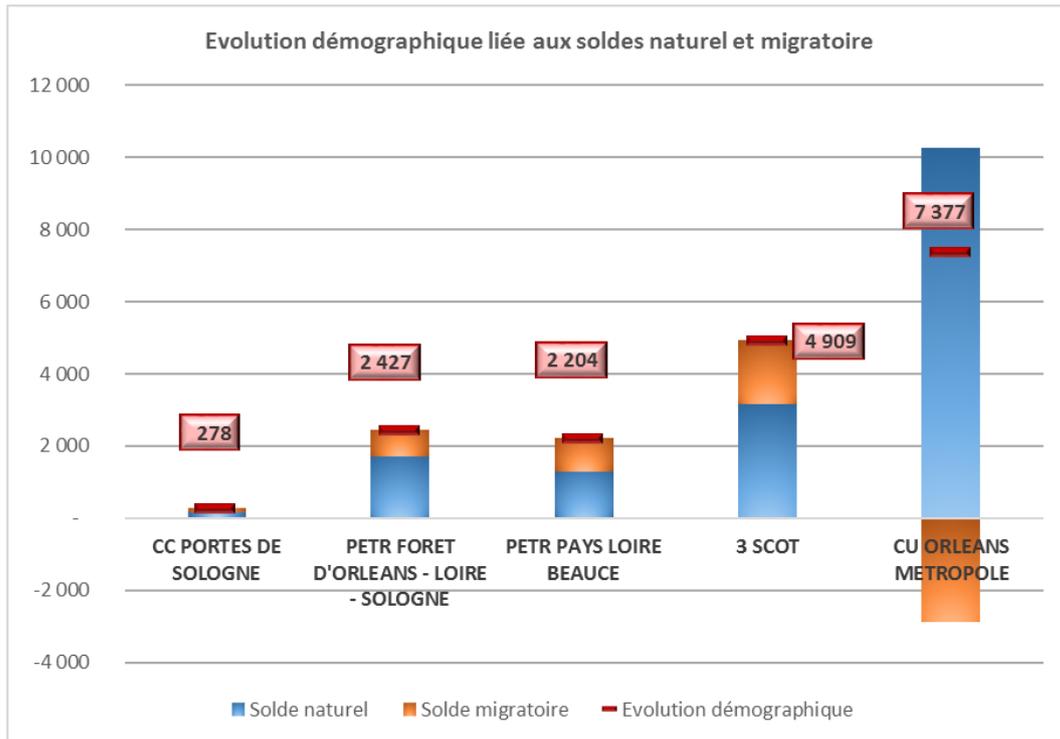
Le solde migratoire est positif notamment dans quelques communes limitrophes d'Orléans Métropole ainsi que dans les villes ligériennes (Dry...) et dans les périphéries de la région francilienne.

*Part des soldes migratoires et naturels dans l'évolution de la population 2009-2014*

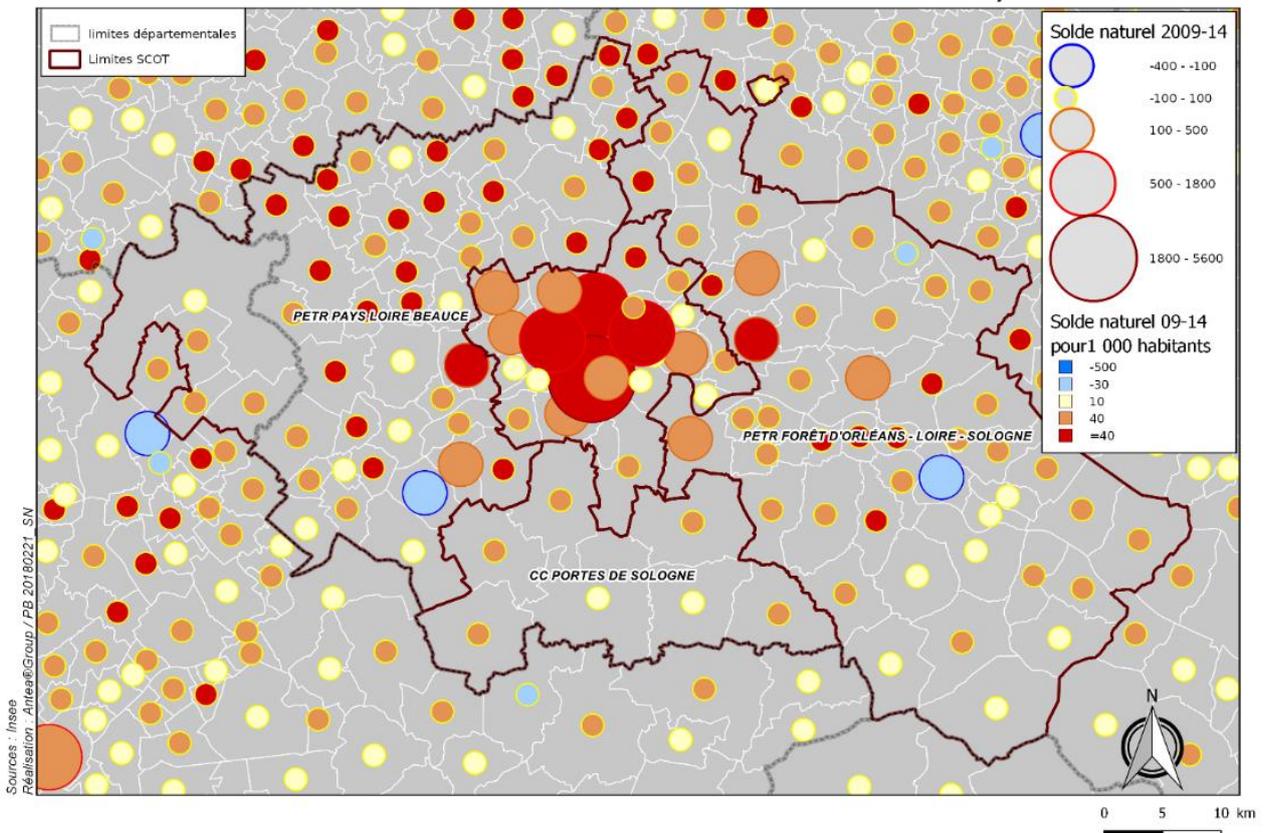
Territoires	Globale	Solde naturel		Solde migratoire	
		Nombre	Pour 1 000 habitants de 2009	Nombre	Pour 1 000 habitants de 2009
CC PORTES DE SOLOGNE	278	171	11	107	7
PETR FORET D'ORLEANS - LOIRE - SOLOGNE	2 427	1 710	22	717	9
PETR PAYS LOIRE BEAUCE	2 204	1 294	21	910	15
3 SCOT	4 909	3 175	20	1 734	11
ORLEANS METROPOLE	7 377	10 256	38	2 879	11
LOIRET	16 227	14 963	23	1 264	2

Source : Insee, RGP 2014

Evolution démographique liée au solde naturel et migratoire

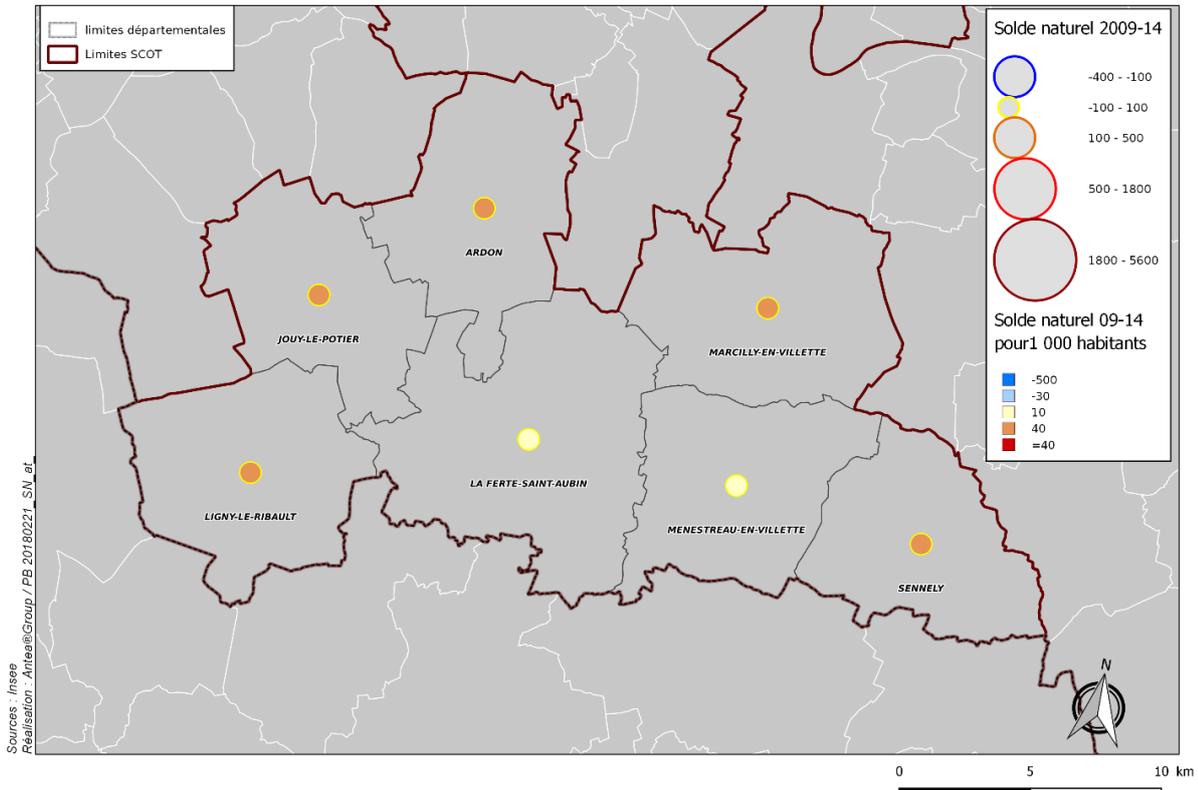


Solde naturel 2009-2014 : en nombre et pour 1 000 habitants

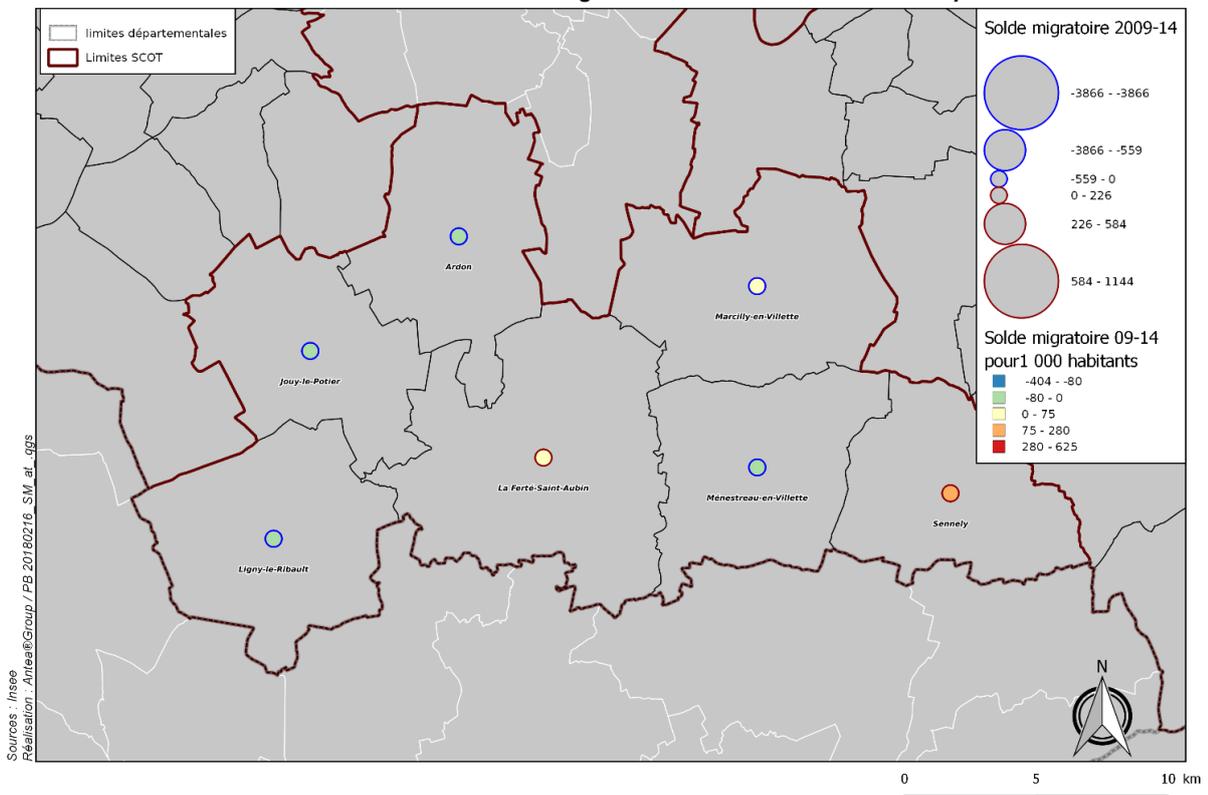


Dans la **Communauté de Communes des Portes de Sologne**, la croissance est dynamique et partagée par les dynamiques migratoire et naturelle excepté sur la Ferté Saint-Aubin et Sennely où la dynamique naturelle est plus forte.

### CC PORTES DE SOLOGNE Solde naturel 2009-2014 : en nombre et pour 1 000 habitants



### CC PORTES DE SOLOGNE Solde migratoire 2009-2014 : en nombre et pour 1 000 habitants

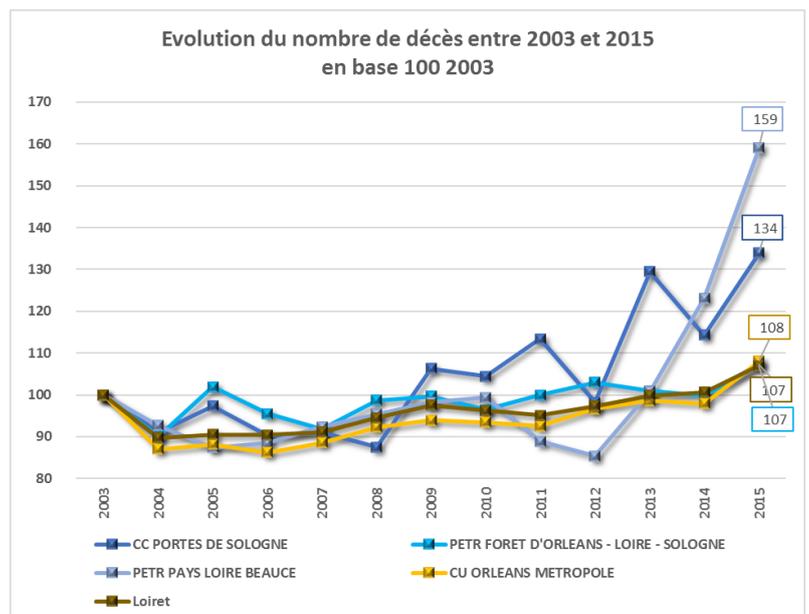
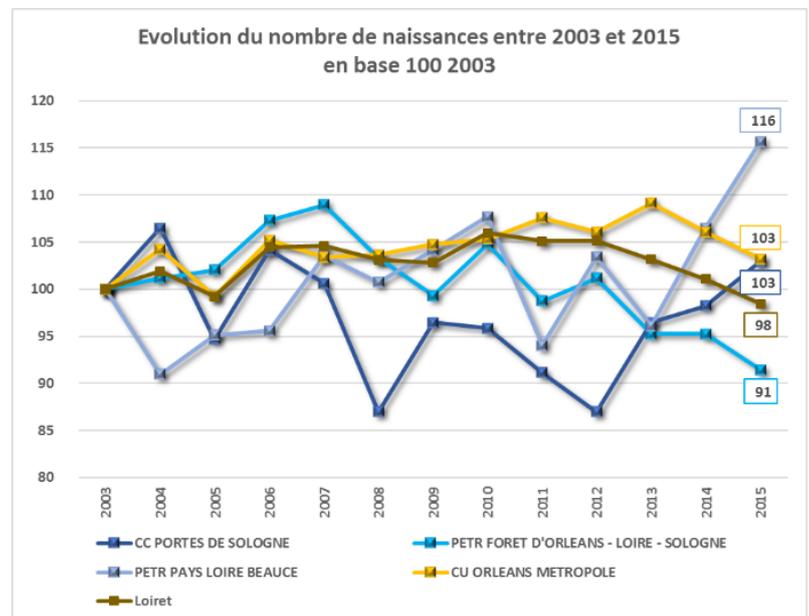
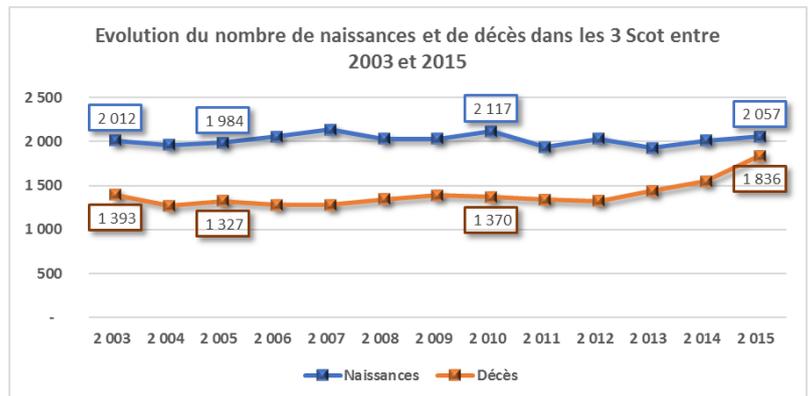


## 1.4 Un excédent naturel qui tend cependant à se réduire

Le nombre de décès a augmenté au cours de la dernière période (passant de 1 370 décès en 2010 sur l'ensemble des trois SCoT à 1 836 décès en 2015) tandis que le nombre de naissances a légèrement diminué (passant de 2 117 naissances en 2010 sur l'ensemble des trois territoires à 2 057 naissances en 2015).

Le PETR Pays Loire Beauce et la Communauté de Communes des Portes de Sologne témoignent d'une forte croissance des naissances entre 2013 et 2015, alors qu'on observe une diminution de naissances dans le PETR Forêt d'Orléans-Loire-Sologne, Orléans Métropole et le Loiret.

Au cours de la même période, le nombre de décès augmente sur l'ensemble des territoires, et de façon plus importante sur le PETR Loire Beauce et la Communauté de Communes des Portes de Sologne.



## 2 DES MIGRATIONS RESIDENTIELLES RELATIVEMENT EQUILIBREES

### 2.1 Des entrants et sortants au profil plutôt jeune et familial

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

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
<b>3 SCOT</b>	<b>7 332</b>	<b>154 250</b>	<b>7 372</b>

Source : Insee fdmigcom 2014

Résidents : habitant le territoire en 2013 et 2014

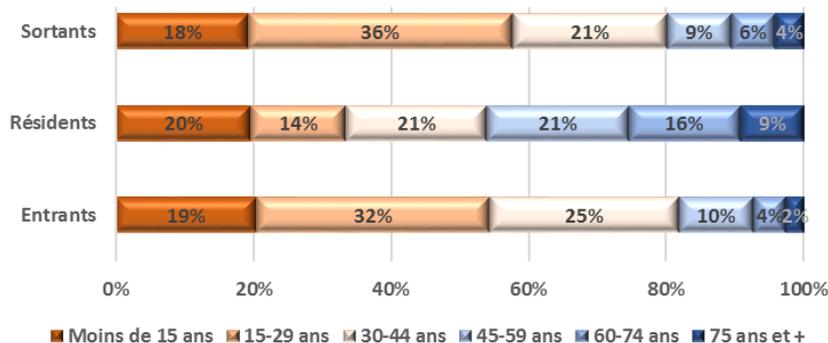
Entrants : n'habitant pas le territoire en 2013 mais y habitant en 2014

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.

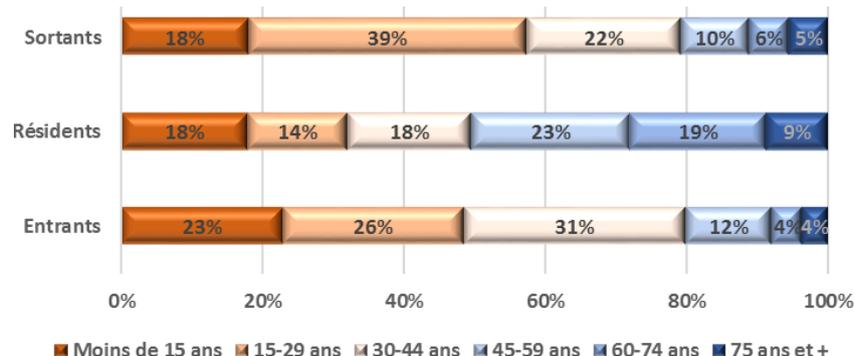
La majorité des sortants ont entre 15 et 29 ans, signe de la difficulté de fixer les jeunes étudiants et actifs.

Répartition par tranches d'âges des résidents, entrants et sortants des 3 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 d'âge des 15-29 ans se creuse fortement. Cette tendance est sensiblement la même sur la Communauté de Communes des Portes de Sologne.

Répartition par tranches d'âges des résidents, entrants et sortants du de la CC des Portes de Sologne en 2014



## 2.2 Des flux entrants et sortants principalement en interaction avec Orléans Métropole

Les flux migratoires s'effectuent majoritairement avec la Métropole d'Orléans, avec notamment 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 (2 %) de l'Indre-et-Loire, de l'Eure-et-Loir, du Cher, de l'Essonne.

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 aussi vers d'autres départements à proximité (4 % vers l'Indre-et-Loire et vers l'Eure-et-Loir).

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

**Synthèse des principaux flux entrants et sortants**

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

### 3 UN PROFIL FAMILIAL

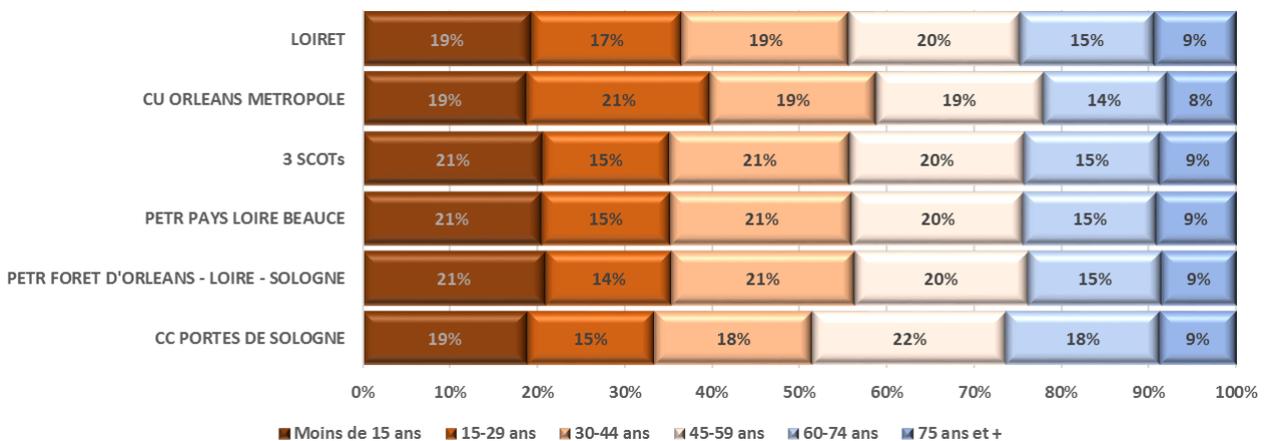
#### 3.1 Une part élevée des 30 - 60 ans et des moins de 15 ans

Avec 21 % 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 cohérence avec ce constat, les 30-44 ans sont également plus nombreux.

En revanche, les 15-29 ans sont nettement moins représentés : 15 % contre 21 % pour Orléans Métropole. Ce déficit s'explique notamment par l'absence d'université et/ou 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 (24 %) est plus importante que dans Orléans Métropole (22 %). Elle reste néanmoins similaire à celle du département (24 %).

Répartition de la population par tranches d'âges en 2014



Les trois territoires présentent des caractéristiques semblables :

- Le territoire du PETR Forêt d'Orléans-Loire-Sologne présente la même répartition de la population par tranche d'âge que le PETR Pays Loire Beauce et les trois territoires.
- Sur la **Communauté de Communes des Portes de Sologne** la part des moins de 15 ans est plus faible, ainsi que la part des 30-34. A l'inverse, la part des plus de 45 ans est plus important que celui de l'ensemble des 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	18,9	14,5	18,2	22,1	17,6	8,7	100,0
PETR FORET D'ORLEANS - LOIRE - SOLOGNE	21,0	14,4	20,9	19,9	15,2	8,5	100,0
PETR PAYS LOIRE BEAUCE	20,6	14,7	20,8	19,5	15,2	9,1	100,0
TERRITOIRE DES 3 SCOTs	20,6	14,6	20,6	20,0	15,4	8,8	100,0
ORLEANS METROPOLE	18,8	21,0	19,0	19,1	14,1	8,0	100,0
LOIRET	19,4	17,3	19,1	19,6	15,4	9,3	100,0

Source : INSEE RGP 2014

### 3.2 Un indice de jeunesse peu élevé mais qui diminue moins qu'auparavant

Sur les trois territoires, l'indice de jeunesse connaît une légère diminution des moins de vingt ans entre 2009 et 2014. L'indice de jeunesse demeure cependant important (entre 3,54 et 5,24) dans quatre communes : Sigloy, Cercottes, Huêtre et Coulmiers).

Indice de jeunesse\* en 2009 et 2014

Territoires	2009	2014	Evolution 2009-2014
CC PORTES DE SOLOGNE	1,54	1,28	-0,25
PETR FORET D'ORLEANS - LOIRE - SOLOGNE	1,70	1,53	-0,17
PETR PAYS LOIRE BEAUCE	1,62	1,46	-0,16
3 SCOT	1,65	1,48	-0,17
ORLEANS METROPOLE	1,75	1,56	-0,18
LOIRET	1,51	1,38	-0,13

\* Rapport entre les moins de 20 ans et les 65 ans et +

La **Communauté de Communes des Portes de Sologne** connaît la plus forte diminution de l'indice de jeunesse compte tenu d'une faible croissance des moins de 20 ans. Cet indice (1,28) est inférieur à l'indice moyen des 3 SCOT (1,48) et à celui du Loiret (1,38).

Indice de Jeunesse\* en 2014

\* moins de 20 ans / 65 ans et plus



### 3.3 Un vieillissement de la population : un quart de la population a plus de 60 ans

Les personnes âgées de plus de 60 ans représentent 24,2 % de la population dans les trois territoires en 2014, une proportion supérieure à celle d'Orléans Métropole (22,1 %) mais inférieure à celle du Loiret (24,7 %).

Le territoire est confronté à la tendance nationale du vieillissement de sa population : + 3,4 % par an entre 2009 et 2014. Cette évolution est plus forte que celle enregistrée à l'échelle départementale (+ 2,9 %) mais reste inférieure à celle d'Orléans Métropole qui atteint + 3,3 % par an pour la même période.

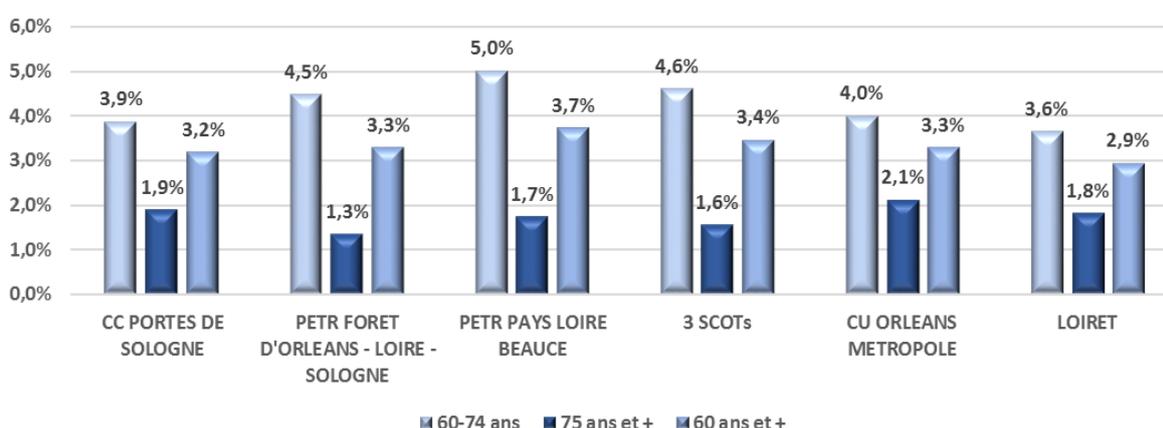
L'augmentation des personnes de plus de 75 ans est particulièrement marquée dans les différents territoires même si elle est légèrement inférieure dans les trois territoires (+ 1,6 % par an contre 2,1 % par an pour Orléans Métropole et 1,8 % pour le Loiret).

- Le PETR Forêt d'Orléans-Loire-Sologne connaît la plus faible croissance de cette population. Si les plus de 75 ans augmentent de 8,7 % par an entre 2009 et 2014, il s'agit de la plus faible hausse aux différentes échelles de comparaisons.
- Le PETR Pays Loire Beauce compte 24,3 % de plus de 60 ans. Entre 2009 et 2014, la croissance des 60-74 ans est équivalente à celle du PETR Forêt d'Orléans-Loire-Sologne.
- La **Communauté de communes des Portes de Sologne** présente la plus forte part de plus de 60 ans : 16,3%, dont 8,7% ont plus de 75 ans. Le taux de croissance annuelle des plus de 75 ans atteint 1,9% entre 2009 et 2014.

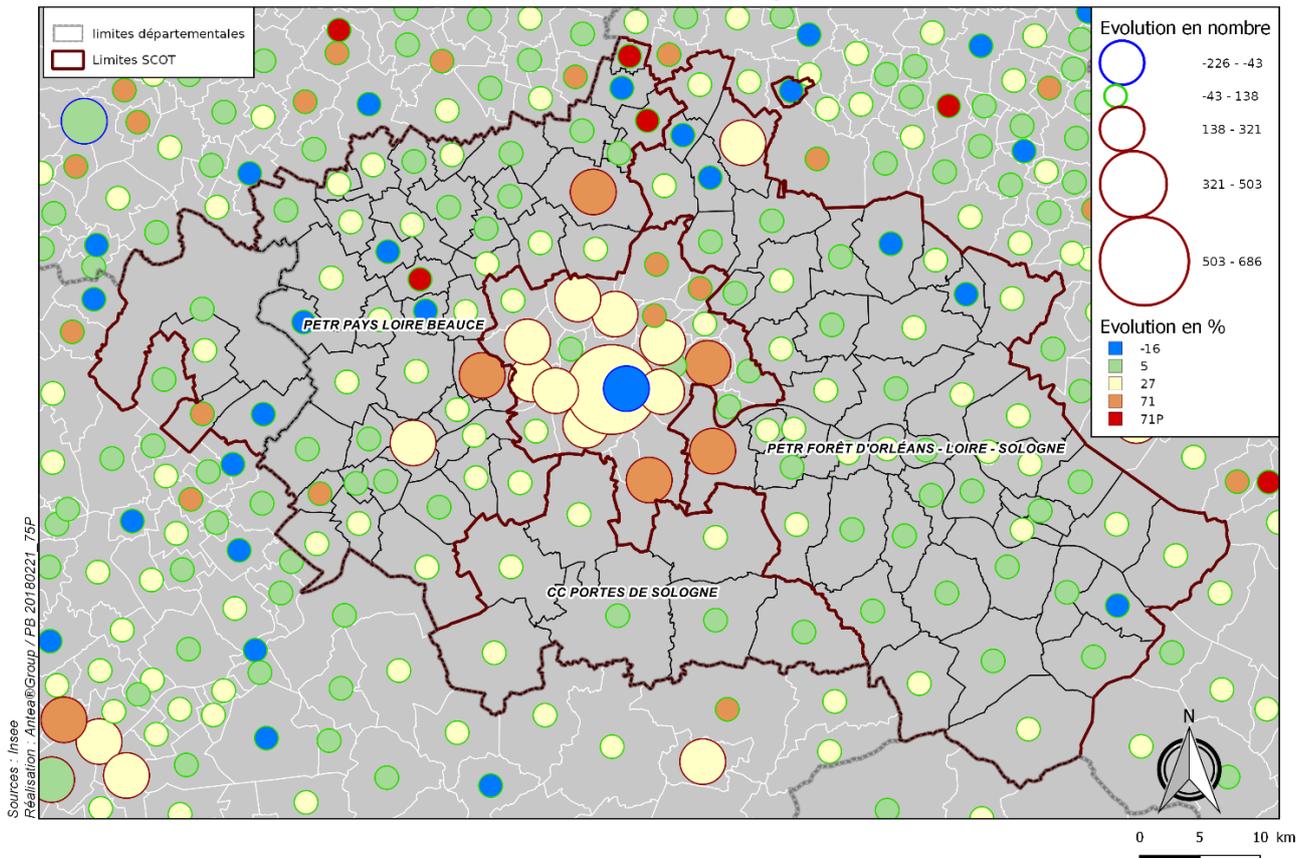
*Vieillesse de la population entre 2009 et 2014*

Territoires	2009				2014				Evolution 2009-2014			
	60-74 ans		75 ans et +		60-74 ans		75 ans et +		60-74 ans		75 ans et +	
CC PORTES DE SOLOGNE	2 298	15,4%	1 237	8,3%	2 675	17,6%	1 333	8,7%	+ 376	+16,4%	+ 96	+7,7%
PETR FORET D'ORLEANS - LOIRE - SOLOGNE	10 457	13,1%	6 610	8,3%	12 451	15,2%	6 970	8,5%	+ 1 994	+19,1%	+ 360	+5,4%
PETR PAYS LOIRE BEAUCE	8 074	13,0%	5 476	8,8%	9 814	15,2%	5 866	9,1%	+ 1 740	+21,5%	+ 390	+7,1%
3 SCOT	20 830	13,3%	13 323	8,5%	24 940	15,4%	14 169	8,8%	+ 4 110	+19,7%	+ 846	+6,3%
ORLEANS METROPOLE	33 644	12,4%	20 587	7,6%	39 343	14,1%	22 374	8,0%	+ 5 700	+16,9%	+ 1 787	+8,7%
LOIRET	89 169	13,6%	58 015	8,9%	102 914	15,4%	62 299	9,3%	+ 13 746	+15,4%	+ 4 284	+7,4%

*Evolution annuelle des 60 ans et plus entre 2009 et 2014*



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



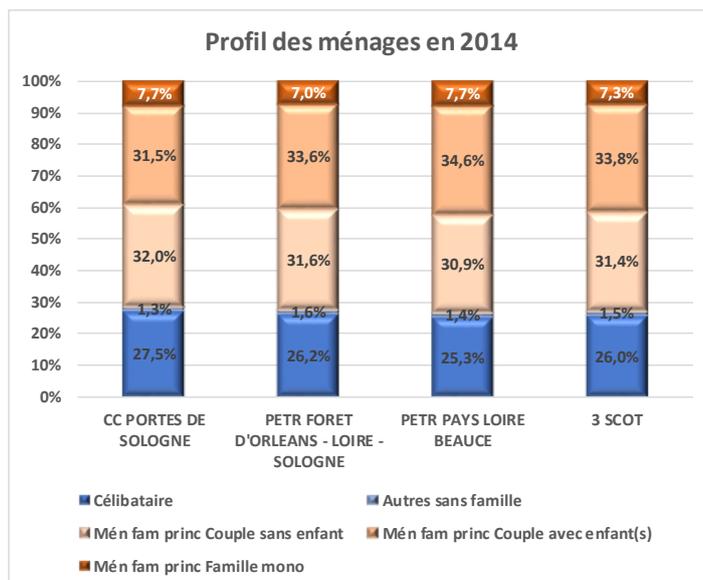
### 3.4 Une répartition homogène des ménages

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.

Ainsi, pour ces trois territoires, les trois quarts des ménages sont des familles, une proportion supérieure à Orléans Métropole (59 %), et au Loiret (64 %).

31 % sont en couple avec des enfants, 34 % en couple sans enfant et 7 % 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 (38 % pour Orléans Métropole et 34 % pour le Loiret).



#### Le profil des ménages

Territoires	En % en 2009					En % en 2014				
	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%	27,5%	1,3%	32,0%	31,5%	7,7%
PETR FORET D'ORLEANS-LOIRE-SOLOGNE	24,9%	1,4%	31,8%	35,2%	6,7%	26,2%	1,6%	31,6%	33,6%	7,0%
PETR PAYS LOIRE BEAUCE	24,4%	1,7%	31,9%	35,5%	6,5%	25,3%	1,4%	30,9%	34,6%	7,7%
3 TERRITOIRES DE SCoT	24,6%	1,5%	32,1%	35,1%	6,7%	26,0%	1,5%	31,4%	33,8%	7,3%
ORLEANS METROPOLE	37,2%	2,4%	25,9%	25,8%	8,8%	38,8%	2,3%	25,1%	24,8%	9,0%
LOIRET	32,3%	2,0%	29,2%	28,8%	7,6%	33,8%	2,0%	28,4%	27,4%	8,4%

Source: INSEE, RGP 2014

Entre 2009 et 2014, les ménages d'une personne et les familles monoparentales augmentent tandis que les couples sans enfants et avec enfant diminuent dans les trois territoires de SCoT. Une tendance similaire à celle d'Orléans Métropole et du Loiret, qui présentent cependant des variations plus faibles.

Entre 2009 et 2014, c'est la **Communauté de Communes des Portes de Sologne** qui connaît la plus forte progression de ménages d'une personne (+ 3,2 points) et la plus forte diminution de couples sans enfant (-2,3 points).

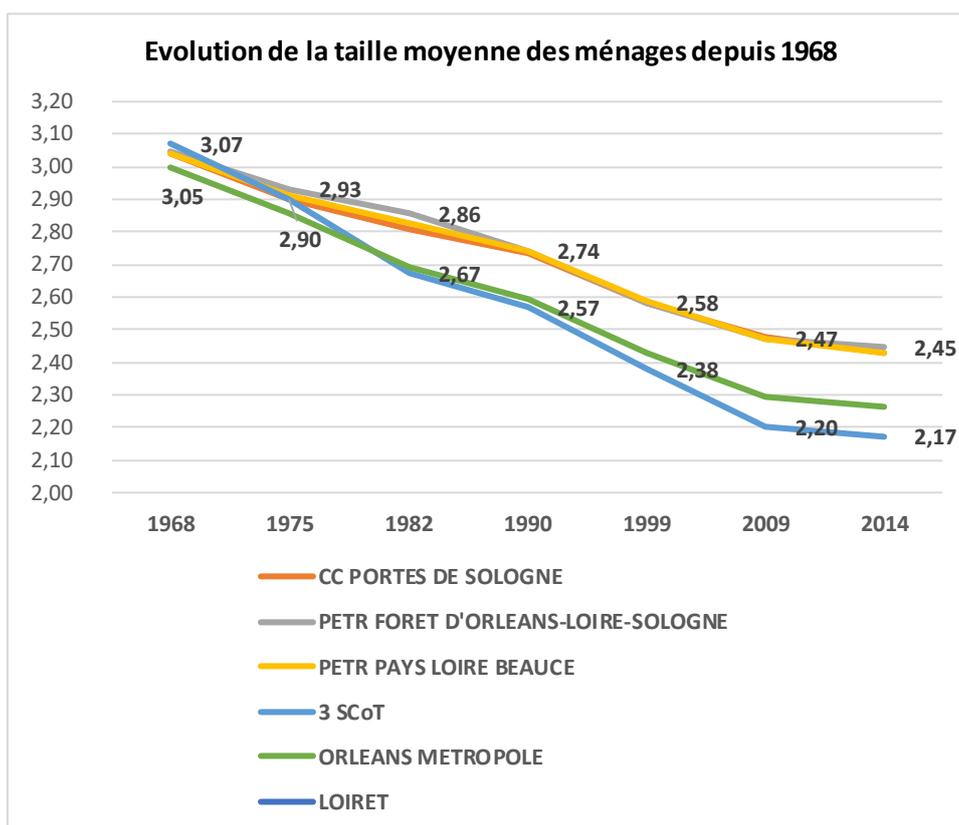
### 3.5 De grands ménages dont la taille moyenne diminue moins fortement qu'ailleurs

En 2014, la taille moyenne des ménages sur les trois territoires représente 2,43 personnes. Elle est supérieure à celle de l'ensemble des autres territoires (2,17 pour Orléans Métropole et 2,26 pour le Loiret).

Si elle diminue pour l'ensemble des territoires observés depuis 1968 (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 tend à ralentir sur la période 2009-2014 que sur les autres périodes.

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).

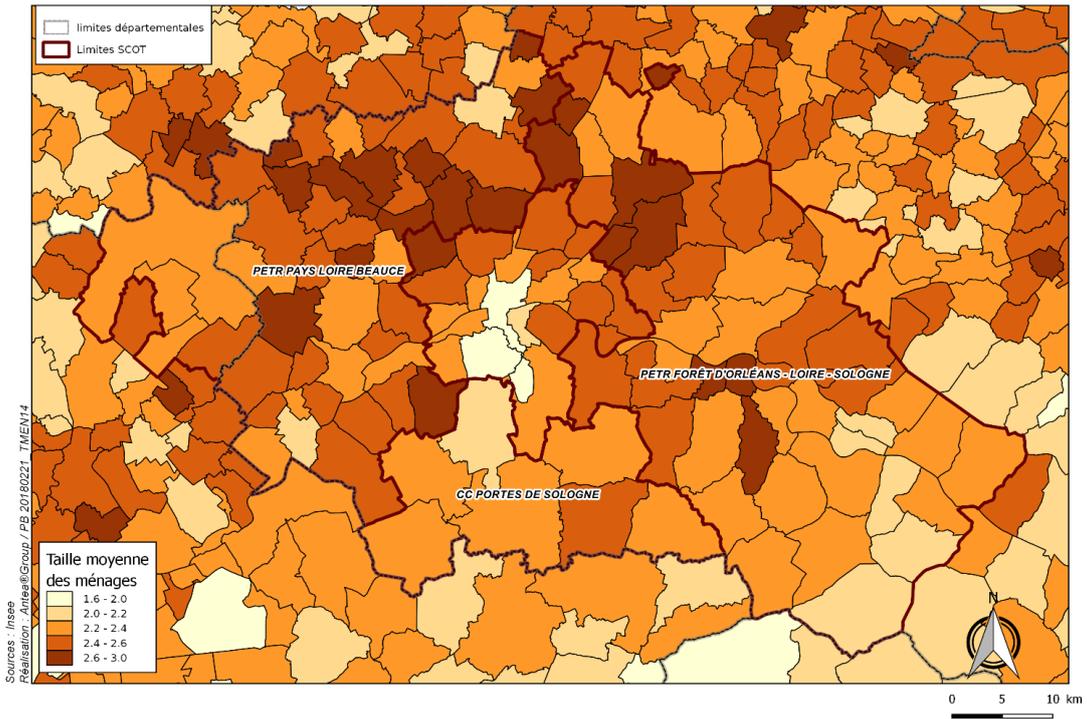


*Evolution de la taille moyenne des ménages de 1968 à 2014*

Territoires	1968	1975	1982	1990	1999	2009	2014
CC PORTES DE SOLOGNE	3,01	2,88	2,85	2,78	2,62	2,42	2,36
PETR FORET D'ORLEANS-LOIRE-SOLOGNE	3,04	2,90	2,81	2,74	2,58	2,48	2,43
PETR PAYS LOIRE BEAUCE	3,05	2,93	2,86	2,74	2,58	2,47	2,45
3 SCoT	3,04	2,91	2,83	2,74	2,59	2,47	2,43
ORLEANS METROPOLE	3,07	2,90	2,67	2,57	2,38	2,20	2,17
LOIRET	3,00	2,86	2,69	2,59	2,43	2,30	2,26

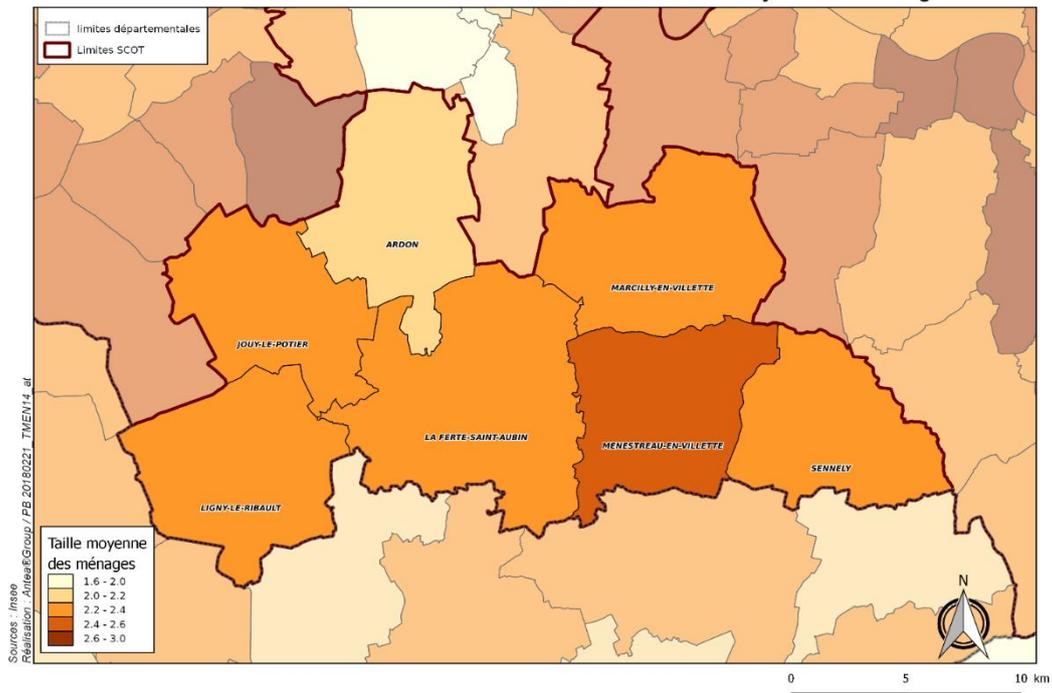
Source : Insee, RGP 2014

### Taille moyenne des ménages en 2014



Sur la **Communauté de Communes des Portes de Sologne**, les valeurs les plus basses sont observées dans la commune d'Ardon et les plus hautes dans la commune de Ménestreau-en-Villette.

### CC PORTES DE SOLOGNE Taille moyenne des ménages en 2014



## 4 SYNTHÈSE ET ENJEUX SUR LA DÉMOGRAPHIE

<b>Diagnostic</b>	
<b>Communauté de Communes Portes de Sologne</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>- Forte croissance depuis 1999, et mais en diminution sur la période 2009-2014.</li> <li>- Solde naturel en équilibre avec le solde migratoire.</li> <li>- Forte croissance du nombre de naissances entre 2013 et 2014.</li> <li>- Diminution des moins de vingt ans entre 2009 et 2014.</li> <li>- Augmentation du nombre de couples sans enfant.</li> </ul>	
<b>Forces</b>	<b>Faiblesses</b>
Dynamique démographique forte entre 2009 et 2014 qui influe sur le territoire des 3 SCoT.	
Solde naturel positif et forte attractivité qui se traduit par un solde migratoire excédentaire entre 2009 et 2014.	Perte d'attractivité de certains pôles.
Entrants avec un profil plus jeune et plus familial.	Tendance au vieillissement.
Part élevée des 30-44 ans et des moins de 15 ans (actifs et jeunesse).	
<b>Enjeux</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Conforter l'attractivité du territoire pour retrouver une dynamique migratoire.</b></li> <li>• <b>Permettre aux jeunes de rester sur le territoire et de s'installer durablement.</b></li> <li>• <b>Adapter l'offre résidentielle au vieillissement de la population et aux besoins des nouvelles familles.</b></li> </ul>	

## 5 L'ÉVOLUTION ET LES CARACTÉRISTIQUES DU PARC DE LOGEMENTS

### 5.1 Trois territoires de villégiature en voie de périurbanisation

Historiquement, l'urbanisation s'est tournée naturellement 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 était un moyen de transport privilégié depuis notamment Paris jusqu'à la façade atlantique. Au fil des années, le développement urbain lié à l'expansion démographique suivi 3 phases d'expansion :

- La création de centres historiques : le centre-ville d'Orléans, Châteauneuf-sur-Loire 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 villages plus ruraux du territoire des 3 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 la période, le parc de résidences secondaires est passé de 5 399 à 3 925 logements.

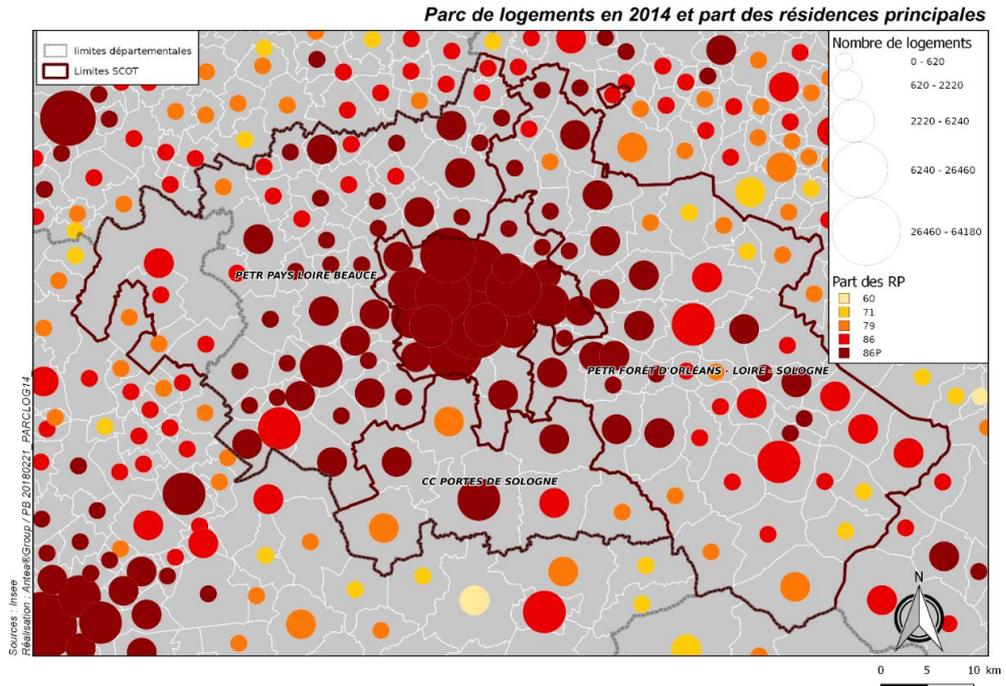
Evolution du mode d'occupation des logements en 1999, 2009 et 2014

		CC PORTES DE SOLOGNE		PETR FORET D'ORLEANS - LOIRE SOLOGNE		PETR PAYS LOIRE BEAUCE		3 SCOT		ORLEANS METROPOLE		LOIRET	
1999	Résidences principales	5 266	86,6%	27 098	84,8%	21 131	87,1%	53 495	85,9%	108 952	91,8%	248 761	86,1%
	Résidences secondaires	609	10,0%	3 169	9,9%	1 621	6,7%	5 399	8,7%	2 746	2,3%	22 079	7,6%
	Logements vacants	208	3,4%	1 690	5,3%	1 496	6,2%	3 394	5,4%	6 970	5,9%	18 200	6,3%
	Ensemble	6 083	100,0%	31 957	100,0%	24 248	100,0%	62 288	100,0%	118 668	100,0%	289 040	100,0%
2009	Résidences principales	6 103	86,0%	31 732	86,9%	24 353	88,8%	62 187	87,6%	120 266	92,0%	278 099	87,4%
	Résidences secondaires	584	8,2%	2 429	6,7%	1 243	4,5%	4 257	6,0%	1 738	1,3%	16 937	5,3%
	Logements vacants	411	5,8%	2 349	6,4%	1 818	6,6%	4 578	6,4%	8 660	6,6%	23 100	7,3%
	Ensemble	7 098	100,0%	36 510	100,0%	27 414	100,0%	71 022	100,0%	130 663	100,0%	318 136	100,0%
2014	Résidences principales	6 386	85,6%	33 392	86,2%	25 581	87,8%	65 359	86,8%	125 507	90,6%	289 716	86,4%
	Résidences secondaires	516	6,9%	2 312	6,0%	1 097	3,8%	3 925	5,2%	2 233	1,6%	16 366	4,9%
	Logements vacants	561	7,5%	3 012	7,8%	2 442	8,4%	6 015	8,0%	10 774	7,8%	29 067	8,7%
	Ensemble	7 464	100,0%	38 716	100,0%	29 120	100,0%	75 299	100,0%	138 515	100,0%	335 149	100,0%

Source : Insee RGP 2014

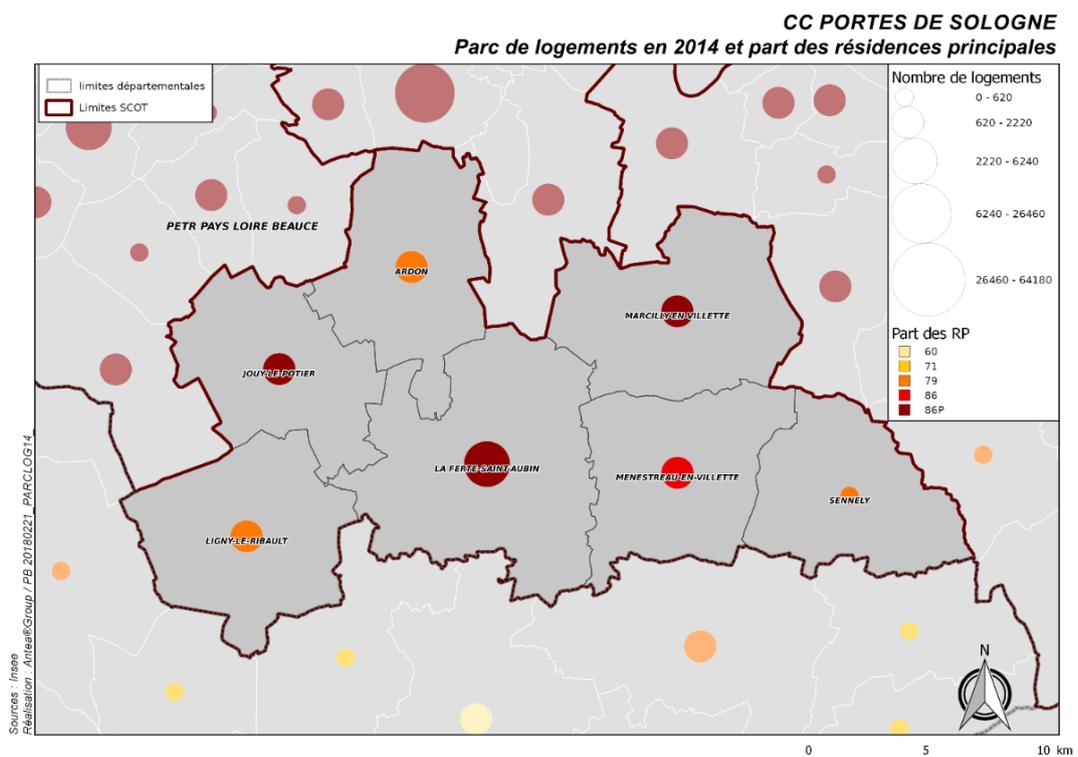
Une partie de ces résidences secondaires est aujourd’hui occupée en résidence principale. Il peut s’agir de retraités venus s’installer dans leur ancienne résidence secondaire, ou bien de jeunes ménages attirés par la remise sur le marché de biens locatifs ou à la vente.

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 leur territoire un mode d’occupation « périurbain » et l’est les caractéristiques d’un territoire de « villégiature ».



Cette tendance générale est observée dans les trois territoires mais avec quelques différences :

**La Communauté de Communes des Portes de Sologne** présentait en 1999 une part de résidences secondaires de 10 %. Elle est passée à 6,9 % en 2014. Le territoire communautaire connaît une dynamique périurbaine moins forte (évolution du mode d’occupation la plus lente).



## 5.2 Un parc de logements essentiellement constitué d'habitat individuel

Par son identité rurale, de villégiature, le territoire d'étude est marqué par un habitat individuel très majoritaire. En 2014, la part de logements individuels représente 88,9 % pour les trois territoires de SCoT, contre la moitié moins sur Orléans Métropole.

Les trois territoires comptent 7 968 logements collectifs, soit 10,6 % du parc de logements, une proportion qui reste la même que celle observée pour 2009.

Typologie des logements en 2009 et 2014

		CC PORTES DE SOLOGNE		PETR FORET D'ORLEANS-LOIRE-SOLOGNE		PETR PAYS LOIRE BEAUCE		3 SCOT		ORLEANS METROPOLE		LOIRET	
2009	Individuels	6 477	91,2%	32 550	89,2%	23 817	86,9%	<b>62 844</b>	<b>88,5%</b>	60 510	46,3%	216 319	68,0%
	Collectifs	465	6,6%	3 872	10,6%	3 460	12,6%	<b>7 797</b>	<b>11,0%</b>	69 227	53,0%	99 387	31,2%
	Autres	156	2,2%	88	0,2%	138	0,5%	<b>382</b>	<b>0,5%</b>	926	0,7%	2 430	0,8%
	Ensemble	7 098	100,0%	36 510	100,0%	27 414	100,0%	<b>71 022</b>	<b>100,0%</b>	130 663	100,0%	318 136	100,0%
2014	Individuels	6 990	93,6%	34 436	88,9%	25 508	87,6%	<b>66 933</b>	<b>88,9%</b>	64 312	46,4%	228 902	68,3%
	Collectifs	454	6,1%	4 048	10,5%	3 467	11,9%	<b>7 968</b>	<b>10,6%</b>	73 244	52,9%	103 917	31,0%
	Autres	20	0,3%	232	0,6%	144	0,5%	<b>397</b>	<b>0,5%</b>	959	0,7%	2 330	0,7%
	Ensemble	7 464	100,0%	38 716	100,0%	29 120	100,0%	<b>75 299</b>	<b>100,0%</b>	138 515	100,0%	335 149	100,0%

Source : Insee, RGP 2014

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

Le territoire des 3 SCoT présente une part importante de grands logements individuels, avec trois quarts d'entre eux constitués de T4 à T6 et plus.

La taille moyenne des ménages occupant des T5 et plus est de 2,65 en individuel. La taille moyenne des ménages occupant des T6 et plus est de 2,98.

Les petits logements (T1-T2) ne représentent que 5,3 % des logements individuels.

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 de 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...).

## Logements par types et nombre de pièce en 2014

		CC PORTES DE SOLOGNE		PETR FORET D'ORLEANS-LOIRE-SOLOGNE		PETR PAYS LOIRE BEAUCE		3 SCOT	
		Nombre	%	Nombre	%	Nombre	%	Nombre	%
Individuels	1 pièce	24	0,3%	175	0,5%	99	0,4%	298	0,4%
	2 pièces	407	5,8%	1 756	5,1%	1 109	4,3%	3 272	4,9%
	3 pièces	1 046	15,0%	5 345	15,5%	3 127	12,3%	9 517	14,2%
	4 pièces	1 580	22,6%	9 270	26,9%	6 728	26,4%	17 579	26,3%
	5 pièces	1 838	26,3%	8 726	25,3%	6 997	27,4%	17 561	26,2%
	6 pièces et +	2 095	30,0%	9 164	26,6%	7 448	29,2%	18 707	27,9%
	<b>Total</b>	<b>6 990</b>	<b>100,0%</b>	<b>34 436</b>	<b>100,0%</b>	<b>25 508</b>	<b>100,0%</b>	<b>66 933</b>	<b>100,0%</b>
Collectifs	1 pièce	25	5,5%	395	9,7%	220	6,4%	640	8,0%
	2 pièces	178	39,2%	1 121	27,7%	858	24,7%	2 156	27,1%
	3 pièces	169	37,2%	1 562	38,6%	1 570	45,3%	3 301	41,4%
	4 pièces	59	12,9%	777	19,2%	595	17,2%	1 431	18,0%
	5 pièces	19	4,2%	142	3,5%	182	5,3%	343	4,3%
	6 pièces et +	5	1,1%	51	1,3%	41	1,2%	98	1,2%
	<b>Total</b>	<b>454</b>	<b>100,0%</b>	<b>4 048</b>	<b>100,0%</b>	<b>3 467</b>	<b>100,0%</b>	<b>7 968</b>	<b>100,0%</b>
Autres	1 pièce	8	38,0%	119	51,5%	98	68,2%	226	56,9%
	2 pièces	4	19,3%	46	20,0%	23	15,9%	73	18,5%
	3 pièces	6	28,2%	35	15,1%	13	9,1%	54	13,6%
	4 pièces	-	0,0%	15	6,5%	3	2,1%	18	4,6%
	5 pièces	2	9,7%	11	4,8%	4	2,7%	17	4,3%
	6 pièces et +	1	4,7%	5	2,2%	3	2,1%	9	2,3%
	<b>Total</b>	<b>20</b>	<b>100,0%</b>	<b>232</b>	<b>100,0%</b>	<b>144</b>	<b>100,0%</b>	<b>397</b>	<b>100,0%</b>

Source : Insee, RGP 2014

## Taille moyenne des ménages en fonction du type de logement et du nombre de pièces en 2014

		CC PORTES DE SOLOGNE	PETR FORET D'ORLEANS-LOIRE-SOLOGNE	PETR PAYS LOIRE BEAUCE	3 SCOT	ORLEANS METROPOLE	LOIRET
		Individuels	1 pièce	1,51	1,31	1,19	<b>1,29</b>
	2 pièces	1,27	1,39	1,40	<b>1,37</b>	1,42	1,40
	3 pièces	1,82	1,83	1,85	<b>1,84</b>	1,84	1,81
	4 pièces	2,30	2,32	2,31	<b>2,31</b>	2,38	2,32
	5 pièces	2,60	2,67	2,63	<b>2,65</b>	2,61	2,63
	6 pièces et +	2,77	3,02	3,00	<b>2,98</b>	2,91	2,92
	<b>Total</b>	<b>2,41</b>	<b>2,50</b>	<b>2,53</b>	<b>2,50</b>	<b>2,54</b>	<b>2,46</b>
Collectifs	1 pièce	1,05	1,06	1,13	<b>1,09</b>	1,08	1,08
	2 pièces	1,20	1,26	1,24	<b>1,25</b>	1,29	1,28
	3 pièces	1,62	1,79	1,79	<b>1,78</b>	1,91	1,89
	4 pièces	2,49	2,54	2,42	<b>2,48</b>	2,61	2,59
	5 pièces	3,58	2,77	2,92	<b>2,90</b>	2,94	2,95
	6 pièces et +	3,40	3,30	2,94	<b>3,15</b>	2,80	2,80
	<b>Total</b>	<b>1,67</b>	<b>1,80</b>	<b>1,81</b>	<b>1,80</b>	<b>1,83</b>	<b>1,84</b>
Autres	1 pièce	1,00	1,45	1,16	<b>1,29</b>	1,05	1,12
	2 pièces	1,00	1,69	2,00	<b>1,73</b>	1,43	1,51
	3 pièces	2,25	1,88	1,70	<b>1,87</b>	2,18	1,90
	4 pièces	-	2,53	3,01	<b>2,59</b>	2,59	2,70
	5 pièces	4,00	2,12	3,53	<b>2,74</b>	3,82	3,31
	6 pièces et +	2,00	3,99	3,36	<b>3,45</b>	3,84	3,45
	<b>Total</b>	<b>1,93</b>	<b>1,77</b>	<b>1,50</b>	<b>1,67</b>	<b>1,41</b>	<b>1,56</b>
Ensemble	1 pièce	1,23	1,21	1,14	<b>1,18</b>	1,08	1,10
	2 pièces	1,24	1,33	1,32	<b>1,32</b>	1,30	1,31
	3 pièces	1,79	1,82	1,83	<b>1,82</b>	1,90	1,86
	4 pièces	2,31	2,33	2,32	<b>2,33</b>	2,47	2,39
	5 pièces	2,62	2,67	2,64	<b>2,65</b>	2,68	2,66
	6 pièces et +	2,77	3,02	3,00	<b>2,98</b>	2,90	2,92
	<b>Total</b>	<b>2,36</b>	<b>2,43</b>	<b>2,45</b>	<b>2,43</b>	<b>2,17</b>	<b>2,26</b>

Source : Insee, RGP 2014

## 5.4 Un parc de logements vieillissants

En 2014, le territoire des 3 SCoT présente une faible part de logements individuels construits entre 1946 et 1970 : 12,3 % des logements individuels, soient environ 7 000 logements (567 pour la **CC des Portes de Sologne**, 3 770 pour le PETR Forêt d'Orléans-Loire-Sologne et 2 670 pour le PETR Pays Loire Beauce.

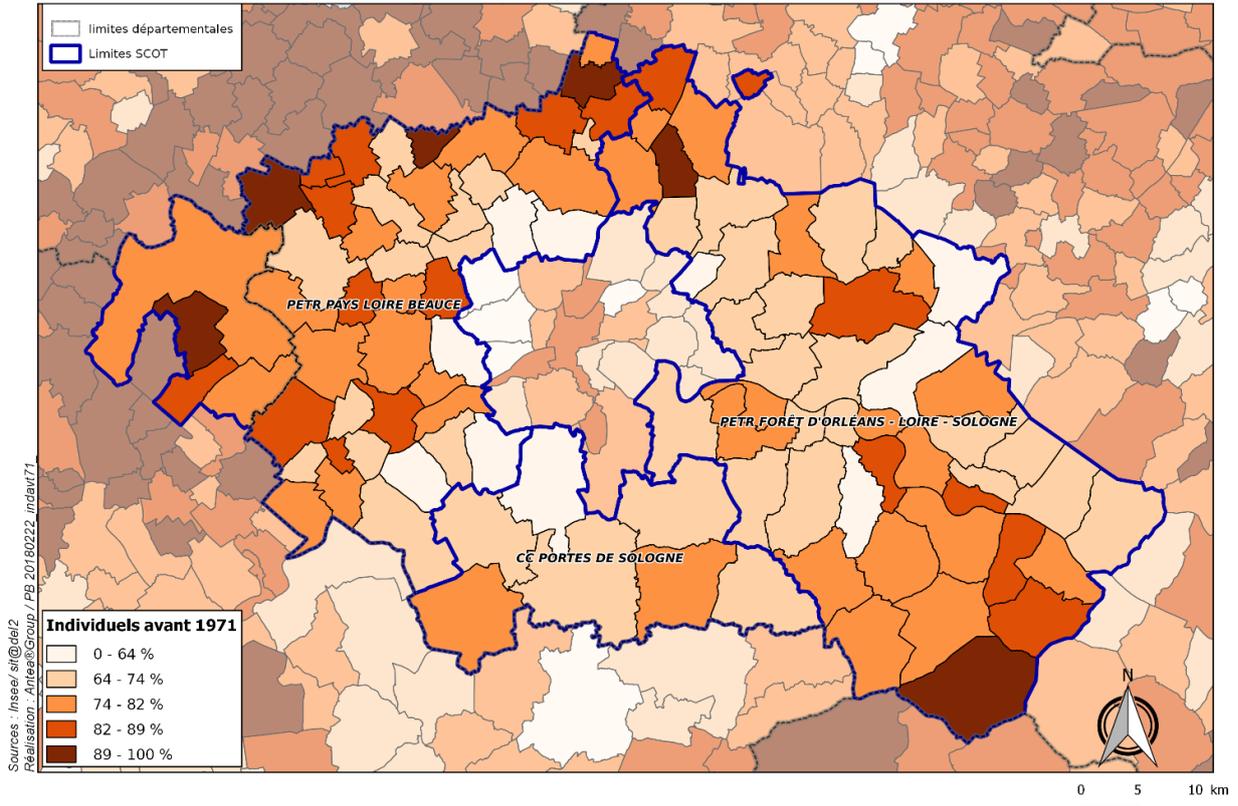
La proportion de logements construits entre 1946 et 1970 est plus forte dans le collectif, correspondant à 25 %. Dans le détail, la proportion de logements construits à cette période correspond à 25 % des collectifs sur le territoire du PETR Forêt d'Orléans-Loire-Sologne, et 27% sur le territoire du PETR du Pays Loire Beauce. En revanche, elle ne représente que 16 % des logements collectifs sur le **territoire communautaire des Portes de Sologne**.

### Ancienneté des résidences principales

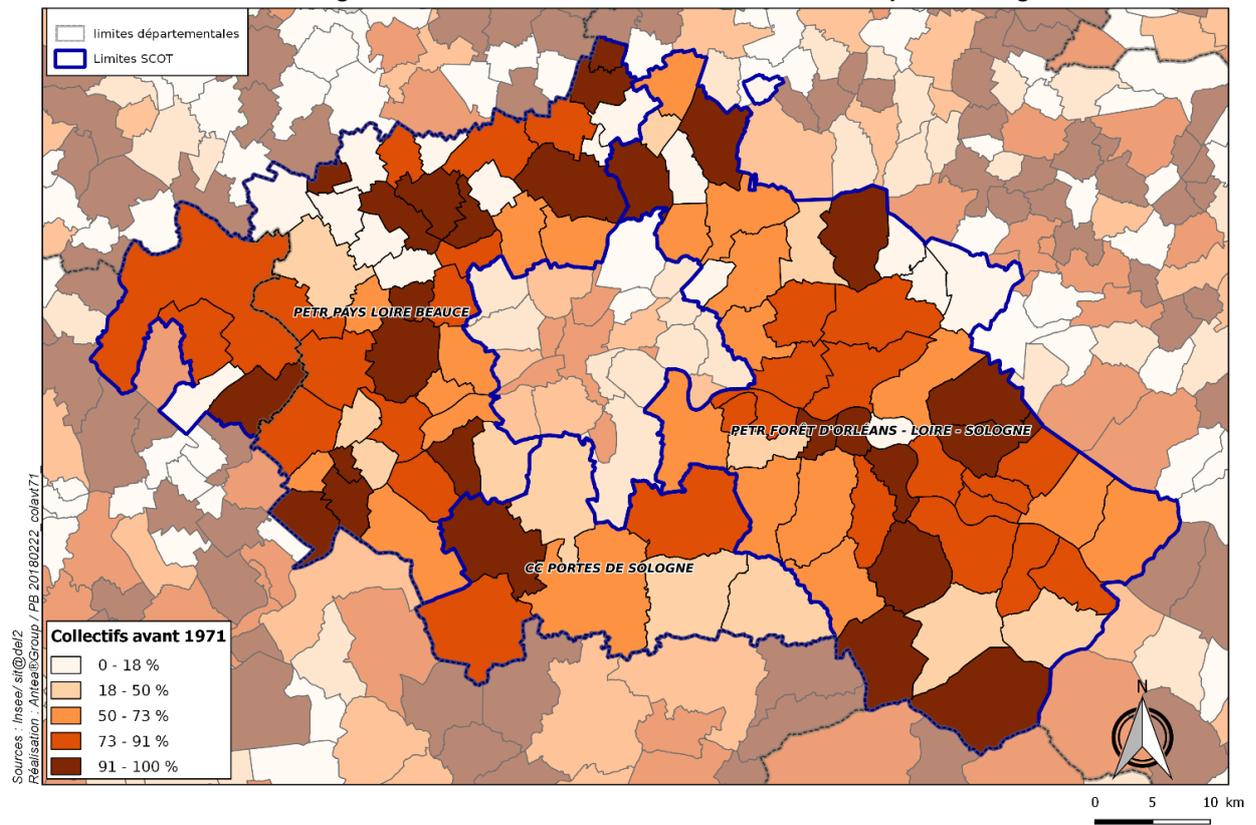
		CC PORTES DE SOLOGNE		PETR FORET D'ORLEANS - LOIRE - SOLOGNE		PETR PAYS LOIRE BEAUCE		3 SCOT	
		Nombre	%	Nombre	%	Nombre	%	Nombre	%
Individuels	Avt 1919	1 023	17,7%	5 647	19,3%	5 899	27,0%	12 568	22,1%
	1919 à 1945	386	6,7%	1 649	5,6%	1 359	6,2%	3 395	6,0%
	1946 à 1970	567	9,8%	3 770	12,9%	2 669	12,2%	7 005	12,3%
	1971 à 1990	2 210	38,2%	10 489	35,8%	6 643	30,4%	19 342	34,0%
	1991 à 2005	1 210	20,9%	5 174	17,7%	3 540	16,2%	9 924	17,4%
	2006 à 2011	390	6,7%	2 534	8,7%	1 775	8,1%	4 699	8,3%
	<b>Total</b>	<b>5 786</b>	<b>100,0%</b>	<b>29 262</b>	<b>100,0%</b>	<b>21 885</b>	<b>100,0%</b>	<b>56 933</b>	<b>100,0%</b>
Collectifs	Avt 1919	69	18,0%	550	16,6%	459	16,3%	1 078	16,6%
	1919 à 1945	31	8,0%	193	5,8%	188	6,7%	411	6,3%
	1946 à 1970	60	15,7%	829	25,1%	762	27,0%	1 652	25,4%
	1971 à 1990	108	28,1%	1 053	31,8%	1 028	36,5%	2 189	33,6%
	1991 à 2005	90	23,4%	442	13,4%	290	10,3%	821	12,6%
	2006 à 2011	27	6,9%	240	7,3%	91	3,2%	358	5,5%
	<b>Total</b>	<b>386</b>	<b>100,0%</b>	<b>3 306</b>	<b>100,0%</b>	<b>2 818</b>	<b>100,0%</b>	<b>6 510</b>	<b>100,0%</b>
Ensemble	Avt 1919	1 092	17,7%	6 196	19,0%	6 358	25,7%	13 647	21,5%
	1919 à 1945	417	6,8%	1 842	5,7%	1 547	6,3%	3 806	6,0%
	1946 à 1970	627	10,2%	4 599	14,1%	3 431	13,9%	8 657	13,6%
	1971 à 1990	2 318	37,6%	11 542	35,4%	7 672	31,1%	21 531	33,9%
	1991 à 2005	1 300	21,1%	5 615	17,2%	3 830	15,5%	10 745	16,9%
	2006 à 2011	417	6,8%	2 774	8,5%	1 866	7,6%	5 056	8,0%
	<b>Total</b>	<b>6 172</b>	<b>100,0%</b>	<b>32 568</b>	<b>100,0%</b>	<b>24 703</b>	<b>100,0%</b>	<b>63 443</b>	<b>100,0%</b>

Source : Insee, RGP 2014

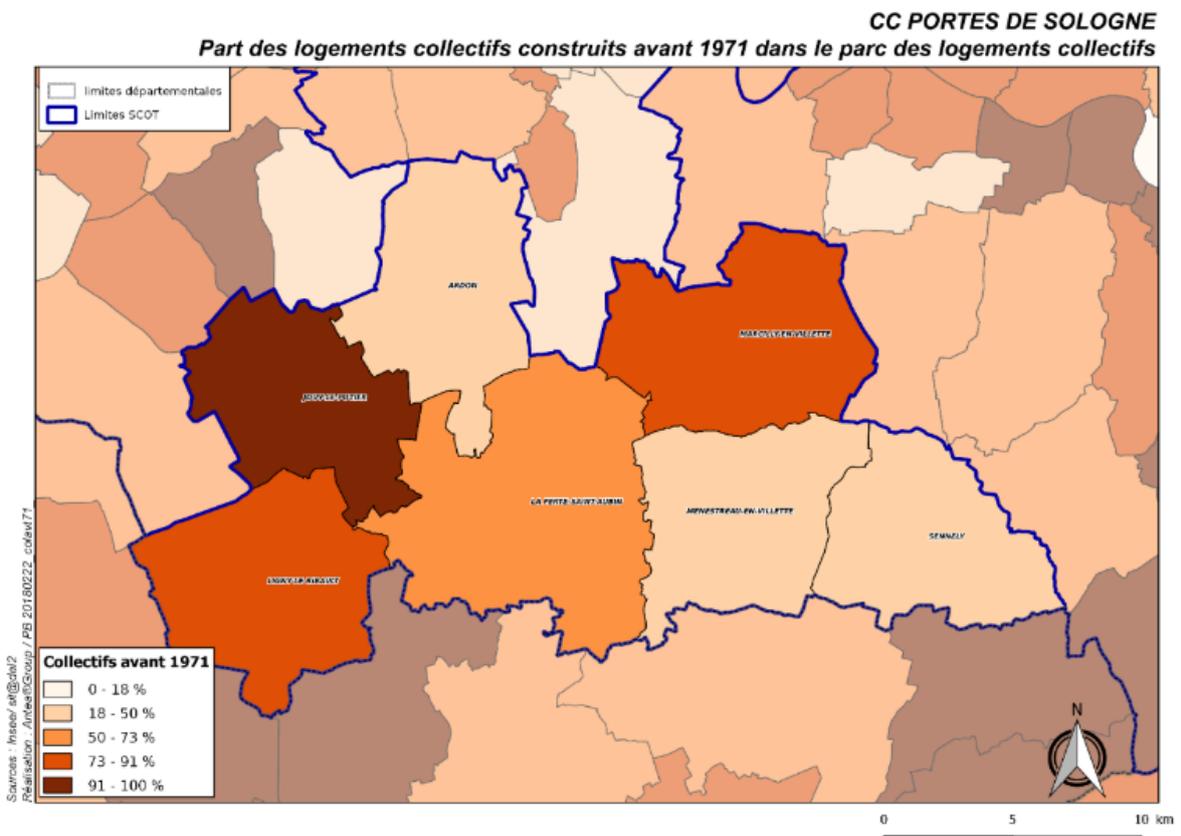
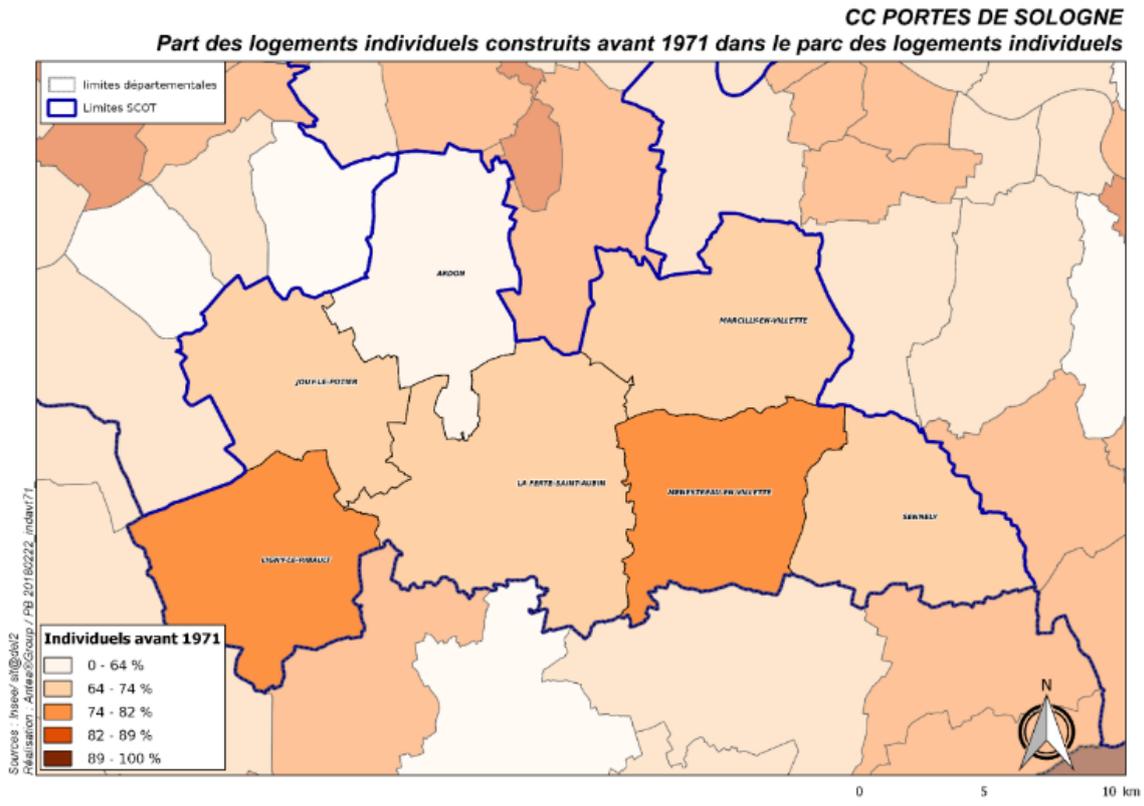
### Part des logements individuels construits avant 1971 dans le parc des logements individuels



### Part des logements collectifs construits avant 1971 dans le parc des logements collectifs



La tendance sur le territoire communautaire des Portes de Sologne est sensiblement la même que celle observée sur les deux autres territoires, avec une forte proportion de logements individuels construits avant 1971 sur l'ensemble des communes, encore plus prégnante dans le logement collectif.



## 5.5 Deux tiers des logements occupés par des propriétaires

La part de propriétaire est prédominante sur les 3 SCoT, et représente 67,9 % des résidences principales en 2014. C'est une caractéristique des territoires ruraux et périurbains. Le parc locatif représente 42 116 logements, dont près des 2/3 sont des logements locatifs privés.

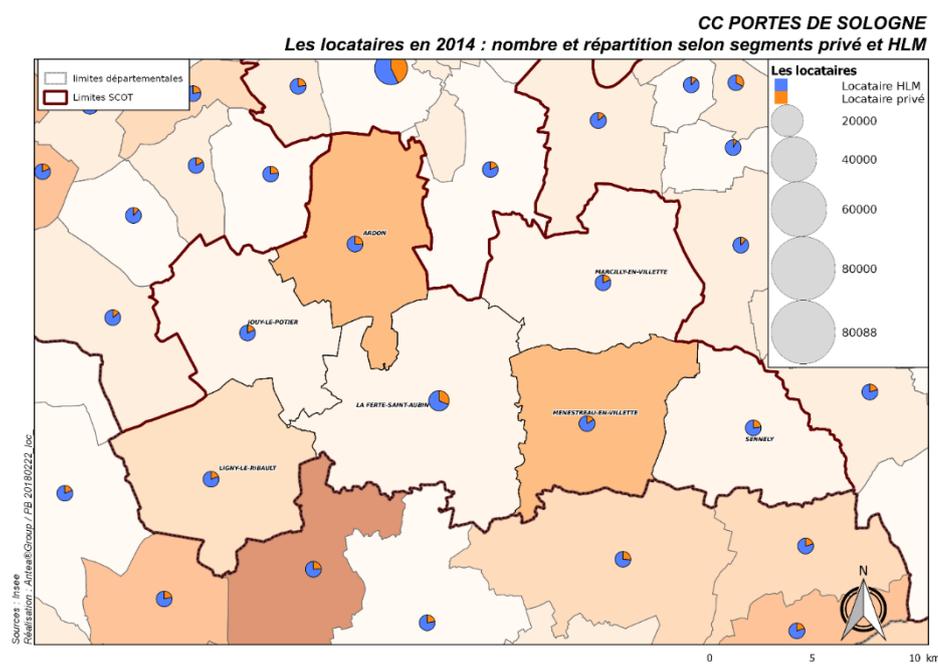
Les trois SCoT présentent la même répartition par statut d'occupation, avec une part des propriétaires occupants comprise entre 66,7 % (**Communauté de Communes des Portes de Sologne**) et 69 % (PETR Pays Loire Beauce), et une part de locatif privé comprise entre 22,2 % (Communauté de Communes des Portes de Sologne) et 23,1 % (PETR Forêt d'Orléans-Loire-Sologne).

*Statut d'occupation des résidences principales en 2014*

		CC PORTES DE SOLOGNE		PETR FORET D'ORLEANS - LOIRE - SOLOGNE		PETR PAYS LOIRE BEAUCE		3 SCoT	
		Nombre	%	Nombre	%	Nombre	%	Nombre	%
<b>Individuels</b>	Propriétaires	4 447	66,5%	23 162	66,8%	17 962	68,4%	<b>45 571</b>	<b>67,4%</b>
	Locataires parc privé	1 483	22,2%	8 107	23,4%	5 987	22,8%	<b>15 577</b>	<b>23,0%</b>
	Locataires parc social	588	8,8%	2 816	8,1%	1 908	7,3%	<b>5 312</b>	<b>7,9%</b>
	logés gratuitement	172	2,6%	592	1,7%	404	1,5%	<b>1 169</b>	<b>1,7%</b>
	<b>Total</b>	<b>6 691</b>	<b>100,0%</b>	<b>34 677</b>	<b>100,0%</b>	<b>26 261</b>	<b>100,0%</b>	<b>67 629</b>	<b>100,0%</b>
<b>Collectifs</b>	Propriétaires	4 689	66,9%	24 534	67,9%	19 163	69,5%	<b>48 386</b>	<b>68,4%</b>
	Locataires parc privé	1 561	22,3%	8 251	22,8%	6 052	21,9%	<b>15 864</b>	<b>22,4%</b>
	Locataires parc social	619	8,8%	2 746	7,6%	1 997	7,2%	<b>5 362</b>	<b>7,6%</b>
	logés gratuitement	136	1,9%	608	1,7%	365	1,3%	<b>1 109</b>	<b>1,6%</b>
	<b>Total</b>	<b>7 005</b>	<b>100,0%</b>	<b>36 139</b>	<b>100,0%</b>	<b>27 578</b>	<b>100,0%</b>	<b>70 721</b>	<b>100,0%</b>
<b>Ensemble</b>	Propriétaires	9 136	66,7%	47 695	67,4%	37 126	69,0%	<b>93 957</b>	<b>67,9%</b>
	Locataires parc privé	3 044	22,2%	16 358	23,1%	12 039	22,4%	<b>31 441</b>	<b>22,7%</b>
	Locataires parc social	1 207	8,8%	5 563	7,9%	3 905	7,3%	<b>10 675</b>	<b>7,7%</b>
	logés gratuitement	309	2,3%	1 200	1,7%	769	1,4%	<b>2 278</b>	<b>1,6%</b>
	<b>Total</b>	<b>13 696</b>	<b>100,0%</b>	<b>70 816</b>	<b>100,0%</b>	<b>53 839</b>	<b>100,0%</b>	<b>138 350</b>	<b>100,0%</b>

Source : INSEE, RGP 2014

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.



## 5.6 Une offre de logements locatifs aidés relativement bien développée

Selon le Répertoire du Parc Locatif Social (données RPLS 2017), 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.

Logements locatifs aidés en 2017

Territoires	Nombre de collectifs	Nombre d'individuels	Total logements	Taux de logements locatifs aidés en 2017 *
<i>PETR Forêt d'Orléans-Loire-Sologne</i>				
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
<b>Total</b>	<b>1574</b>	<b>1592</b>	<b>3166</b>	<b>9,4</b>
<i>PETR Pays Loire Beauce</i>				
CC Beauce loirétaine	422	177	599	9,4
CC des Terres du Val de Loire	1008	501	1509	7,7
<b>Total</b>	<b>1430</b>	<b>678</b>	<b>2108</b>	<b>8,2</b>
<i>CC des Portes de Sologne</i>				
<b>Total</b>	<b>221</b>	<b>475</b>	<b>696</b>	<b>10,8</b>

Source : RPLS 2017

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

Le tableau suivant présente la répartition détaillée des logements locatifs aidés par commune :

### Les logements locatifs aidés en 2017 sur la CC des Portes de Sologne

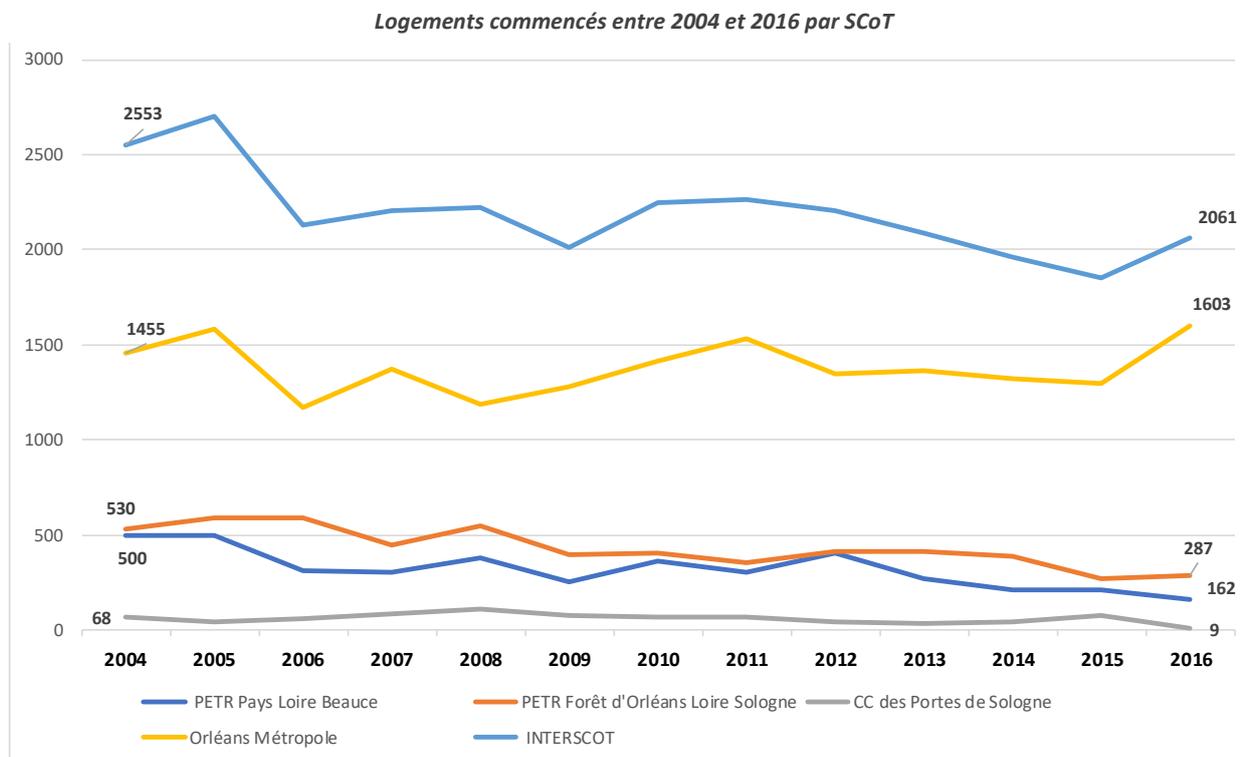
Communes	Nb de collectifs	Nb d'individuels	Total logements	Taux de logements locatifs aidés en 2017 (en %)
<b>La Ferté-Saint-Aubin</b>	<b>185</b>	<b>309</b>	<b>494</b>	<b>16,2</b>
Marcilly-en-Villette	0	80	80	9,2
Ménestreau-en-Villette	8	38	46	7,7
Ligny-le-Ribault	17	14	31	5,6
Sennely	0	15	15	5,1
Jouy-le-Potier	11	15	26	4,7
Ardon	0	4	4	0,8
<b>Total CC Portes de Sologne</b>	<b>221</b>	<b>475</b>	<b>696</b>	<b>10,8</b>

Source : RPLS 2017

## 5.7 Un marché de la construction en baisse progressive

Les données SITADEL<sup>1</sup> renseignent sur le volume de constructions sur une période donnée, le rythme annuel de construction et la typologie des logements construits.

Si la dynamique est relativement stable sur la période, 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 d'Orléans.



Sur la période de 2004 à 2016, on dénombre la construction de **10 579 nouveaux logements** (contre 17 938 pour la Métropole d'Orléans), **soit 814 logements par an**.

On compte 772 logements pour la **Communauté de Communes des Portes de Sologne** (59 logements par an).

<sup>1</sup> Le fichier SITADEL (Système d'Information et de Traitement Automatisé des Données Élémentaires des Logements et locaux) est une source de données gérée par le MEEDDM (Ministère de l'Écologie, de l'Énergie, 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 ».

## Les logements commencés entre 2004 et 2016

Territoires	Individuels purs	Individuels groupés	Total individuels	Total collectifs	Total logements	Moyenne annuelle (sur 13 ans)
CC de la Beauce Loirétaine	807	138	945	111	1056	81
CC des Terres du Val de Loire	2353	436	2789	329	3118	240
<b>PETR Pays Loire Beauce</b>	<b>3160</b>	<b>574</b>	<b>3734</b>	<b>440</b>	<b>4174</b>	<b>321</b>
CC de la Forêt	845	222	1067	120	1187	91
CC des Loges	1946	621	2567	278	2845	219
CC du Val de Sully	1029	519	1548	53	1601	123
<b>PETR Forêt d'Orléans-Loire-Sologne</b>	<b>3820</b>	<b>1362</b>	<b>5182</b>	<b>451</b>	<b>5633</b>	<b>433</b>
<b>CC des Portes de Sologne</b>	<b>545</b>	<b>179</b>	<b>724</b>	<b>48</b>	<b>772</b>	<b>59</b>
<b>Total 3 SCoT</b>	<b>7525</b>	<b>2115</b>	<b>9640</b>	<b>939</b>	<b>10579</b>	<b>814</b>
<b>Orléans Métropole</b>	<b>4404</b>	<b>3800</b>	<b>8204</b>	<b>9734</b>	<b>17938</b>	<b>1380</b>
<b>INTERSCoT</b>	<b>11929</b>	<b>5915</b>	<b>17844</b>	<b>10673</b>	<b>28517</b>	<b>2194</b>

Source : fichier SITADEL, 2017

Les logements construits sont majoritairement de l'habitat individuel : 91,1 % des logements commencés sur la période 2004-2016 pour l'ensemble des trois territoires.

La forte proportion de logements individuels qui caractérise ces territoires se renforce par conséquent, avec un accroissement de ce type de constructions ces dernières années.

Les logements collectifs représentent moins de 10 % des nouvelles constructions depuis 2004 (contre près de 55 % pour Orléans Métropole). Cette typologie de logement est proportionnellement moins importante au cours des dernières années.

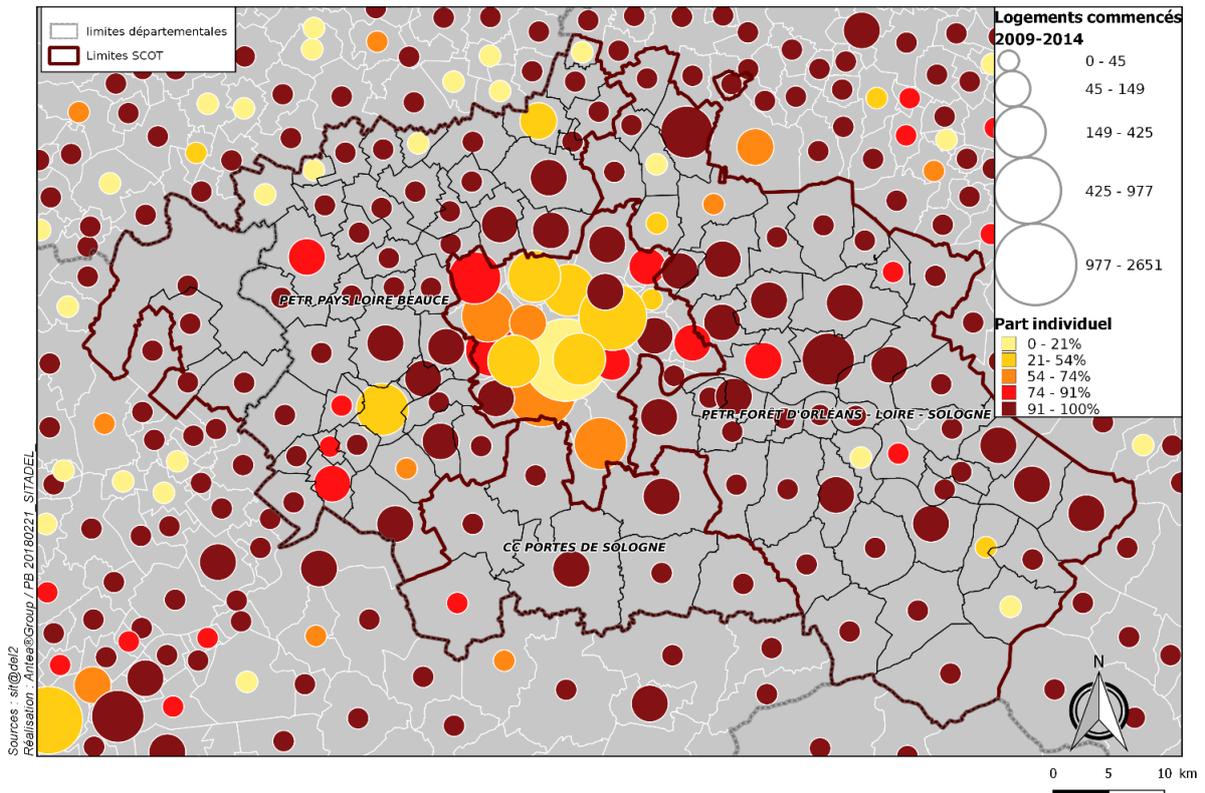
## Typologie des logements commencés entre 2004 et 2016 (en %)

Territoires	Individuels purs	Individuels groupés	Total individuels	Total collectifs	Total logements
CC de la Beauce Loirétaine	76,4	13,1	89,5	10,5	100,0
CC des Terres du Val de Loire	75,5	14,0	89,4	10,6	100,0
<b>PETR Pays Loire Beauce</b>	<b>75,7</b>	<b>13,8</b>	<b>89,5</b>	<b>10,5</b>	<b>100,0</b>
CC de la Forêt	71,2	18,7	89,9	10,1	100,0
CC des Loges	68,4	21,8	90,2	9,8	100,0
CC du Val de Sully	64,3	32,4	96,7	3,3	100,0
<b>PETR Forêt d'Orléans-Loire-Sologne</b>	<b>67,8</b>	<b>24,2</b>	<b>92,0</b>	<b>8,0</b>	<b>100,0</b>
<b>CC des Portes de Sologne</b>	<b>70,6</b>	<b>23,2</b>	<b>93,8</b>	<b>6,2</b>	<b>100,0</b>
<b>Total 3 SCoT</b>	<b>71,1</b>	<b>20,0</b>	<b>91,1</b>	<b>8,9</b>	<b>100,0</b>
<b>Orléans Métropole</b>	<b>24,6</b>	<b>21,2</b>	<b>45,7</b>	<b>54,3</b>	<b>100,0</b>
<b>INTERSCoT</b>	<b>41,8</b>	<b>20,7</b>	<b>62,6</b>	<b>37,4</b>	<b>100,0</b>

Source : fichier SITADEL, 2017

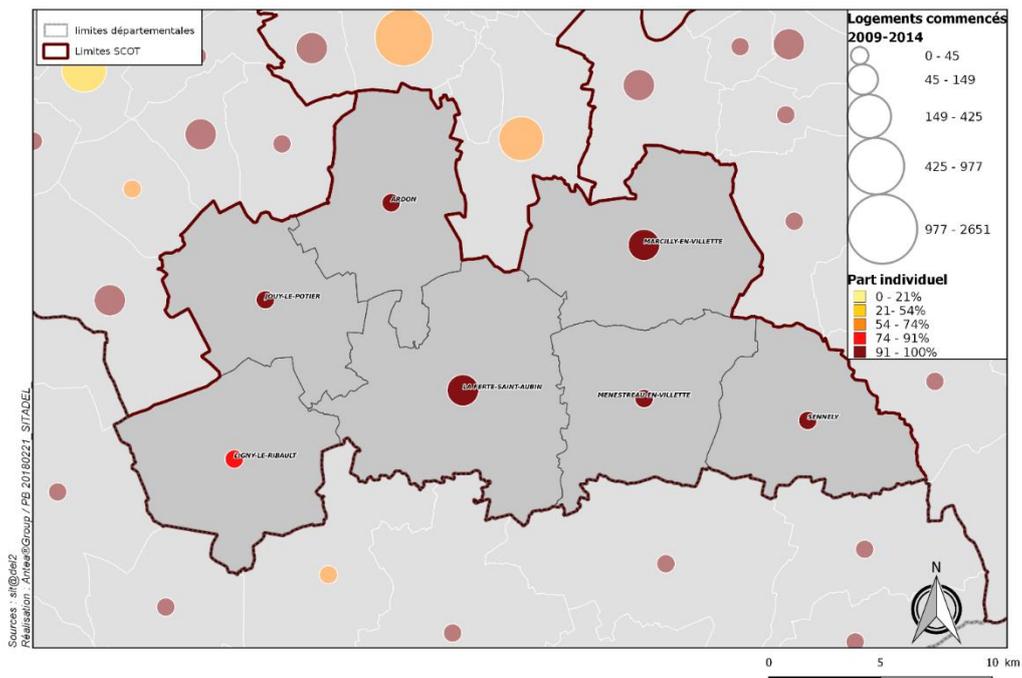
A l'échelle communale, les principaux marchés de la construction sont situés le long de la Loire et aux abords de Orléans Métropole.

### Logements commencés, et part de l'individuel



Le territoire de la CC Portes de Sologne et marqué par une production de nouveaux logements essentiellement individuels, avec la production la plus importante localisée sur les communes de la Ferté-Saint-Aubin (pôle majeur) et Marcilly-en-Villette (pôle de proximité sous influence de la Métropole).

### Communauté de Communes des Portes de Sologne : logements commencés, et part de l'individuel



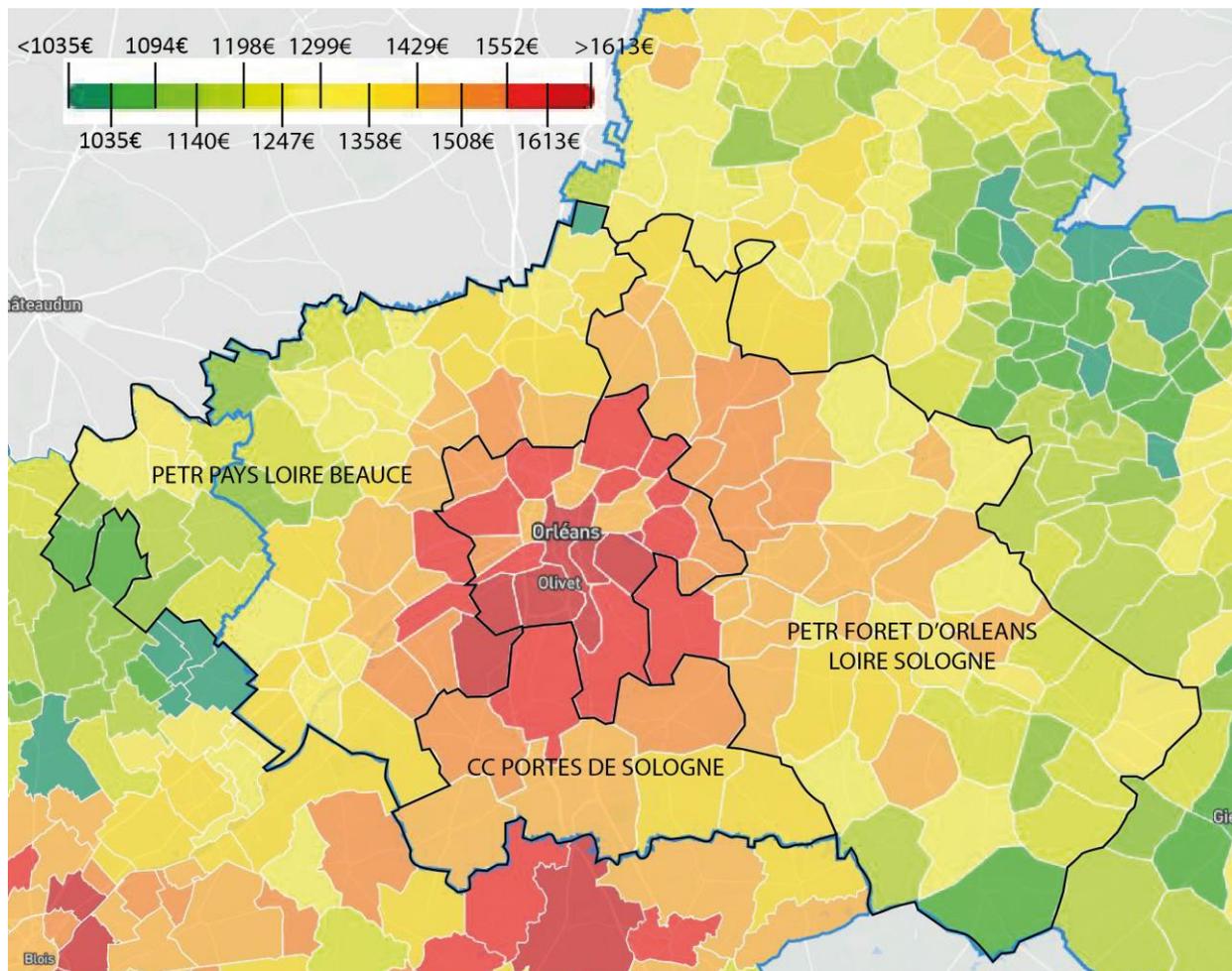
## 5.8 Un marché immobilier attractif en périphérie

Le prix moyen du m<sup>2</sup> dans le Loiret est estimé à 1 554 € pour une maison (entre 1 266 € et 2 533 €/m<sup>2</sup>) et à 1 689 € pour un appartement (entre 1 166 €/m<sup>2</sup> et 2 332 €/m<sup>2</sup>)<sup>2</sup>. On constate une légère hausse des prix dans le temps : + 0,7 % sur les trois derniers mois, + 1 % sur l'année et + 3 % sur les deux ans.

Sur le territoire des 3 SCoT, les prix au m<sup>2</sup> des communes situées dans la couronne en limite d'Orléans Métropole restent assez élevés (entre 1 429 €/m<sup>2</sup> et 1 552 €/m<sup>2</sup>, allant jusqu'à plus de 1 552 €/m<sup>2</sup> pour quelques communes limitrophes au sud de la métropole orléanaise), 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 et au sud du PETR Forêt d'Orléans-Loire-Sologne (inférieurs à 1 429 €/m<sup>2</sup>), pouvant s'expliquer par différentes raisons : éloignement de polarités structurantes, nuisances liées à la proximité de grands axes ou à la présence d'industries, prix moyens plus faibles du fait d'une forte présence de logements sociaux aux prix plus attractifs.

Prix au m<sup>2</sup> par communes au 1<sup>er</sup> octobre 2018



Source : MeilleursAgents, 2018 - Traitement : Anteagroup

<sup>2</sup> Source : Données Meilleurs Agents et données publiques Notaires et INSEE

## 5.9 Un parc vacant à réinvestir

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

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

*Evolution du parc de logements vacants depuis 1968*

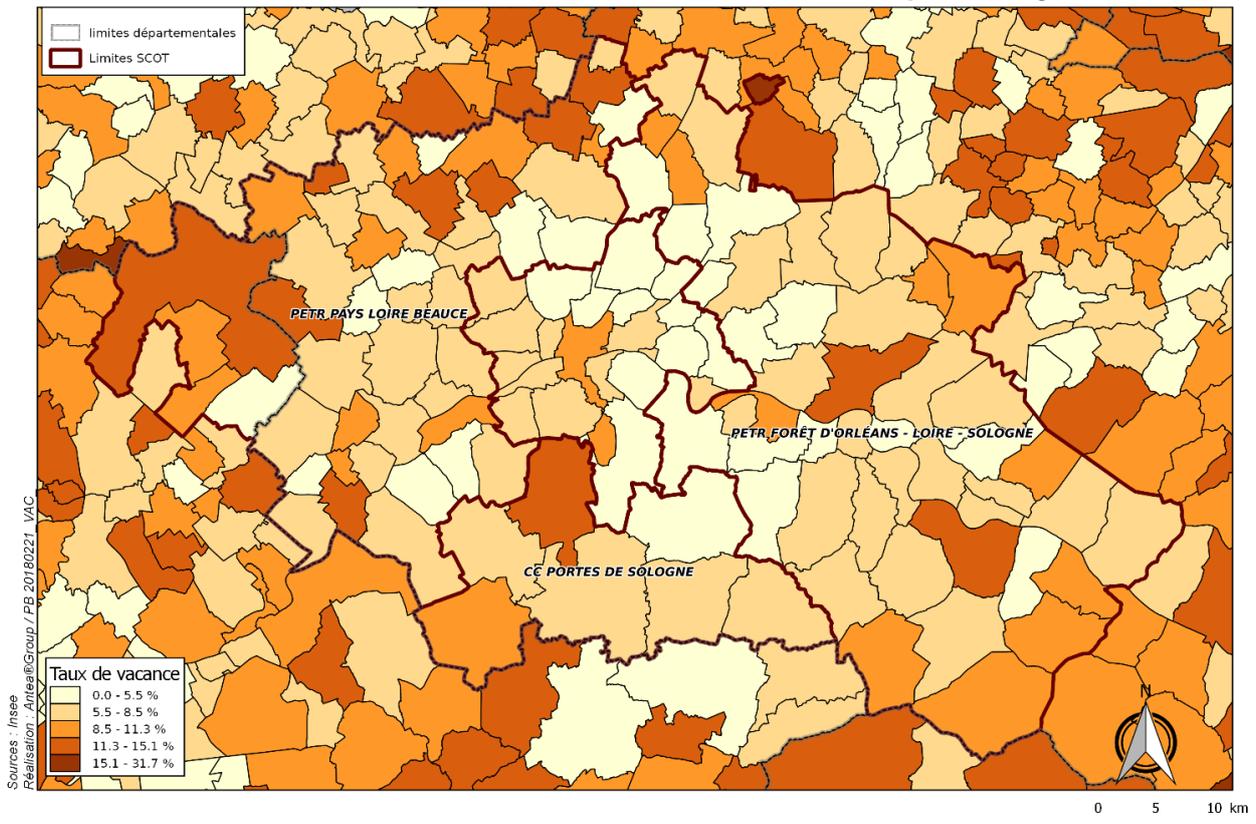
Territoires	1968		1982		2009		2014	
	Nb	%	Nb	%	Nb	%	Nb	%
PETR Forêt d'Orléans-Loire-Sologne	1 119	6,3	1 852	6,9	2 349	6,4	3 012	7,8
PETR Pays Loire Beauce	1 105	7,0	1 642	7,8	1 818	6,6	2 442	8,4
CC des Portes de Sologne	255	7,4	388	7,9	411	5,8	561	7,5
<b>Total 3 SCoT</b>	<b>2 479</b>	<b>7,4</b>	<b>3 882</b>	<b>8,1</b>	<b>4 578</b>	<b>6,4</b>	<b>6 015</b>	<b>8,0</b>

Source : INSEE, RGP 2014

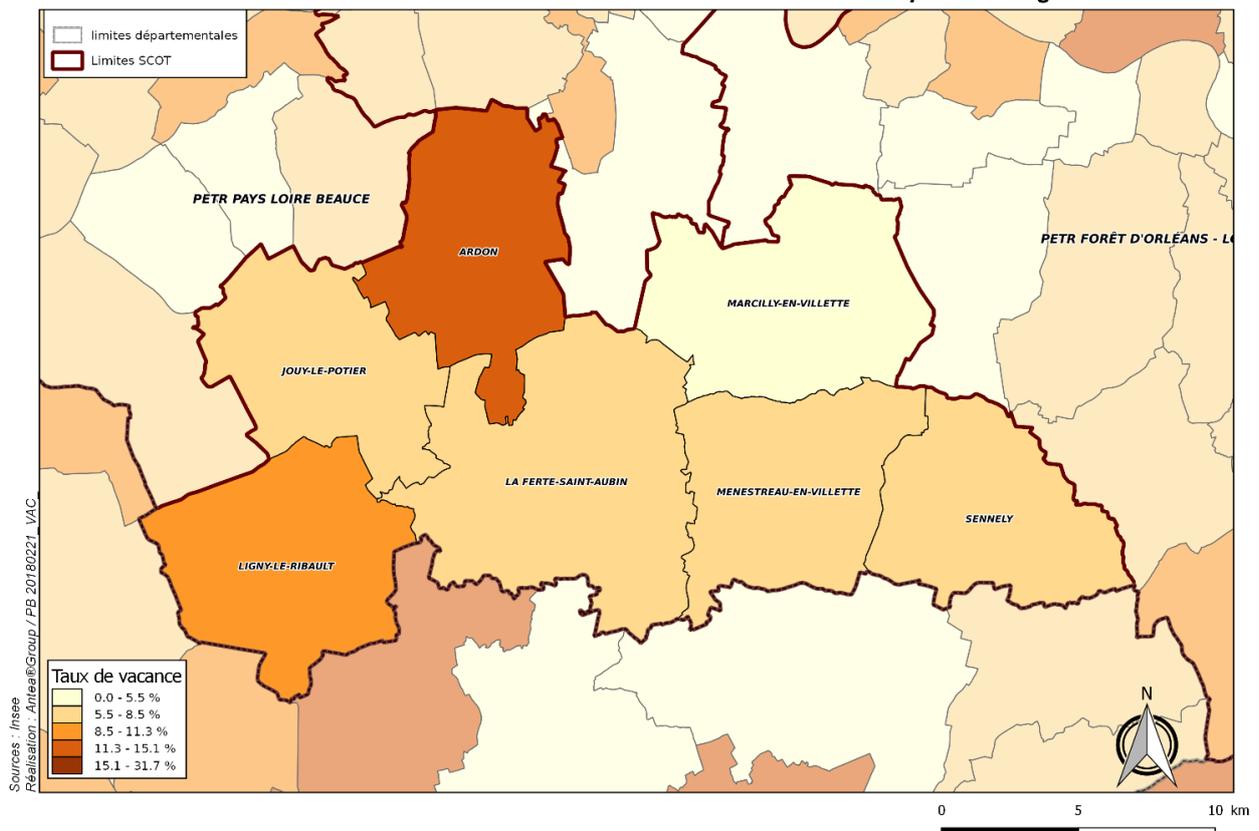
Le taux moyen de logements vacants pour les 3 SCoT s'est renforcé depuis 1968, passant de 7,4 % à 8 % en 2014. Ce taux demeure assez homogène sur les trois territoires, avec quelques nuances cependant.

La **Communauté de Communes des Portes de Sologne** présente le taux le moins élevé (7,5 %). Mais quelques communes présentent un taux supérieur : Ardon (12,5 %) et Ligny-le-Ribault (9 %).

*Taux de vacance dans le parc des logements en 2014*



### CC PORTES DE SOLOGNE Taux de vacance dans le parc des logements en 2014



## 5.10 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 de l'Agglomération Orléanaise, 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).

Aucun document programmatique en matière d'habitat n'existe à ce jour sur le territoire de la Communauté de Communes des Portes de Sologne, mais un PLUi a été lancé en 2019.

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.

### 5.10.1 Le Plan Départemental de l'Habitat du Loiret 2011

La mise en œuvre du Plan Départemental de l'Habitat s'appuie sur quatre enjeux majeurs et structurants :

1. Satisfaire les besoins en logements des habitants actuels et attendus sur ce département limitrophe de la région francilienne.
2. Décliner les politiques locales en fonction des potentiels et des spécificités des territoires.
3. S'assurer des bonnes conditions de logement pour tous.
4. Prolonger le partenariat en étoffant le dispositif d'observation existant.

**Le document d'orientations proposait à l'horizon 2017 trois scénarios de développement, support à la mise en œuvre de scénarios plus précis par les projets de chaque territoire :**

- Une hypothèse au fil de l'eau du rythme de construction des années 2000 : 3 300 logements/an.
- Une hypothèse de développement au rythme des évolutions démographiques récentes : 4 000 logements/an.
- Une hypothèse de renforcement de la croissance : 4 500 logements/an.

*Tableau de synthèse des trois scénarios :*

Types de besoins	Scénario fil de l'eau de la construction	Scénario de développement au rythme des évolutions démographiques récentes	Scénario du renforcement de la croissance
Besoins liés à l'évolution démographique (hors desserrement)	1 189 36%	1 762 44%	1 954 43%
Besoins liés au desserrement des ménages	1 843 56%	1 726 43%	1 843 41%
Besoins liés au renouvellement du parc	219 7%	219 5%	328 7%
Réserves pour la fluidité du parc	61 2%	279 7%	380 8%
<b>TOTAL</b>	<b>3 312</b> 100%	<b>3 986</b> 100%	<b>4 505</b> 100%

La seconde partie du Plan Départemental a consisté à définir, selon la nature des besoins, le type de produits à développer :

**Tableau de synthèse qui exprime la réponse la mieux adaptée selon le type de besoin de logement dans la situation du Loiret**

	Desserment : décohabitation des jeunes, séparations de couple, vieillessement...	Renouvellement : opérations d'urbanisme, ANRU, changement d'usage	Croissance démographique	Fluidité
<b>Locatif très social PLAI</b>	++	++		
<b>Locatif social PLUS</b>	++	++	+	
<b>Locatif intermédiaire dédié (PLS)</b>	+			
<b>Accession sociale sécurisée</b>	+	++		+
<b>Accession intermédiaire (PTZ+)</b>	+++	+++	+++	+++
<b>Marché libre</b>	+++	+++	+++	++++

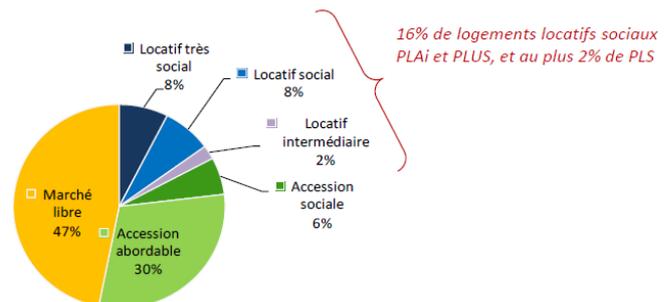
La fluidité du marché consiste à prévoir une marge de manoeuvre par rapport aux évolutions du reste du parc pour éviter les phénomènes de rareté de l'offre, générateurs d'augmentation des prix. Cette fluidité est essentiellement à rechercher dans l'offre proposée par le marché libre.

Les hypothèses de travail ont conduit à la synthèse suivante : en six ans (2011 à 2017), le département devait prévoir la réponse aux besoins estimés entre 3 300 et 4 000 logements par an.

En nombre de logements par grande catégorie, cela conduisait à l'évaluation suivante :

Les grandes familles de produit logement à décliner	Objectif en pourcentage	Volume en fonction du scénario actif par an
<b>Du locatif très social (PLAI) : c'est l'expression de la majorité de la demande aujourd'hui auprès des bailleurs sociaux</b>	8%	260 à 300 logements
<b>Du locatif social (PLUS) : le financement standard du logement social</b>	8%	260 à 300 logements
<b>Du locatif intermédiaire (PLS) : plus marginalement et plutôt sur des résidences spécifiques compte tenu de l'offre privée dans le Loiret</b>	2%	70 à 90 logements
<b>L'accession sociale : un produit des bailleurs et à enjeu pour favoriser les parcours résidentiels en zone urbaine essentiellement</b>	6%	190 à 240 logements
<b>L'accession abordable : celle que les ménages loiretains réalisent avec l'aide du PTZ+ tant que l'offre privée le permet en gamme de prix... un segment dont il faut surveiller la présence effective dans les communes</b>	30%	980 à 1 200 logements
<b>Le marché libre (accession/locatif) : celui qui résulte de l'initiative privée basée sur le rapport offre/demande</b>	47%	1 500 à 1 900 logements
<b>TOTAL selon les 2 scénarios du fil de l'eau de la construction et du développement démographique constant</b>	<b>100%</b>	<b>3 300 à 4 000 logements</b>

Ce cadrage devait permettre de maintenir la part moyenne du logement social dans le département.



## 5.10.2 Le Programme Local de l'Habitat 2016-2021 d'Orléans

Au titre de la compétence « Habitat et Logement », Orléans Métropole est chargée d'élaborer, analyser, coordonner et animer la politique locale de l'habitat par la mise en œuvre du Programme Local de l'Habitat (PLH).

Le troisième Programme local de l'habitat (**PLH3 2016-2021**) adopté le 19 novembre 2015 permet de coordonner l'ensemble des acteurs autour d'orientations communes, dans un objectif unique : un habitat et un cadre de vie attractifs.



Le diagnostic fait ressortir, sur le territoire de la ville d'Orléans, que l'urbanisation est guidée par le patrimoine naturel et notamment la Loire. Même si l'urbanisation des terres agricoles pour l'habitat, les équipements ou les activités, s'est assez fortement réduite ces dernières années, un certain nombre d'hectares ont été affectés à l'habitat et notamment en zone inondable entre 2004 et 2010.

Trois orientations sont issues de la réflexion conduite dans le cadre de l'élaboration des orientations du PLH 3 de d'Orléans Métropole :

- Orientation 1 : améliorer la qualité de vie des habitants par un habitat attractif et de qualité.
- Orientation 2 : promouvoir toutes les mixités en facilitant les parcours résidentiels et en favorisant un équilibre social de l'habitat.
- Orientation 3 : Métropole, communes, habitants : animer ensemble notre projet pour l'habitat.

Une production de **9 000 logements neufs**, dont plus de **2 300 logements sociaux**, est programmée jusqu'en 2021.

**Action 2**

OBJECTIFS DE PRODUCTION TERRITORIALISÉS (Valeurs provisoires au 17/03/2015)

COMMUNES	État des lieux		Objectifs de construction de logements 2015-2020	Projections par commune		
	Résidences principales Insee 2013 (source bilan SHRU 45)	Nb annuel moyen de constructions neuves 2006-2013		Objectif annuel moyen	Taux de croissance des résidences principales 2015-2020	Taux de croissance annuel moyen
Boigny-sur-Bionne	846	6	45	8	5,32%	0,9%
Bou	357	4	25	4	7,00%	1,2%
Chanteau	527	11	84	14	15,94%	2,7%
Chécy	3160	41	314	52	9,94%	1,7%
Combleux	199	5	35	6	17,59%	2,9%
Fleury-les-Aubrais	8753	87	353	59	4,03%	0,7%
Ingré	2946	46	504	84	17,11%	2,9%
La Chapelle-St-Mesmin	4147	58	360	60	8,68%	1,4%
Mardié	972	12	92	15	9,47%	1,6%
Marigny-les-Usages	436	13	30	5	6,88%	1,1%
Olivet	9298	163	673	112	7,2%	1,2%
Orléans	55022	615	3000	500	5,45%	0,9%
Ormes	1187	47	300	50	25,27%	4,2%
St-Cyr-en-Val	1296	26	90	15	6,94%	4,2%
St-Denis-en-Val	2809	40	219	37	7,80%	1,3%
St-Hilaire-St-Mesmin	1115	19	176	29	15,78%	2,6%
St-Jean-de-Braye	8250	115	682	114	8,27%	1,4%
St-Jean-de-la-Ruelle	6947	75	927	155	13,34%	2,2%
St-Jean-le-Blanc	3767	76	253	42	6,72%	1,1%
St-Pryvé-St-Mesmin	2060	31	353	59	17,14%	2,9%
Saran	6106	56	450	75	7,37%	1,2%
Semoy	1128	22	98	16	8,69%	1,4%
<b>TOTAL</b>	<b>121 328</b>	<b>1 567</b>	<b>9 063</b>	<b>1 510</b>	<b>7,70%</b>	<b>1,3%</b>

TABLEAU DES OBJECTIFS DE PRODUCTION DE LOGEMENTS

COMMUNES	Résidences principales Insee 2013 (source bilan SHRU 45)	Logements locatifs sociaux LLS				
		Nombre RPLS 01/01/2013	Taux RPLS 01/01/2013	Taux (Inventaire SRU - DDT)	manquants / SRU DDT	à faire rattrapage 2015-2021
Boigny-sur-Bionne	846	114	13,5 %	-	-	
Bou	357	6	1,7 %	-	-	
Chanteau	527	27	5,1 %	-	-	
Chécy	3160	278	8,8 %	8,28 %	393	196
Combleux	199	2	1,0 %	-	-	
Feury-les-Aubrais	8753	2537	29,0 %	-	-	
Ingré	2946	339	11,5 %	10,12 %	331	165
La Chapelle-Saint-Mesmin	4147	584	14,1 %	14,23 %	237	118
Mardié	972	9	0,9 %	-	-	
Marigny-les-Usages	436	11	2,5 %	-	-	
Olivet	9298	1082	11,6 %	11,74 %	761	379
Orléans	55 022	14707	26,7 %	-	-	
Ormes	1187	126	10,6 %	-	81	92
Saint-Cyr-en-Val	1296	62	4,8 %	-	-	
Saint-Denis-en-Val	2809	341	12,1 %	11,66 %	244	121
Saint-Hilaire-Saint-Mesmin	1115	26	2,3 %	-	-	
Saint-Jean-de-Braye	8 250	1758	21,3 %	-	-	
Saint-Jean-de-la-Ruelle	6947	2228	32,1 %	-	-	
Saint-Jean-le-Blanc	3767	373	9,9 %	10,29 %	352	175
Saint-Pryvé-Saint-Mesmin	2060	291	14,1 %	13,46 %	141	70
Saran	6106	1493	24,5 %	-	-	
Semoy	1128	103	9,1 %	-	-	
<b>TOTAL</b>	<b>121 328</b>	<b>26 497</b>	<b>21,8 %</b>		<b>2 459</b>	<b>1 316</b>

objectifs nouveaux logements 2015-2012		
Tout logement	dont logements sociaux PLUS et ANRU	dont PLAI
45	10	3
25	6	2
84	14	4
314	194	84
35	4	2
353	54	14
504	165	49
360	105	32
92	23	9
30	6	2
673	378	133
3000	450	113
300	84	26
90	22	8
219	123	43
176	16	6
682	116	35
927	142	36
253	176	53
353	65	23
450	140	35
98	24	9
<b>9 063</b>	<b>2 317</b>	<b>721</b>

430 nouveaux logements locatifs sociaux ont été agréés ou financés en 2017. Et la même année, Orléans Métropole a contribué à la réhabilitation thermique de 363 logements.

## SYNTHESE ET ENJEUX SUR LE PARC DE LOGEMENTS

### Diagnostic

#### Communauté de Communes des Portes de Sologne

- Le parc occupé en propriété est prédominant (66,7 %).
- 561 logements vacants en 2014 (7,5 % du parc total).
- Une activité de construction relativement stable depuis 2004 : 772 nouveaux logements, soit 59 logements par an en moyenne.

#### Forces

Marché de la construction dynamique qui permet l'accueil de nouveaux ménages sur le territoire.

Parc relativement peu énergivore (faible part des constructions construites entre 60 et 80).

Parc occupé en propriété dominant.

Des prix d'achat dans l'immobilier plus accessibles que sur le secteur d'Orléans.

#### Faiblesses

Parc de logements de grande taille pouvant être un frein à l'accèsion de jeunes ménages.

De nouveaux logements essentiellement individuels, de grande taille.

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...)

### 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, l'offre pour les jeunes ménages (primo-accession).**
- **Adapter l'offre résidentielle au vieillissement de la population.**

## 6 L'ARMATURE EN EQUIPEMENTS ET SERVICES

### Remarque préliminaire

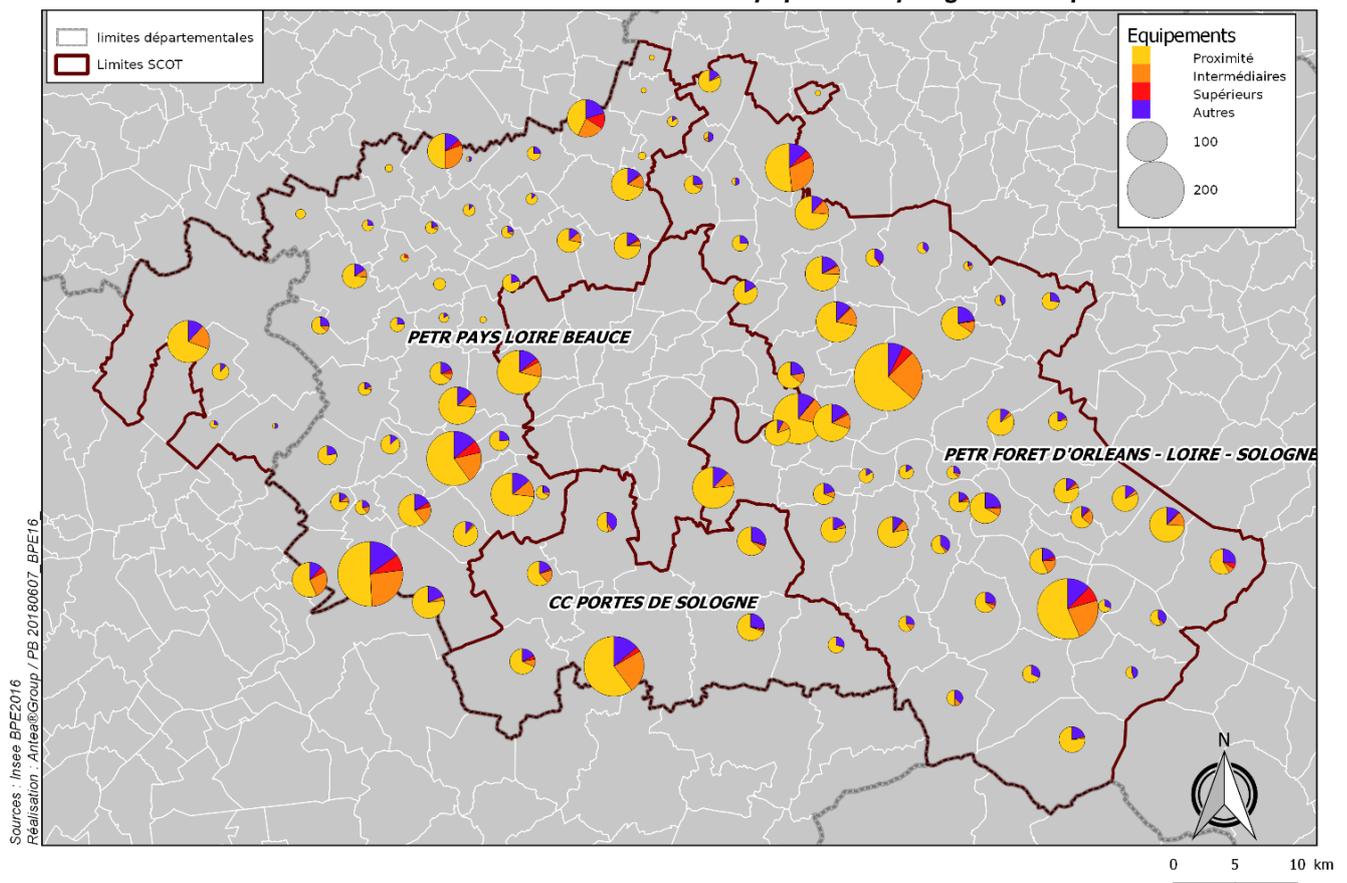
Les données sur le niveau d'équipements des communes des 3 SCoT sont issues de la Base Permanente des Equipements (BPE) 2016 de l'INSEE qui a pour objectif de proposer annuellement une base d'équipements et de services finement localisés construite à partir de sources administratives diverses :

- **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 mise à jour annuellement comporte un large éventail d'équipements et de services rendus à la population, repérés de façon homogène sur des définitions précises. Le champ présenté 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.

*Une gamme d'équipements de proximité bien représentée :*

### Les équipements par gamme et par nombre en 2016



## 6.1 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 :

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

Les communes ayant le plus fort d'équipements (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).

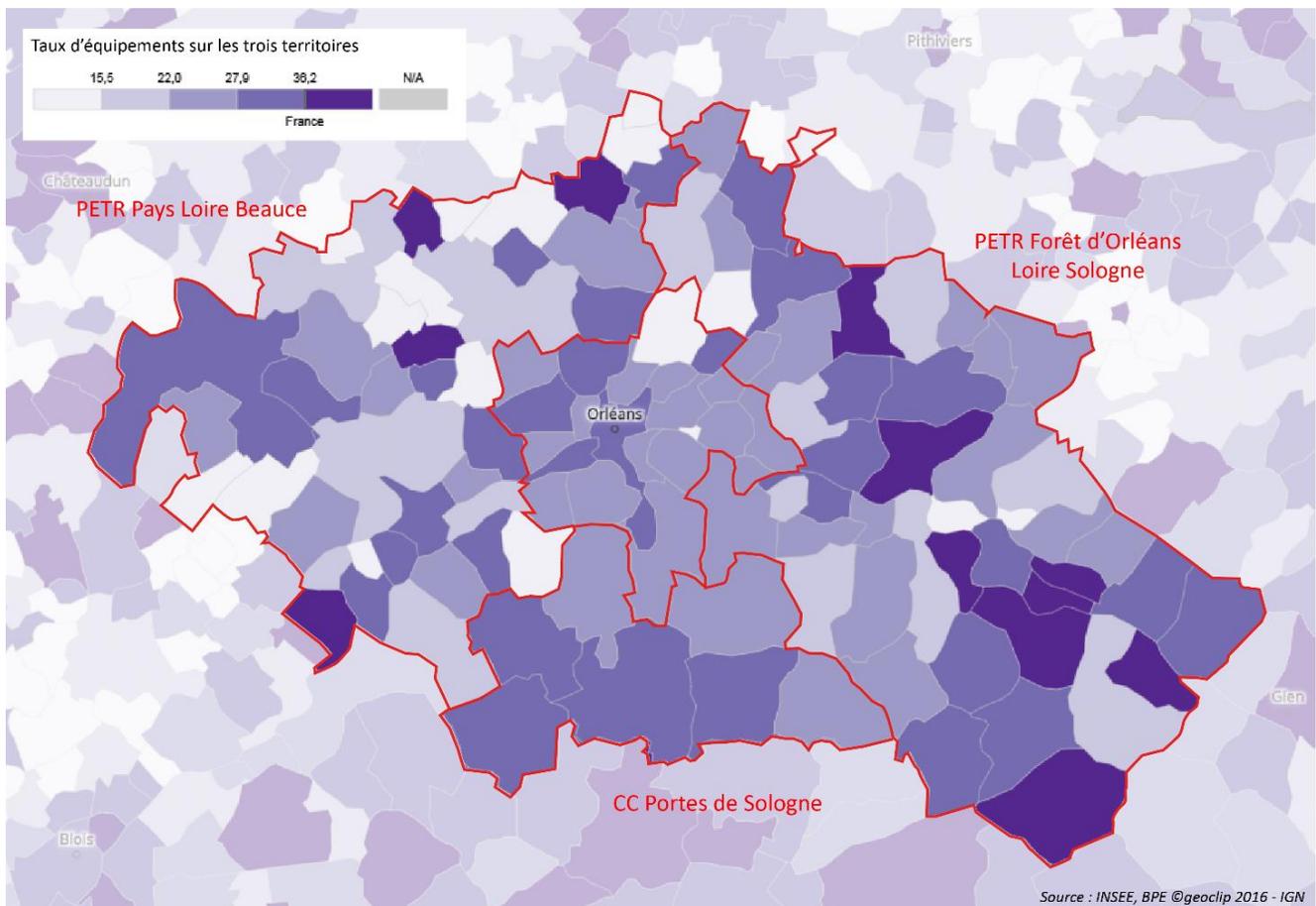
Le taux d'équipements des trois territoires (28,5 pour 1 000 habitants) est similaire à celui du département du Loiret (29 pour 1 000 habitants), avec par territoire un taux d'environ 29 pour 1 000.

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
Sucy-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
<b>Total 3 territoires de SCoTs</b>	<b>162 676</b>	<b>4 637</b>	<b>28,5</b>
<i>PETR Forêt d'Orléans Loire Sologne</i>	<i>82 648</i>	<i>2 375</i>	<i>28,9</i>
<i>PETR Pays Loire Beauce</i>	<i>64 690</i>	<i>1 823</i>	<i>28,3</i>
<i>CC Portes de Sologne</i>	<i>15 338</i>	<i>444</i>	<i>29,1</i>
<i>Département Loiret</i>	<i>673 349</i>	<i>19 657</i>	<i>29,4</i>

Source : BPE 2016 de l'INSEE

### Taux d'équipements en 2016 sur les 3 SCoT



14 communes présentent un taux inférieur à 15 pour 1 000 habitants, pour la plupart 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-Pérvy-la-Colombe) 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.

Le tableau ci-après présente la répartition des équipements par commune :

Nombre et taux d'équipements sur la Communauté de Communes Portes de Sologne en 2016 :

Communes	Équipements classés dans les 3 gammes de la BPE			Autres équipements	Total général	Taux d'équipement (pour 1000 habitants)
	Proximité	Intermédiaire	Supérieur			
La Ferté-Saint-Aubin	135	52	6	31	224	30,4
Ardon	13	2	0	10	25	22,0
Jouy-le-Potier	24	7	1	7	39	29,1
Ligny-le-Ribault	28	4	2	7	41	32,5
Marcilly-en-Villette	33	3	1	15	52	25,3
Ménéstreau-en-Villette	32	1	1	12	46	31,3
Sennely	12	0	0	5	17	24,2

Source : BPE INSEE, 2016

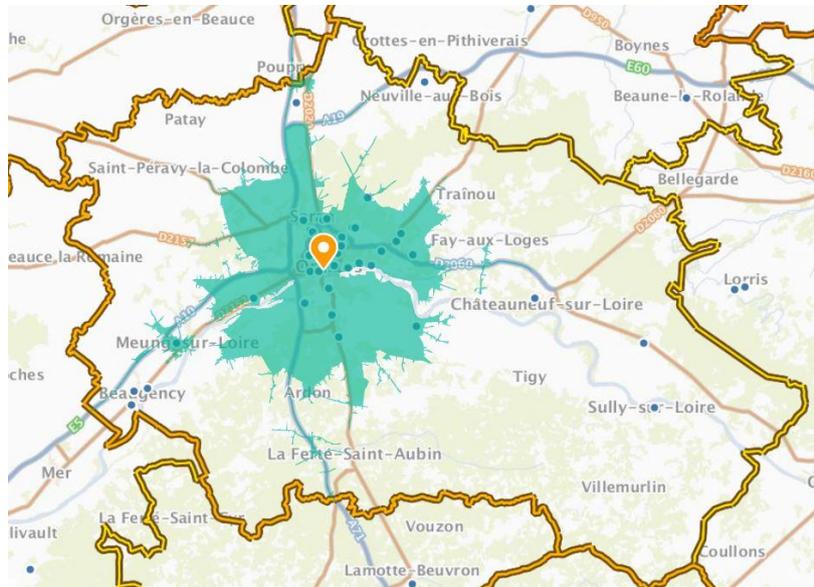


La mise en pratique passe par une sensibilisation aux métiers de la santé et un renforcement des structures d'enseignement et de formation, ainsi que par l'ouverture de **Maisons de Santé Pluridisciplinaires (MSP)** pour une bonne couverture du territoire.

A l'échelle du territoire des SCoT, Orléans Métropole regroupe la majorité des médecins mais également les grands équipements de santé notamment hôpitaux ou cliniques avec services d'urgence ou de chirurgie.

Les communes des 3 SCoT sont au-delà de 20 min en voiture du centre hospitalier régional et des urgences d'Orléans.

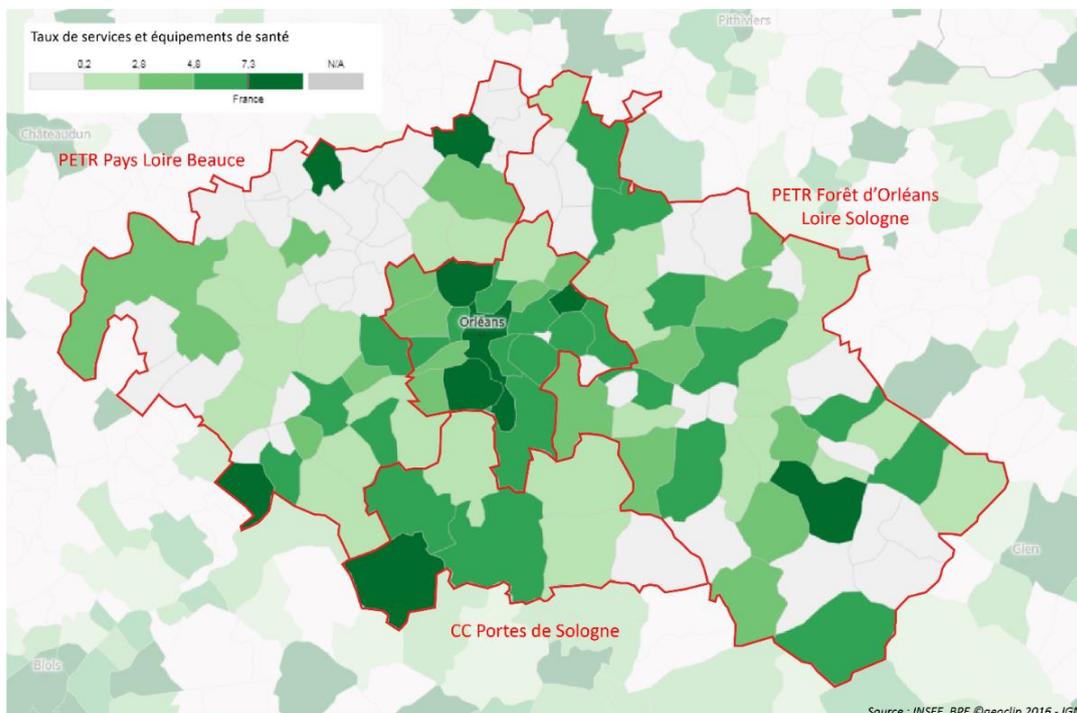
*Carte isochrone, accès en 20 minutes en voiture au Centre hospitalier régional d'Orléans, Département du Loiret.*



*Source : Géoportail 2018*

Cette polarisation des structures de santé entraîne un déséquilibre de l'offre pour les habitants des communes excentrées et 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.

*Taux de services et équipements de santé en 2016 sur les 3 SCoT*

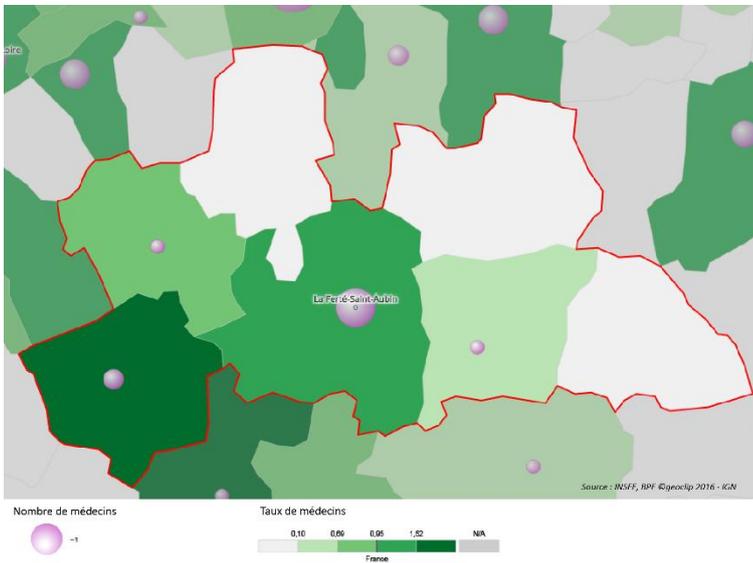


*Source : INSEE, BPE 2016*

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).

A l'échelle des trois SCoT, la moyenne est plus contrastée avec notamment un fort déficit sur le territoire Forêt d'Orléans-Loire-Sologne.

**La Communauté de Communes des Portes de Sologne compte 11 médecins, soit 0,72 médecin pour 1 000 habitants, et 5 pharmacies.**



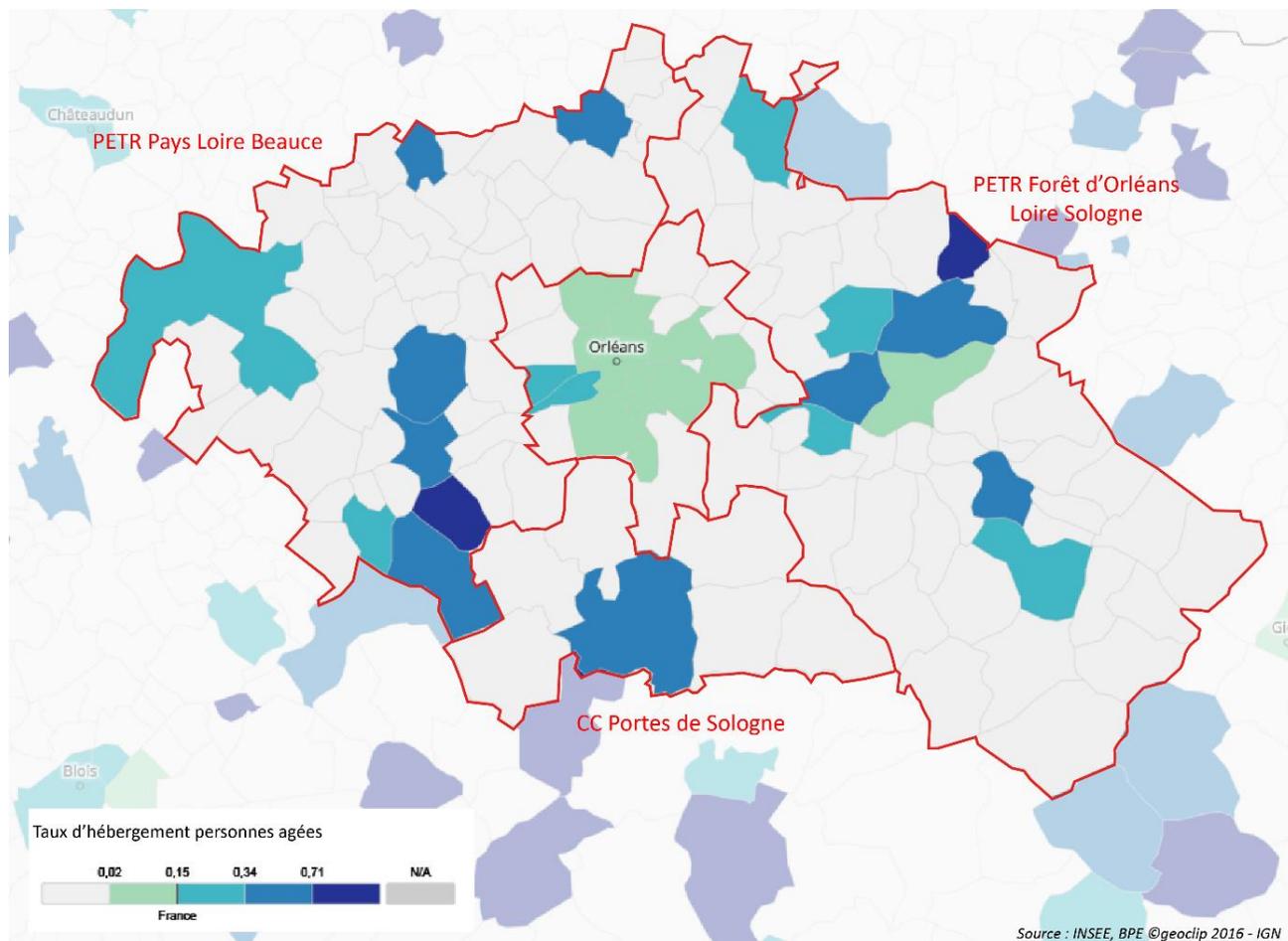
**Nombre et taux de médecins, CC Portes de Sologne, BPE 2016 - Source : INSEE, BPE 2016**

Les communes de la **Communauté de Communes des Portes de Sologne** bénéficient d'un accès inégal à l'offre de santé avec un regroupement des médecins généralistes à la Ferté-Saint-Aubin. Un pôle de santé regroupe notamment 10 professionnels de santé (médecins, kinésithérapeute, infirmières, paramédicaux...).

## 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.

### Taux d'hébergement des personnes âgées sur les 3 SCoT



Source : INSEE, BPE 2016

On dénombre 9 structures d'accueil sur le PETR Forêt d'Orléans-Loire-Sologne, 11 sur le PETR Pays Loire Beauce et 3 sur la Communauté de Communes des Portes de Sologne.

**La Communauté de Communes des Portes de Sologne** compte trois structures d'accueil pour personnes âgées dans la commune de La Ferté-Saint-Aubin.

## 6.3 Les équipements scolaires et périscolaires

### 6.3.1 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.

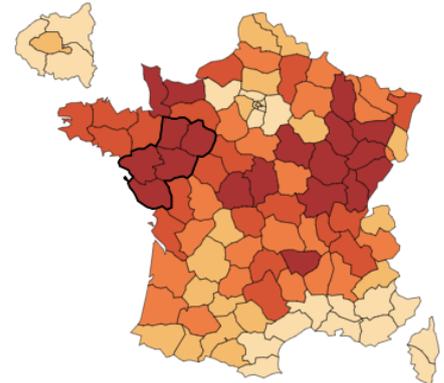
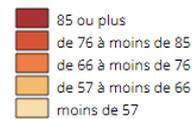
Sur les territoires des 3 SCoT, le mode de garde repose essentiellement sur le réseau d'assistantes maternelles.

**La Communauté de Communes des Portes de Sologne** propose une offre en structures d'accueil périscolaire et services destinés à la petite enfance, l'enfance et la jeunesse, mais dans des proportions insuffisantes par rapport au nombre d'enfants.

Deux relais d'assistantes maternelles sont présents sur le territoire complété par des RAM itinérants :

- Un RAM à la Ferté-Saint-Aubin géré par la Communauté de Commune de la Ferté-Saint-Aubin et un RAM itinérant desservant les communes d'Ardon, Marcilly-en-Villette, Menestreau-en-Villette et Ligny-le-Ribault.
- Le Relais petite enfance du Val d'Ardox : RAM itinérant desservant la commune de Jouy-le-Potier.

**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 PIM) ; Insee, estimations provisoires de population (au 1<sup>er</sup> janvier 2016).

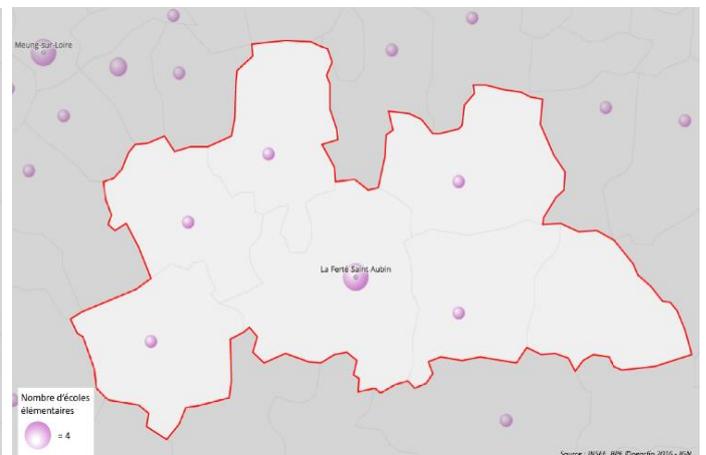
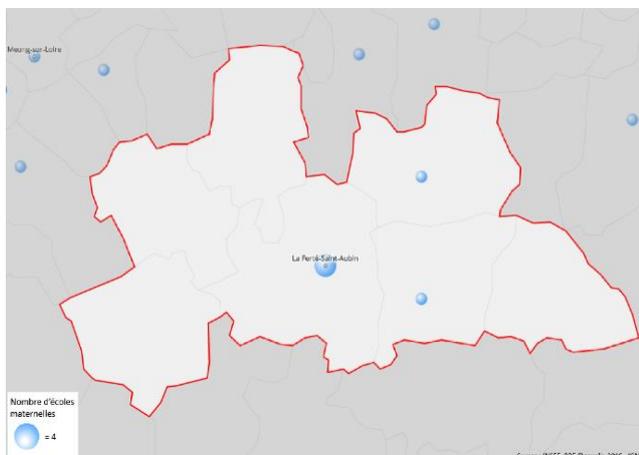
### 6.3.2 Les équipements scolaires

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 PÉTR Pays Loire Beauce, au nord-est et au sud du PÉTR Forêt d'Orléans-Loire-Sologne. Pour les autres, la plupart des communes possède son école notamment les écoles primaires.

En 2016, la **Communauté de Communes des Portes de Sologne** compte 5 écoles maternelles et 9 écoles primaires.

**Nombre et répartition des écoles maternelles et élémentaires dans la Communauté de Communes des Portes de Sologne**



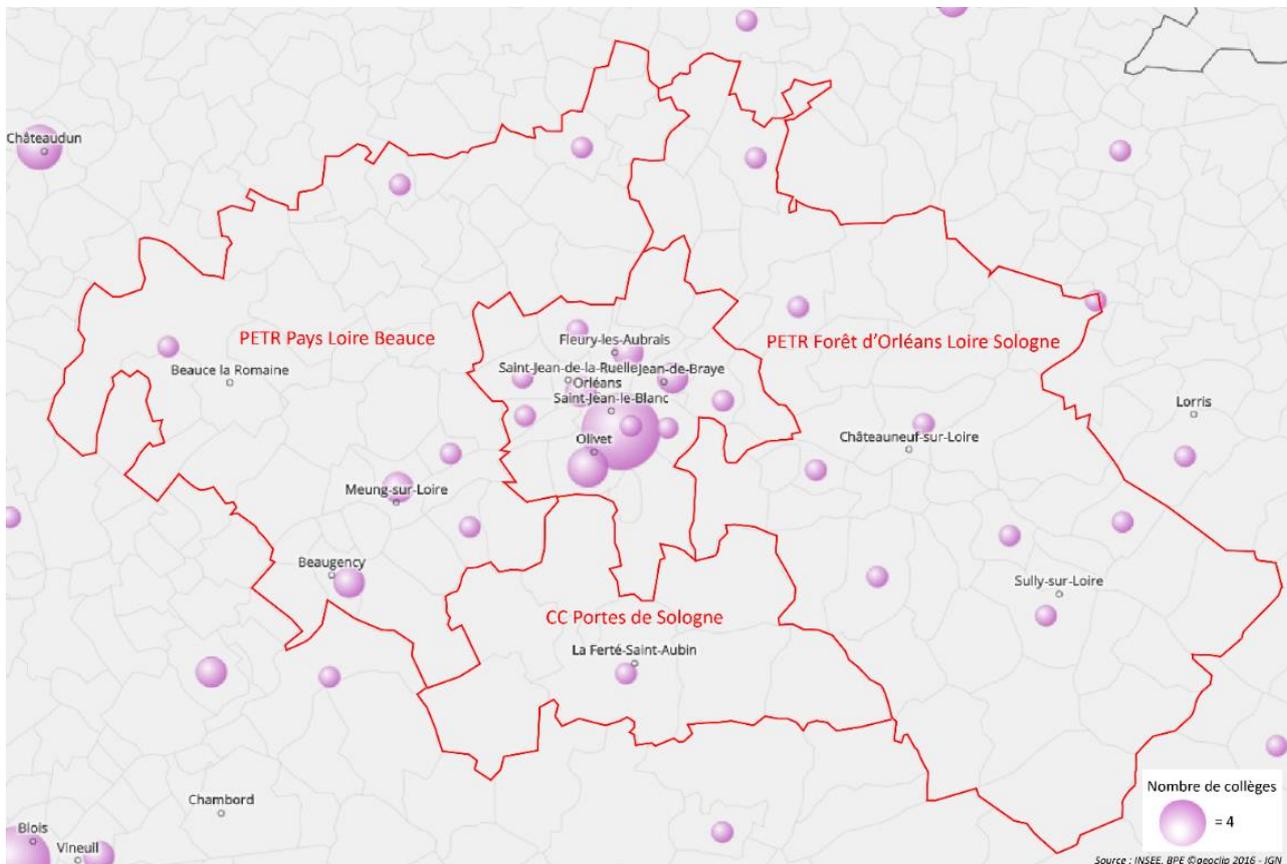
L'enseignement secondaire est assuré par :

- **1 lycée professionnel et technologique public** sur la commune de Beaugency et **1 lycée professionnel privé** à Beaugency pour une partie des communes du territoire du PETR Pays Loire Beauce, et **1 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, Phitiviers. 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 **3 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.

Répartition des collèges sur les 3 SCoT

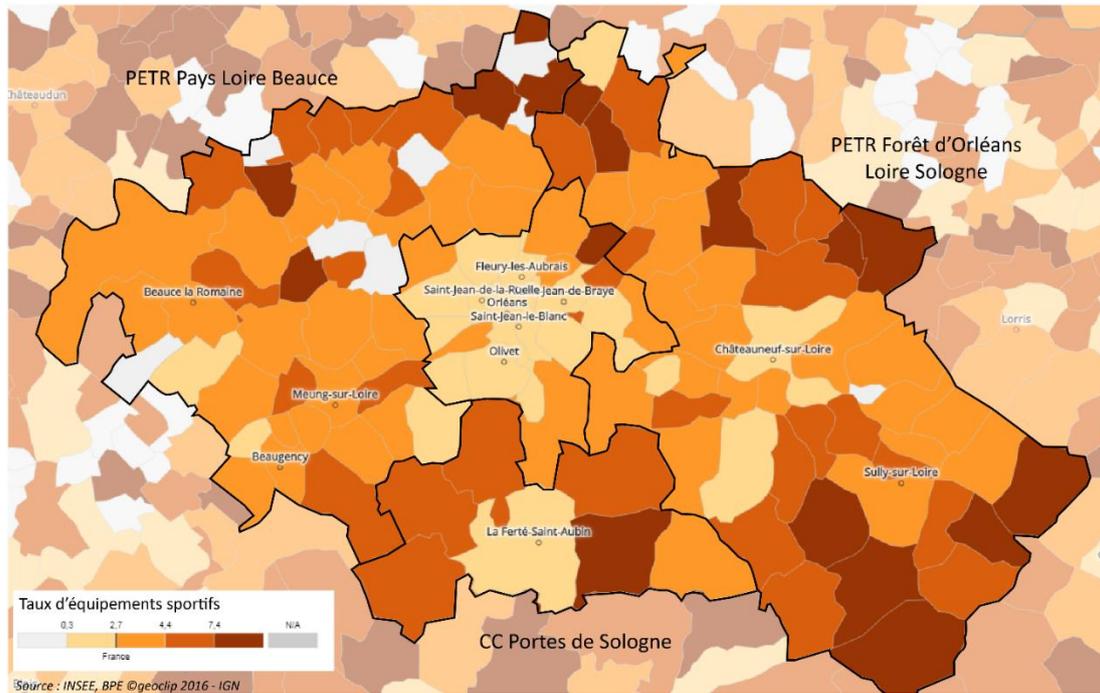


## 6.4 Les équipements culturels, sportifs et de loisirs

Les 3 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...), ils 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 leur implantation.

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) ou encore La Ferté Saint Aubin.

Taux d'équipements sportifs sur les 3 SCoT



Source : INSEE, BPE 2016

La **Communauté de Communes des Portes de Sologne** possède un niveau d'équipements culturels suffisant et un riche tissu associatif. On note néanmoins un manque de salles dédiées à une activité culturelle : peu de salles sont spécifiques à ces activités (auditorium de la-Ferté-Saint-Aubin). Les autres activités utilisent des salles polyvalentes.

Un seul cinéma est présent sur la Communauté de Communes, et donc peu accessible pour certaines communes éloignées. Deux cinémas itinérants (CinéSologne et Cinémobile) viennent compenser cette offre.

Des manifestations culturelles viennent renforcer la dynamique culturelle (le Ciran en fête à Ménestreau-en-Villette, festival de théâtre d'Ardon).

La Communauté de Communes présente une offre large d'équipements sportifs, bien répartis sur le territoire communautaire, ainsi que plusieurs associations sportives implantées notamment dans la commune La-Ferté-Saint-Aubin.

### Gymnase et salle polyvalente, La Ferté-Saint-Aubin



## 6.5 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.

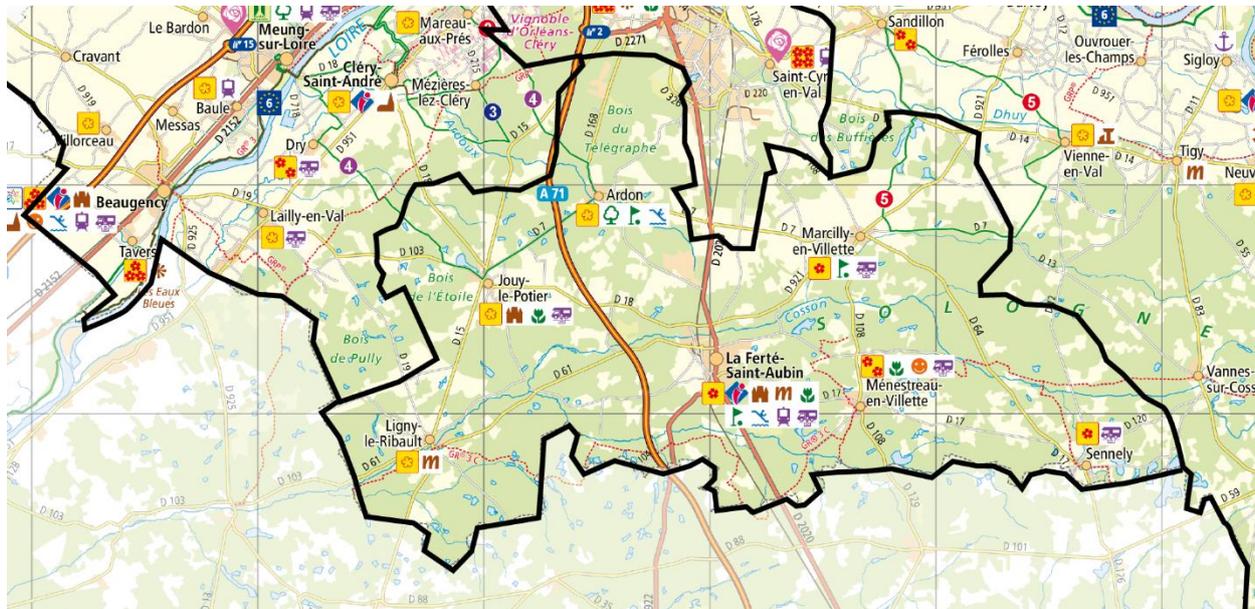
Les trois SCoT puisent leur identité notamment dans la présence de la Loire, classé au Patrimoine mondial de l'UNESCO. Le fleuve se découvre à pied sur les sentiers, à vélo sur le parcours « La Loire à Vélo », en canoë ou encore en bateaux traditionnels de la marine de Loire. Les bords de Loire sont 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).
- 9 sur le PETR Pays Loire Beauce, localisées sur la Communauté de Communes des Terres du Val de Loire.
- 9 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 touristique du Loiret 2018 : zoom sur la Communauté de Communes des Portes de Sologne



Source : Office du Tourisme du Loiret, 2018

**Légende de la carte touristique du Loiret 2018 :**

**Véloroutes (EuroVelo)**  
**EuroVelo cycle routes**

réalisées *realised* provisoires *temporary*



La Loire à Vélo



La Scandibérique

**Circuits à vélo *Cycling itineraries***

- 1 Boucle en forêt (*voie verte / green way*)
- 2 Entre vignes et vergers, de la Loire au Loiret
- 3 Sur les terres de Louis XI
- 4 Floral et monumental
- 5 Crochet solognot
- 6 Détour fluvial
- 7 Entre canal et forêt
- 8 Aux portes de la plus grande forêt domaniale de France
- 9 Des châteaux et un canal historique
- 10 Entre nature et histoire
- 11 Un port d'attache en Puisaye
- 12 Escales ligériennes en Pays fort
- 13 A l'assaut des vallons
- 14 Dans le Loiret bocager
- 15 Des puits et des vignes
- 16 Boucle des moulins du Loiret

**Routes et autres linéaires**

**Roads and other lines**

- Autoroutes / *Motorways*
- Routes à chaussées séparées  
*Roads with separate lanes*
- Routes principales / *Main roads*
- Routes secondaires / *Secondary roads*
- Autres routes / *Other roads*
- Véloroutes / *Cycle routes*
- Voie verte, circuits à vélo et VTT-VTC  
*Green ways, cycling-mountain biking path.*
- Sentiers GR® et GR® de Pays  
*Walking-hiking routes*
- Lignes ferroviaires / *Railway lines*
- Canaux / *Canals*

**Tourisme, patrimoine et accueil**  
**Tourism, heritage and welcome**

- Villes d'Art et d'Histoire  
*Towns of Art and History*
- Les plus beaux Villages de France  
*France's most beautiful villages*
- Les plus beaux Détours de France  
*France's most beautiful detours*
- 1<sup>er</sup> niveau / *1st level*
- 1 fleur / *flower*
- 2 fleurs / *flowers*
- 3 fleurs / *flowers*
- 4 fleurs / *flowers*
- Station Verte / *Green resort*
- Musée de France / *National Museum*
- Office de Tourisme et point info  
*Tourist Office and information point*
- Au fil de la Rose  
*The rose Route*
- Château / *Castle*
- Musée / *Museum*
- Édifice religieux / *Religious building*
- Site archéologique  
*Archaeological site*
- Moulin à vent / *Windmill*
- Curiosité / *Curiosity*
- Parc et jardin / *Park and garden*
- Parc et jardin remarquable  
*Remarkable parc and garden*
- Parc départemental
- Golf / *Golf course*
- Train touristique / *Tourist train*
- Base de loisirs / *Leisure base*
- Parc à thème  
*Themed attraction park*
- Centre aquatique / *Aquatic centre*
- Base nautique / *Watersports base*
- Site de baignade / *Bathing site*
- Embarcadère navigation fluviale  
*River sailing landing stage*
- Aéroport - *Aérodrome*  
*Airport - Airfield*
- Gare SNCF - TER - RER  
*Local - regional - national train station*
- Aire de service pour camping-cars  
*Camper van service area*

Source : Office du Tourisme du Loiret

Le territoire de l'Orléanais et ses alentours offrent plus d'une dizaine de sites incontournables.

Le territoire dispose de nombreux sites patrimoniaux à Orléans avec la Cathédrale Sainte-Croix d'Orléans du 13<sup>ème</sup> - 18<sup>ème</sup> 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 3 SCoT fait partie d'une longue lignée des châteaux de la Loire.

Le territoire offre aussi des paysages remarquables comme la Beauce. Depuis le XV<sup>ème</sup> 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 et de milieux et d'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.

*Paysage de la Forêt d'Orléans et de la Beauce*



*Château de Sully-sur-Loire et basilique Notre Dame de Cléry-Saint-André*



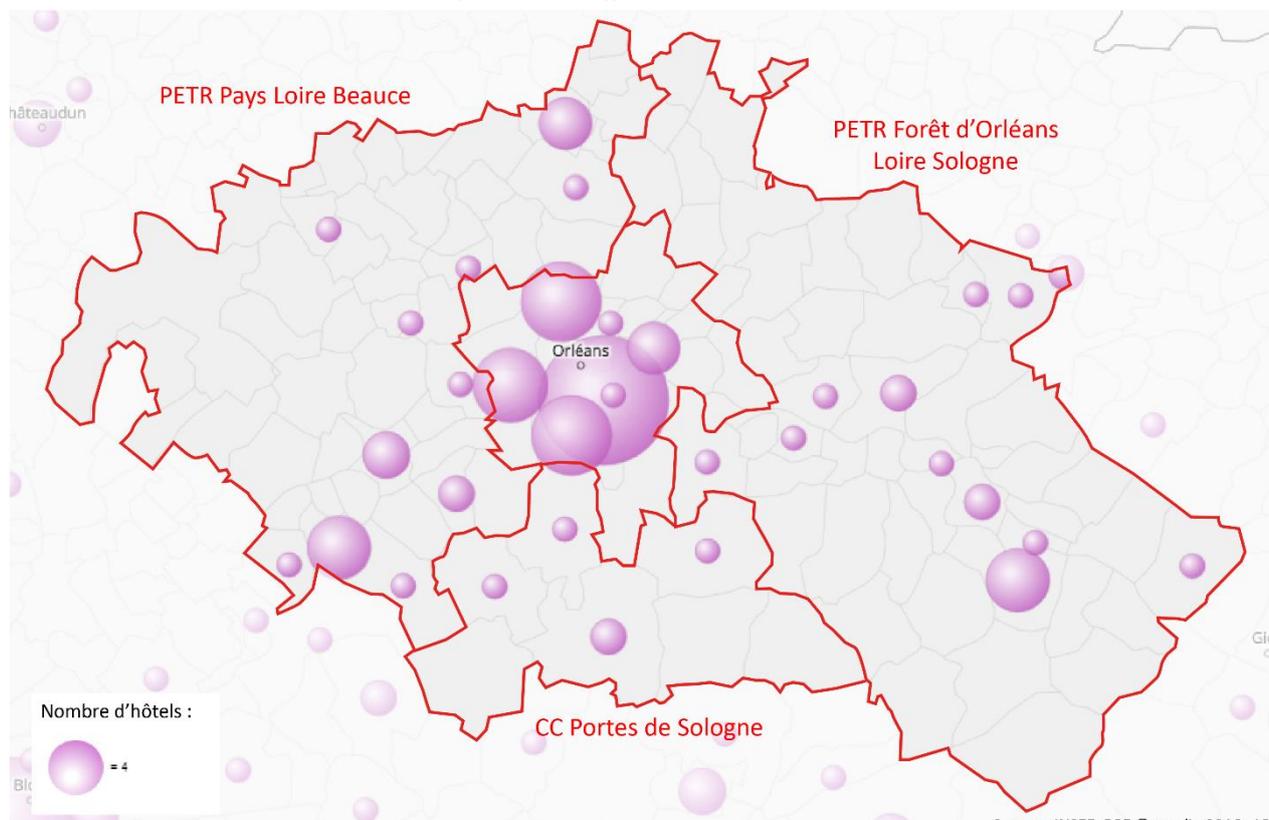
Pour accueillir les touristes, les trois SCoT comptent **43 hôtels** et **16 campings** ainsi que de nombreux gîtes.

### Capacités d'accueil touristique en 2017

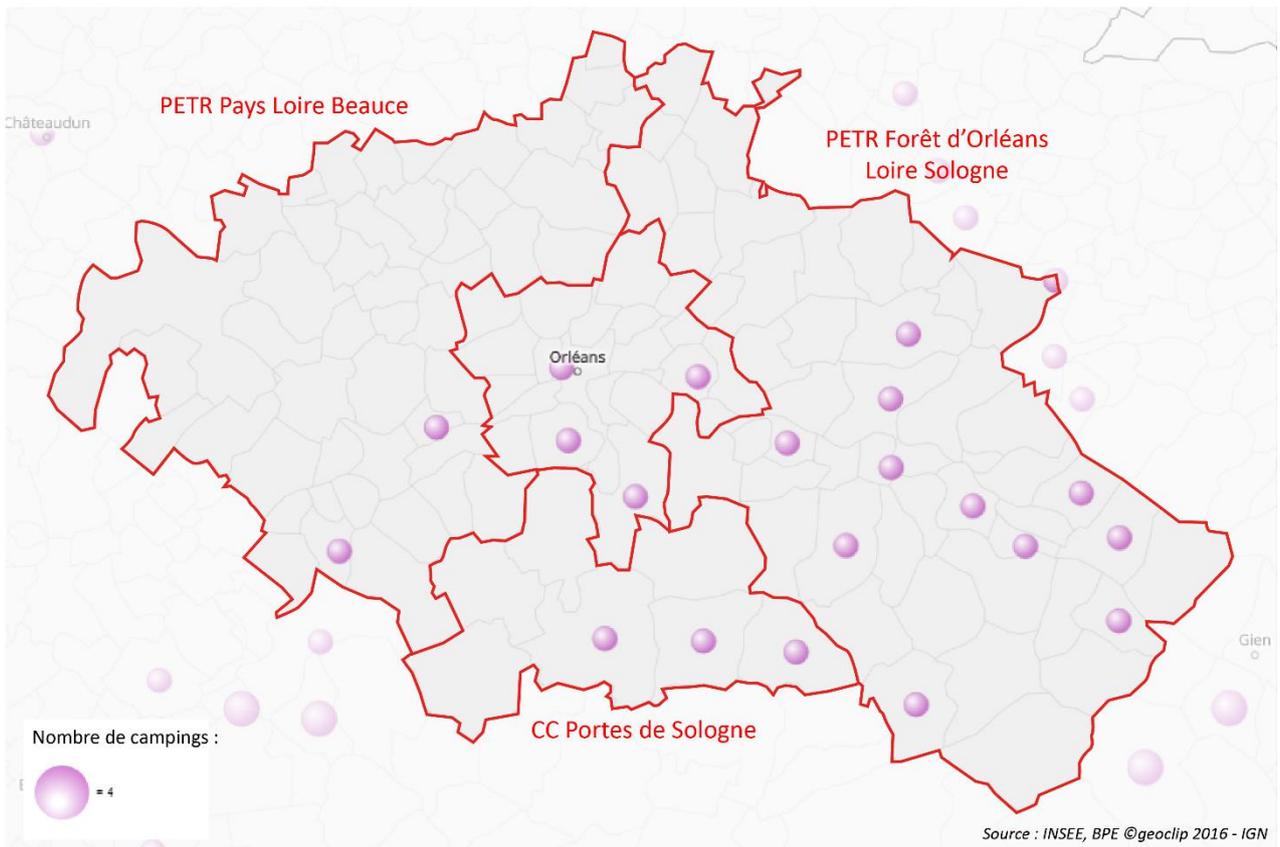
SCOT	Communautés de Communes	Hôtels en 2017	Chambres dans hôtels en 2017	Campings en 2017	Emplacements de camping en 2017
CC PORTES DE SOLOGNE	CC des Portes de Sologne	5	186	3	40
PETR FORET D'ORLEANS-LOIRE-SOLOGNE	CC de la Forêt	-	-	-	-
	CC des Loges	7	110	5	38
	CC du Val de Sully	11	191	6	171
PETR PAYS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

Source : Insee 2017

### Répartition de l'offre hôtelière sur les SCoT



Répartition de l'offre de campings sur les SCoT



## 6.6 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 services, mais des communes restent encore mal desservies.

### 6.6.1 Les communes du Loiret

La stratégie du Département du Loiret dans l'aménagement numérique de son territoire a été réfléchi dès 2008, et a conduit à établir son Schéma Directeur Territorial d'Aménagement du Numérique (SDTAN) (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 Lyseo, à très haut débit, en cours de déploiement, est porté par une délégation de service publique portées par SFR Collectivités depuis 2014, 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 met à jour son SDTAN pour répondre à deux nouveaux objectifs** (dossier de presse, *Le Département généralise la fibre sur son territoire d'ici 2025*, Département du Loiret, octobre 2018) :

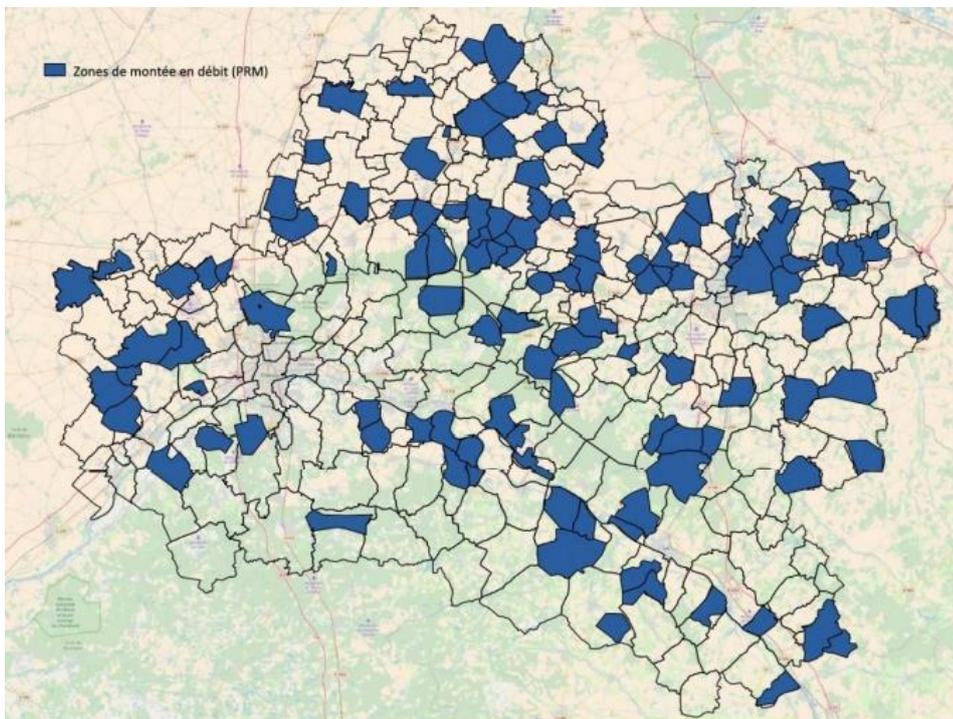
- Un bon débit pour tous fin 2020.
- La fibre pour tous fin 2025.

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

Le développement est organisé selon l'échéancier suivant :

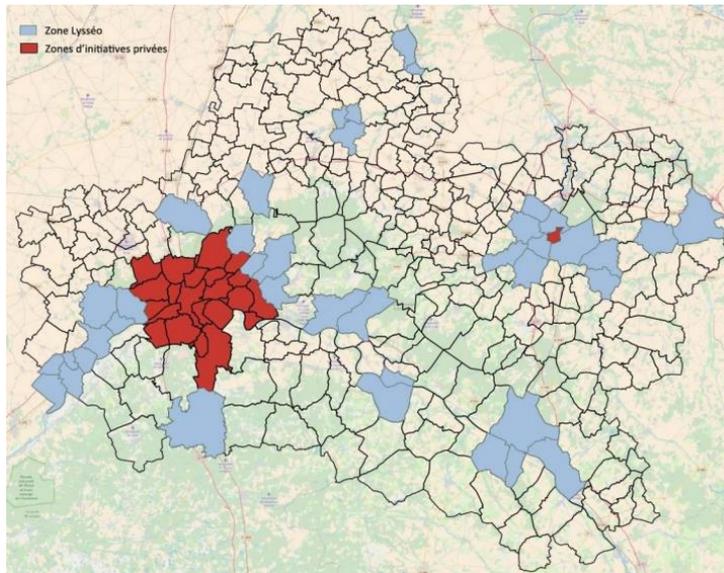
- **Période 2014-2020** : montée significative en débit sur 111 communes et mise en place d'une couverture fibre mutualisée sur 40 communes via le projet Lyseo.

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



Communes pour lesquelles une opération aura été réalisée entre 2019 et 2020 : Ardon, Ménestreau-en-Villette

- **D'ici 2020** : La fibre mutualisée déployée sur 40 communes

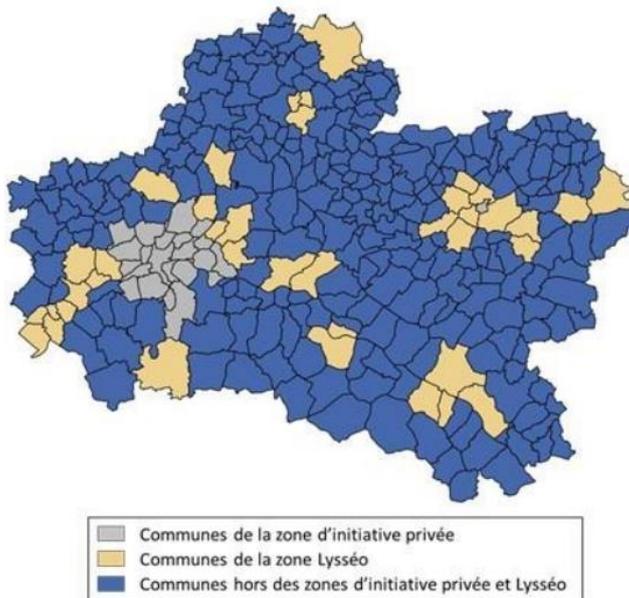


En bleu : les 40 communes de la zone Lisseo qui bénéficieront d'une couverture fibre d'ici 2020.

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, pour permettre aux foyers dépourvus de bon haut débit d'accéder à des débits entre 8 et 0 Mbit/s**
- **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 : la Ferté-Saint-Aubin



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

L'évolution du déploiement (mise à jour mensuelle) est consultable sur le site du réseau Lisseo ([www.lisseo.fr](http://www.lisseo.fr)).

## SYNTHESE ET ENJEUX SUR LES EQUIPEMENTS ET LES SERVICES

Forces	Faiblesses
<p>Une offre d'équipements et de loisirs concentrée de manière générale sur les communes en bord de Loire.</p>	<p>Une offre en équipements parfois absente sur certaines communes (parmi les plus rurales).                      Mais une offre étoffée sur les pôles urbains voisins.</p>
<p>Une offre scolaire homogène pour les écoles d'enseignement secondaire et supérieure.</p>	<p>Sur les territoires Pays Loire Beauce et Sologne : manque de structures d'accueil collectives pour la petite enfance.                      Une nécessité de réadapter les équipements d'enseignement aux nouveaux besoins de la population.</p>
<p>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 3 SCoT.</p>	<p>Une densité médicale plus faible sur le bassin de vie orléannais comparé à la densité régionale ou nationale.                      Déséquilibre de l'offre de santé pour les habitants de communes excentrées et une difficulté d'accès.</p>
<p>Une offre d'équipements culturels, sportifs et de loisirs bien répartie.</p>	<p>Un accès souvent difficile avec un temps de parcours assez long selon les implantations.</p>
<p>Des politiques locales volontaristes en matière de développement culturel et touristique.                      Une bonne répartition des établissements touristiques et proches des sites remarquables.</p>	
<b>Enjeux</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Réduire la fragilité de l'offre de santé : répondre au besoin en maisons de santé.</li> <li>• Nécessité de planifier le renforcement de l'offre avec la Métropole.</li> <li>• Trouver un équilibre de l'offre en équipements, services, commerces, tourisme entre la Métropole d'Orléans, la Communauté de Communes, les territoires des 2 autres SCoT (PETR).</li> </ul>	

## 7 ANNEXES STATISTIQUES

### 7.1 Répartition des communes par strates démographiques

SCoT	EPCI	Communes > 5 000 habitants	Population en 2014
PETR Forêt d'Orléans-Loire-Sologne	CC des Loges	Châteauneuf-sur-Loire	7980
PETR Pays Loire Beauce	CC des Terres du Val de Loire	Beaugency	7564
CC PORTES DE SOLOGNE	CC des Portes de Sologne	La Ferté-Saint-Aubin	7293
PETR Pays Loire Beauce	CC des Terres du Val de Loire	Meung-sur-Loire	6229
PETR Forêt d'Orléans-Loire-Sologne	CC du Val de Sully	Sully-sur-Loire	5413
<b>Total</b>			<b>34479</b>

SCoT	EPCI	Communes entre 2 500 et 4 999 habitants	Population en 2014
PETR Forêt d'Orléans-Loire-Sologne	CC des Loges	Jargeau	4523
PETR Forêt d'Orléans-Loire-Sologne	CC de la Forêt	Neuville-aux-Bois	4348
PETR Forêt d'Orléans-Loire-Sologne	CC des Loges	Sandillon	3929
PETR Forêt d'Orléans-Loire-Sologne	CC des Loges	Fay-aux-Loges	3644
PETR Pays Loire Beauce	CC des Terres du Val de Loire	Chaingy	3599
PETR Pays Loire Beauce	CC des Terres du Val de Loire	Beauce la Romaine	3461
PETR Pays Loire Beauce	CC des Terres du Val de Loire	Cléry-Saint-André	3373
PETR Pays Loire Beauce	CC des Terres du Val de Loire	Saint-Ay	3271
PETR Forêt d'Orléans-Loire-Sologne	CC de la Forêt	Traînou	3252
PETR Pays Loire Beauce	CC des Terres du Val de Loire	Lailly-en-Val	2972
PETR Forêt d'Orléans-Loire-Sologne	CC des Loges	Saint-Denis-de-l'Hôtel	2929
PETR Pays Loire Beauce	CC de la Beauce Loirétaine	Chevilly	2739
PETR Forêt d'Orléans-Loire-Sologne	CC du Val de Sully	Ouzouer-sur-Loire	2722
PETR Forêt d'Orléans-Loire-Sologne	CC des Loges	Donnery	2702
PETR Forêt d'Orléans-Loire-Sologne	CC de la Forêt	Loury	2548
<b>Total</b>			<b>50012</b>

SCoT	EPCI	Communes entre 1 000 et 2 499 habitants	Population en 2014
PETR Forêt d'Orléans-Loire-Sologne	CC des Loges	Tigy	2299
PETR Pays Loire Beauce	CC de la Beauce Loirétaine	Patay	2106
PETR Forêt d'Orléans-Loire-Sologne	CC du Val de Sully	Saint-Benoît-sur-Loire	2067
PETR Pays Loire Beauce	CC des Terres du Val de Loire	Baule	2058
CC PORTES DE SOLOGNE	CC des Portes de Sologne	Marcilly-en-Villette	2048
PETR Forêt d'Orléans-Loire-Sologne	CC des Loges	Vitry-aux-Loges	1995
PETR Forêt d'Orléans-Loire-Sologne	CC des Loges	Vienne-en-Val	1952
PETR Forêt d'Orléans-Loire-Sologne	CC des Loges	Darvoy	1873
PETR Forêt d'Orléans-Loire-Sologne	CC du Val de Sully	Les Bordes	1823
PETR Pays Loire Beauce	CC de la Beauce Loirétaine	Artenay	1820
PETR Pays Loire Beauce	CC de la Beauce Loirétaine	Gidy	1793
PETR Forêt d'Orléans-Loire-Sologne	CC des Loges	Saint-Martin-d'Abbat	1725
PETR Pays Loire Beauce	CC des Terres du Val de Loire	Huisseau-sur-Mauves	1667
PETR Forêt d'Orléans-Loire-Sologne	CC de la Forêt	Vennecy	1570
PETR Pays Loire Beauce	CC des Terres du Val de Loire	Épieds-en-Beauce	1495
CC PORTES DE SOLOGNE	CC des Portes de Sologne	Ménestreau-en-Villette	1471
PETR Forêt d'Orléans-Loire-Sologne	CC du Val de Sully	Bray-en-Val	1414
PETR Pays Loire Beauce	CC de la Beauce Loirétaine	Cercottes	1411
PETR Pays Loire Beauce	CC des Terres du Val de Loire	Dry	1401
PETR Forêt d'Orléans-Loire-Sologne	CC du Val de Sully	Dampierre-en-Burly	1368
PETR Forêt d'Orléans-Loire-Sologne	CC de la Forêt	Rebréchien	1364
PETR Pays Loire Beauce	CC des Terres du Val de Loire	Tavers	1347
CC PORTES DE SOLOGNE	CC des Portes de Sologne	Jouy-le-Potier	1331
PETR Forêt d'Orléans-Loire-Sologne	CC du Val de Sully	Neuvy-en-Sullias	1309
CC PORTES DE SOLOGNE	CC des Portes de Sologne	Ligny-le-Ribault	1281
PETR Pays Loire Beauce	CC des Terres du Val de Loire	Mareau-aux-Prés	1245
PETR Forêt d'Orléans-Loire-Sologne	CC des Loges	Bouzy-la-Forêt	1240
PETR Forêt d'Orléans-Loire-Sologne	CC des Loges	Férolles	1196
PETR Forêt d'Orléans-Loire-Sologne	CC de la Forêt	Aschères-le-Marché	1150
PETR Pays Loire Beauce	CC des Terres du Val de Loire	Villorceau	1148
PETR Forêt d'Orléans-Loire-Sologne	CC de la Forêt	Saint-Lyé-la-Forêt	1128
CC PORTES DE SOLOGNE	CC des Portes de Sologne	Ardon	1118
PETR Pays Loire Beauce	CC des Terres du Val de Loire	Le Bardon	1049
PETR Forêt d'Orléans-Loire-Sologne	CC du Val de Sully	Saint-Père-sur-Loire	1045
		<b>Total</b>	<b>52307</b>

SCoT	EPCI	Communes entre 500 et 999 habitants	Population en 2014
PETR Forêt d'Orléans-Loire-Sologne	CC du Val de Sully	Cerdon	979
PETR Pays Loire Beauce	CC des Terres du Val de Loire	Cravant	963
PETR Pays Loire Beauce	CC de la Beauce Loirétaine	Boulay-les-Barres	948
PETR Forêt d'Orléans-Loire-Sologne	CC du Val de Sully	Viglain	882
PETR Pays Loire Beauce	CC des Terres du Val de Loire	Messas	867
PETR Pays Loire Beauce	CC de la Beauce Loirétaine	Sougy	847
PETR Pays Loire Beauce	CC des Terres du Val de Loire	Mézières-lez-Cléry	821
PETR Forêt d'Orléans-Loire-Sologne	CC des Loges	Sury-aux-Bois	788
PETR Forêt d'Orléans-Loire-Sologne	CC du Val de Sully	Germigny-des-Prés	751
PETR Pays Loire Beauce	CC de la Beauce Loirétaine	Saint-Péravy-la-Colombe	734
PETR Pays Loire Beauce	CC des Terres du Val de Loire	Binas	726
PETR Pays Loire Beauce	CC des Terres du Val de Loire	Baccon	708
CC PORTES DE SOLOGNE	CC des Portes de Sologne	Sennely	696
PETR Forêt d'Orléans-Loire-Sologne	CC du Val de Sully	Bonné	687
PETR Forêt d'Orléans-Loire-Sologne	CC des Loges	Sigloy	681
PETR Forêt d'Orléans-Loire-Sologne	CC du Val de Sully	Guilly	647
PETR Forêt d'Orléans-Loire-Sologne	CC du Val de Sully	Villemurlin	611
PETR Forêt d'Orléans-Loire-Sologne	CC du Val de Sully	Saint-Aignan-le-Jaillard	609
PETR Pays Loire Beauce	CC des Terres du Val de Loire	Charsonville	603
PETR Forêt d'Orléans-Loire-Sologne	CC du Val de Sully	Vannes-sur-Cosson	594
PETR Pays Loire Beauce	CC de la Beauce Loirétaine	Coinces	577
PETR Forêt d'Orléans-Loire-Sologne	CC des Loges	Ouvrouer-les-Champs	577
PETR Pays Loire Beauce	CC des Terres du Val de Loire	Coulmiers	560
PETR Pays Loire Beauce	CC de la Beauce Loirétaine	Bricy	557
PETR Forêt d'Orléans-Loire-Sologne	CC du Val de Sully	Isdes	546
PETR Forêt d'Orléans-Loire-Sologne	CC des Loges	Ingrannes	516
		<b>Total</b>	<b>18475</b>

SCoT	EPCI	Communes < 500 habitants	Population en 2014
PETR Forêt d'Orléans-Loire-Sologne	CC du Val de Sully	Saint-Florent	444
PETR Forêt d'Orléans-Loire-Sologne	CC des Loges	Sully-la-Chapelle	412
PETR Forêt d'Orléans-Loire-Sologne	CC du Val de Sully	Lion-en-Sullias	401
PETR Pays Loire Beauce	CC de la Beauce Loirétaine	Tournoisis	399
PETR Pays Loire Beauce	CC des Terres du Val de Loire	Villerman	383
PETR Forêt d'Orléans-Loire-Sologne	CC de la Forêt	Villereau	372
PETR Pays Loire Beauce	CC des Terres du Val de Loire	Saint-Laurent-des-Bois	293
PETR Pays Loire Beauce	CC de la Beauce Loirétaine	Saint-Sigismond	286
PETR Pays Loire Beauce	CC de la Beauce Loirétaine	Huêtre	277
PETR Pays Loire Beauce	CC de la Beauce Loirétaine	Villamblain	276
PETR Forêt d'Orléans-Loire-Sologne	CC des Loges	Combreux	269
PETR Forêt d'Orléans-Loire-Sologne	CC de la Forêt	Montigny	248
PETR Pays Loire Beauce	CC de la Beauce Loirétaine	Trinay	234
PETR Pays Loire Beauce	CC de la Beauce Loirétaine	Gémigny	218
PETR Forêt d'Orléans-Loire-Sologne	CC des Loges	Seichebrières	218
PETR Pays Loire Beauce	CC de la Beauce Loirétaine	Ruan	210
PETR Pays Loire Beauce	CC de la Beauce Loirétaine	Villeneuve-sur-Conie	210
PETR Pays Loire Beauce	CC des Terres du Val de Loire	Rozières-en-Beauce	205
PETR Pays Loire Beauce	CC de la Beauce Loirétaine	Bucy-Saint-Liphard	200
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	172
PETR Pays Loire Beauce	CC de la Beauce Loirétaine	Lion-en-Beauce	144
PETR Pays Loire Beauce	CC de la Beauce Loirétaine	Rouvray-Sainte-Croix	142
PETR Pays Loire Beauce	CC de la Beauce Loirétaine	La Chapelle-Onzerain	120
		<b>Total</b>	<b>6309</b>

## 7.2 Evolution démographique par territoire (SCoT, EPCI)

### 3 SCoT

#### Calcul des taux de variation annuels

	Population		Evolution en nombre	
	Nombre	Evolution annuelle	Total	Par an
<b>Population 2014</b>	161582			
<b>Population 1999</b>	140594	0,93%	20988	1399
<b>Population 2014</b>	161582			
<b>Population 2009</b>	156673	0,62%	4909	982
<b>Population 2009</b>	156673			
<b>Population 1999</b>	140594	1,09%	16079	1608
<b>Population 1999</b>	140594			
<b>Population 1990</b>	132164	0,69%	8430	937
<b>Population 1990</b>	132164			
<b>Population 1982</b>	122161	0,99%	10003	1250
<b>Population 1982</b>	122161			
<b>Population 1975</b>	101519	2,67%	20642	2949
<b>Population 1975</b>	101519			
<b>Population 1968</b>	92674	1,30%	8845	1264

Source : INSEE 2014

### Orléans Métropole

#### Calcul des taux de variation annuels

	Population		Evolution en nombre	
	Nombre	Evolution annuelle	Total	Par an
<b>Population 2014</b>	279549			
<b>Population 1999</b>	266446	0,32%	13103	874
<b>Population 2014</b>	279549			
<b>Population 2009</b>	272172	0,54%	7377	1475
<b>Population 2009</b>	272172			
<b>Population 1999</b>	266446	0,21%	5726	573
<b>Population 1999</b>	266446			
<b>Population 1990</b>	245849	0,90%	20597	2289
<b>Population 1990</b>	245849			
<b>Population 1982</b>	222870	1,23%	22979	2872
<b>Population 1982</b>	222870			
<b>Population 1975</b>	210796	0,79%	12074	1725
<b>Population 1975</b>	210796			
<b>Population 1968</b>	171160	3,01%	39636	5662

Source : INSEE 2014

**CC Portes de Sologne**  
Calcul des taux de variation annuels

	Population		Evolution en nombre	
	Nombre	Evolution annuelle	Total	Par an
<b>Population 2014</b>	15238			
<b>Population 1999</b>	13887			
		0,62%	1351	90
<b>Population 2014</b>	15238			
<b>Population 2009</b>	14960			
		0,37%	278	56
<b>Population 2009</b>	14960			
<b>Population 1999</b>	13887			
		0,75%	1073	107
<b>Population 1999</b>	13887			
<b>Population 1990</b>	12812			
		0,90%	1075	119
<b>Population 1990</b>	12812			
<b>Population 1982</b>	11061			
		1,85%	1751	219
<b>Population 1982</b>	11061			
<b>Population 1975</b>	8472			
		3,86%	2589	370
<b>Population 1975</b>	8472			
<b>Population 1968</b>	8155			
		0,54%	317	45

Source : INSEE 2014

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

	Population		Evolution en nombre	
	Nombre	Evolution annuelle	Total	Par an
<b>Population 2014</b>	669512			
<b>Population 1999</b>	617928			
		0,54%	51584	3439
<b>Population 2014</b>	669512			
<b>Population 2009</b>	653337			
		0,49%	16175	3235
<b>Population 2009</b>	653337			
<b>Population 1999</b>	617928			
		0,56%	35409	3541
<b>Population 1999</b>	617928			
<b>Population 1990</b>	580423			
		0,70%	37505	4167
<b>Population 1990</b>	580423			
<b>Population 1982</b>	535458			
		1,01%	44965	5621
<b>Population 1982</b>	535458			
<b>Population 1975</b>	489942			
		1,27%	45516	6502
<b>Population 1975</b>	489942			
<b>Population 1968</b>	430344			
		1,86%	59598	8514

Source : INSEE 2014

## PARTIE 2 : ECONOMIE

# 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*

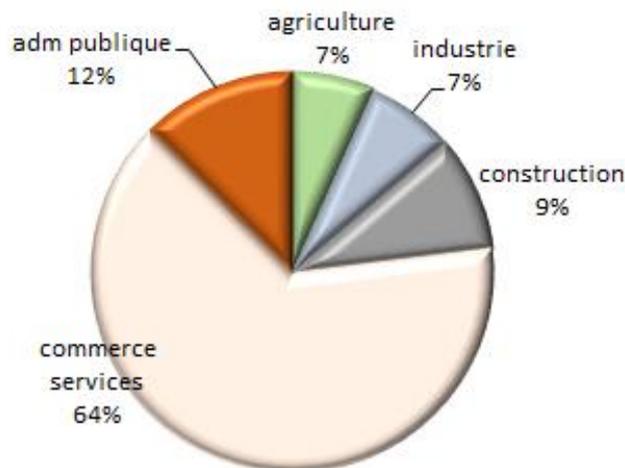
	Ets actifs
<b>CC des Portes de Sologne</b>	1 228
<b>3 SCoT</b>	<b>12 530</b>
<b>ORLEANS METROPOLE</b>	<b>23 134</b>

*Clap 2010 - 2015*

La **Communauté de Communes des Portes de Sologne** dénombre 1 228 établissements actifs répertoriés en 2015 toutes activités confondues (10 % des 3 SCoT).

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

	Total %	Agriculture %	Industrie %	Construction %	Commerce services %	Dont commerce rep auto %	Adm publique %
<b>CC PORTES DE SOLOGNE</b>	100,0%	6,6%	7,1%	9,4%	64,5%	15,6%	12,5%
<b>3 SCoT</b>	100,0%	11,1%	6,8%	12,8%	58,1%	16,2%	11,3%
<b>ORLEANS METROPOLE</b>	100,0%	0,9%	4,2%	9,1%	71,3%	18,8%	14,5%
<b>LOIRET</b>	100,0%	6,7%	5,5%	11,0%	63,9%	18,7%	12,8%



## 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

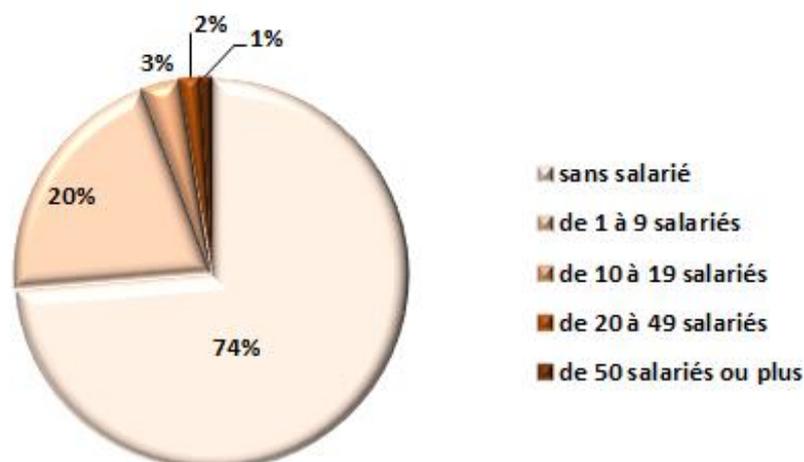
	Sans salarié	De 1 à 9 salariés	De 10 à 19 salariés	De 20 à 49 salariés	De 50 salariés ou plus
<b>CC des Portes de Sologne</b>	905	253	39	20	11
<b>3 SCoT</b>	<b>8 972</b>	<b>2 911</b>	<b>346</b>	<b>181</b>	<b>120</b>
<b>ORLEANS METROPOLE</b>	<b>15 311</b>	<b>5 730</b>	<b>970</b>	<b>654</b>	<b>469</b>

Clap 2010 – 2015

### Sur le territoire du Communauté de Communes des Portes de Sologne :

- Les entreprises de moins de 10 salariés représentent 94,3 % des établissements actifs recensés.
- Le poids des entreprises sans salariés sur le territoire du SCoT (73,7 %) est largement 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 20,6 % des établissements emploient de 1 à 9 salariés.

### Répartition du nombre d'établissement par nombre de salariés employés en % sur la CC des Portes de Sologne en 2015



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*

	Total	Sans salarié	De 1 à 9 salariés	De 10 à 19 salariés	De 20 à 49 salariés	De 50 salariés ou plus
<b>CC PORTES DE SOLOGNE</b>	+ 214	+ 235	- 21	- 2	+ 3	- 1
<b>3 SCoT</b>	+ 1 665	+ 1 806	- 134	+ 14	- 27	+ 6
<b>ORLEANS METROPOLE</b>	+ 4 226	+ 4 387	- 116	+ 16	- 53	- 8
<b>LOIRET</b>	+ 7 735	+ 8 242	- 461	+ 46	- 69	- 23

En 2015, la **Communauté de Communes des Portes de Sologne** compte 214 établissements actifs supplémentaires par rapport à 2010. Cette croissance s'explique par une forte évolution des entreprises sans salariés. Cependant, le nombre de Très Petites Entreprises (TPE) recule comme sur les autres territoires de SCoT.

En revanche, le tissu d'établissements de 20 à 49 salariés est sensiblement renforcé. Le territoire constate la fermeture d'un établissement de plus de 50 salariés.

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*

	Total	Agriculture	Industrie	Construction	Commerce services	dont Commerce rep auto	Adm publique
<b>CC PORTES DE SOLOGNE</b>	11	-	5	-	1	-	5
<b>3 SCoT</b>	<b>120</b>	<b>1</b>	<b>44</b>	<b>3</b>	<b>29</b>	<b>13</b>	<b>43</b>

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

- Fermeture de l'usine HITACHI 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) (SCoT PETR Pays Loire Beauce). 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, cette année. 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)...

*Détail des établissements actifs de 50 salariés ou plus en 2019*

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

	COMMUNE	ENTREPRISE
<b>CC des Portes de Sologne</b>	ARDON (45160)	GETINGE FRANCE
		MAQUET SAS
		MEUBLES IKEA FRANCE SAS
		AUREA
	LA FERTE SAINT AUBIN (45240)	JUNGHANS T2M SAS
		ROXEL FRANCE
		THALES LAS FRANCE SAS

## 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.

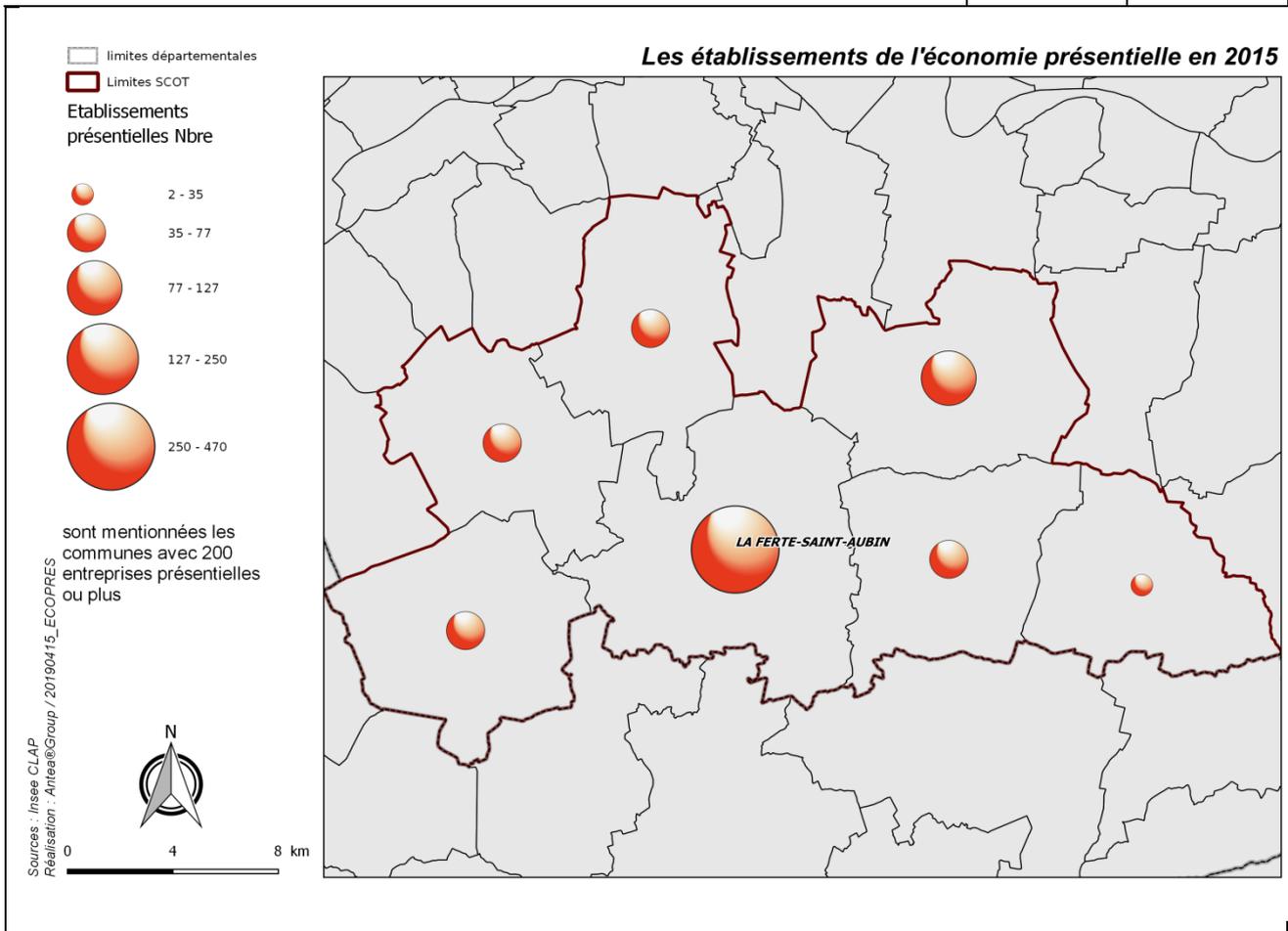
Les **activités productives** qualifient des activités qui produisent des biens majoritairement consommés hors de la zone et des activités de services tournées principalement vers les entreprises correspondantes.

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

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.

	Ets actifs sphère présentielle	Postes Ets actifs sphère présentielle
CC PORTES DE SOLOGNE	717	1 493
<b>3 SCoT</b>	<b>7 343</b>	<b>18 097</b>
ORLEANS METROPOLE	14 445	88 894
LOIRET	33 368	142 236



### 1.3.2 Les activités productives

#### Les activités productives (établissements et effectifs)

	Ets actifs sphère productive	Postes Ets actifs sphère productive
<b>CC PORTES DE SOLOGNE</b>	511	1 888
<b>3 SCoT</b>	5 187	17 459
<b>ORLEANS METROPOLE</b>	8 689	44 259
<b>LOIRET</b>	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

#### Créations d'entreprises et dynamisme économique

##### Création d'entreprises en 2015 et 2016

	Entreprises créées en 2015	Entreprises créées en 2016
<b>CC PORTES DE SOLOGNE</b>	94	88
<b>3 SCoT</b>	838	858
<b>LOIRET</b>	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

	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
<b>CC PORTES DE SOLOGNE</b>	88	64,8%	7	12	19	29	21
<b>3 SCoT</b>	858	64,2%	53	135	239	218	213
<b>LOIRET</b>	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 à l'échelle départementale

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
<b>TOTAL</b>	<b>11 055</b>	<b>100%</b>	<b>+142</b>	<b>17 670</b>	<b>100%</b>	<b>+70</b>

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

## Les chiffres clés de l'emploi dans l'artisanat (2<sup>nd</sup> semestre 2017)

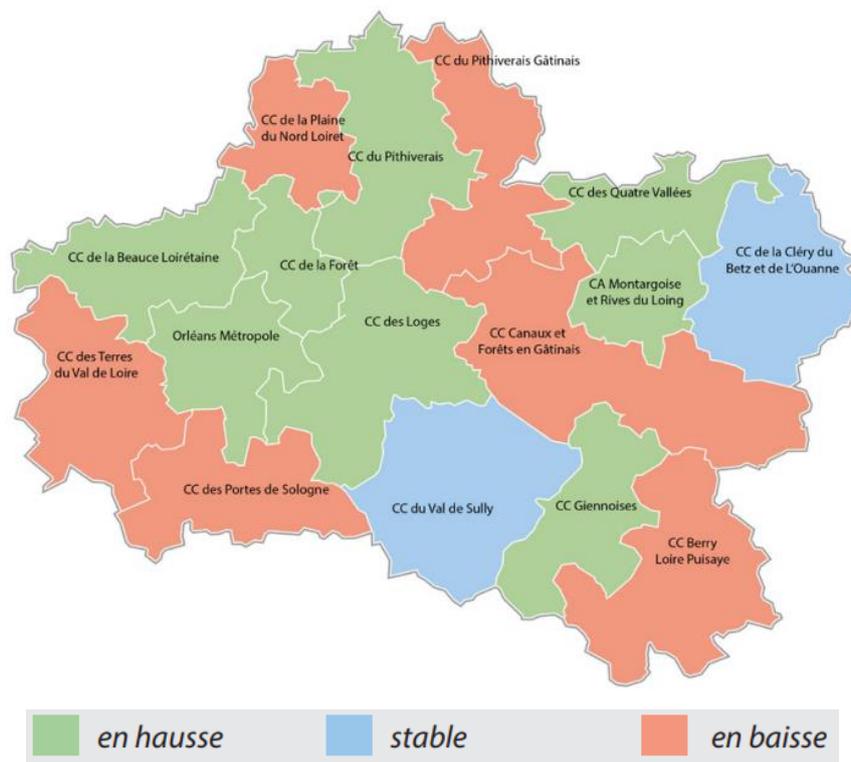
Un gain en effectifs salariés est enregistré pour l'artisanat Loirétain entre juin et décembre 2017. Les effectifs salariés sont en hausse au second semestre 2017 dans les territoires suivants : Orléans Métropole (+110),

Montargoise et Rives du Loing (A.M.E.) (+110), Loges (+30), Giennes (+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

- 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 fluvial est constitué par un recouvrement argilo-sableux (Marnes et sables de l'Orléanais, Sables et argiles de Sologne) et sablograveleux (alluvions plio-quadernaires).

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
<b>TOTAL</b>	<b>3 860</b>	<b>100</b>	<b>5.9</b>

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 » :

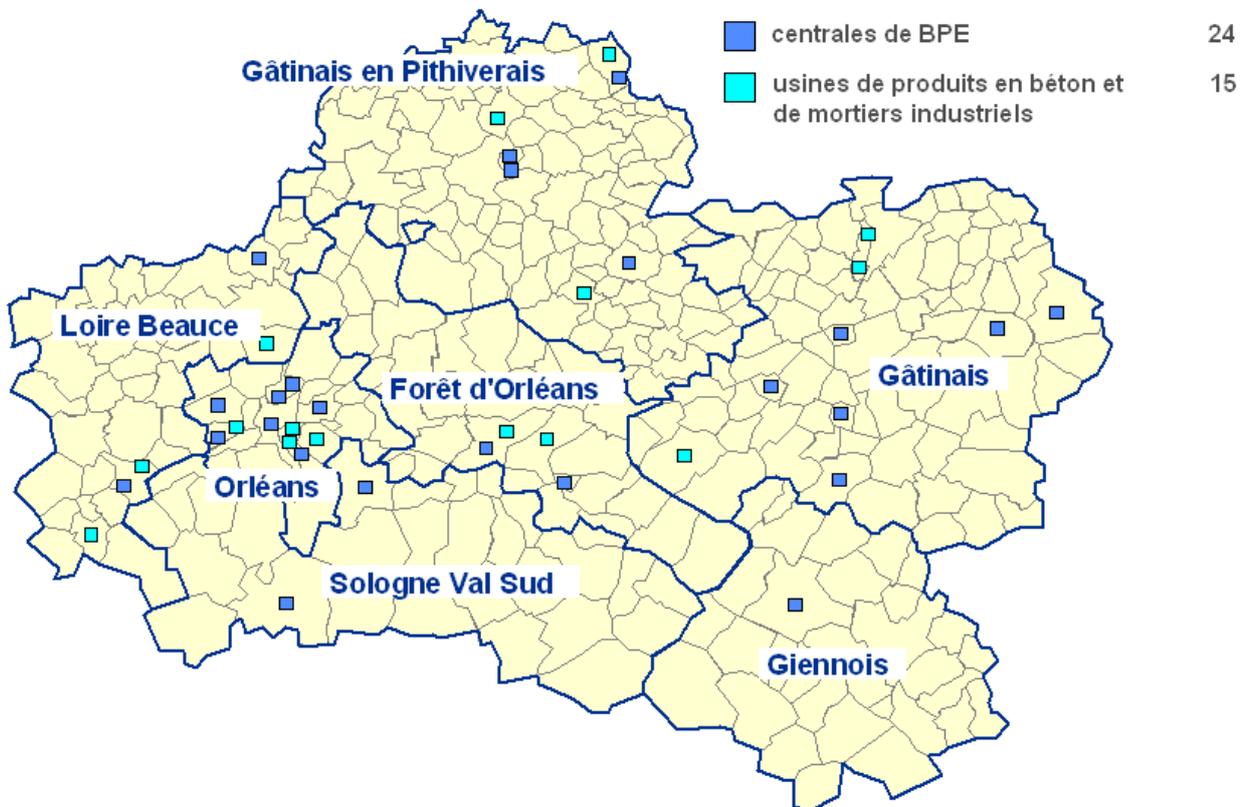
Dans le département du Loiret, la demande en granulats se concentre :

- 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 fluviaux. 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.

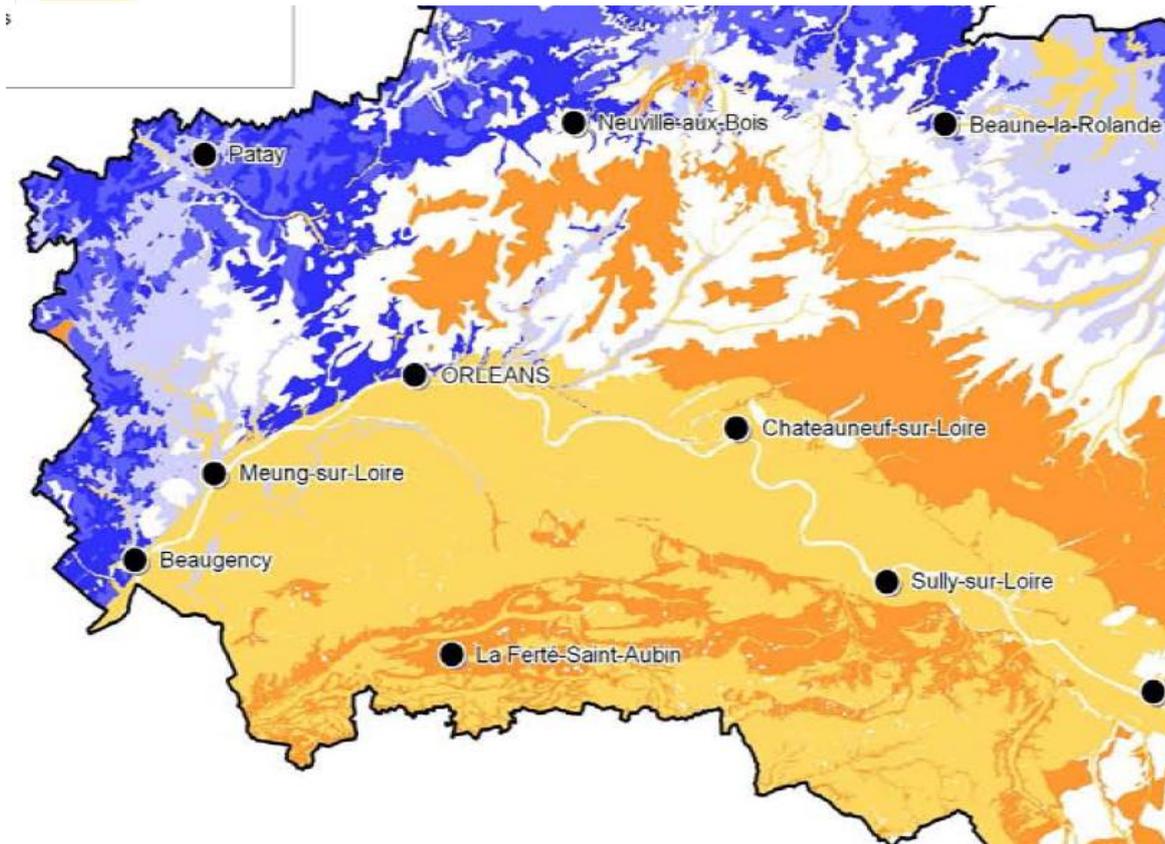
**Après criblage et concassage, les silex trouvent des emplois dans les bétons hydrauliques, et dans les assises de chaussées. Les chailles non concassées peuvent convenir en petits enrochements. Ce matériau peu connu à ce jour pourrait être amené à monter en puissance compte-tenu des réserves potentielles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

**Matériaux Calcaires :**

-  Calcaires avec nappe profonde  
( Zone Non Saturée > 10 m en hautes eaux)
-  Calcaires avec nappe profonde (ZNS > 10 m)  
recouverts par des limons et loess
-  Calcaires avec nappe peu profonde (ZNS < 10 m)  
ou sans donnée sur le niveau de la nappe

**Matériaux meubles :**

-  Alluvions
-  Autres roches meubles



Source : Schéma des carrières du Loiret 2015

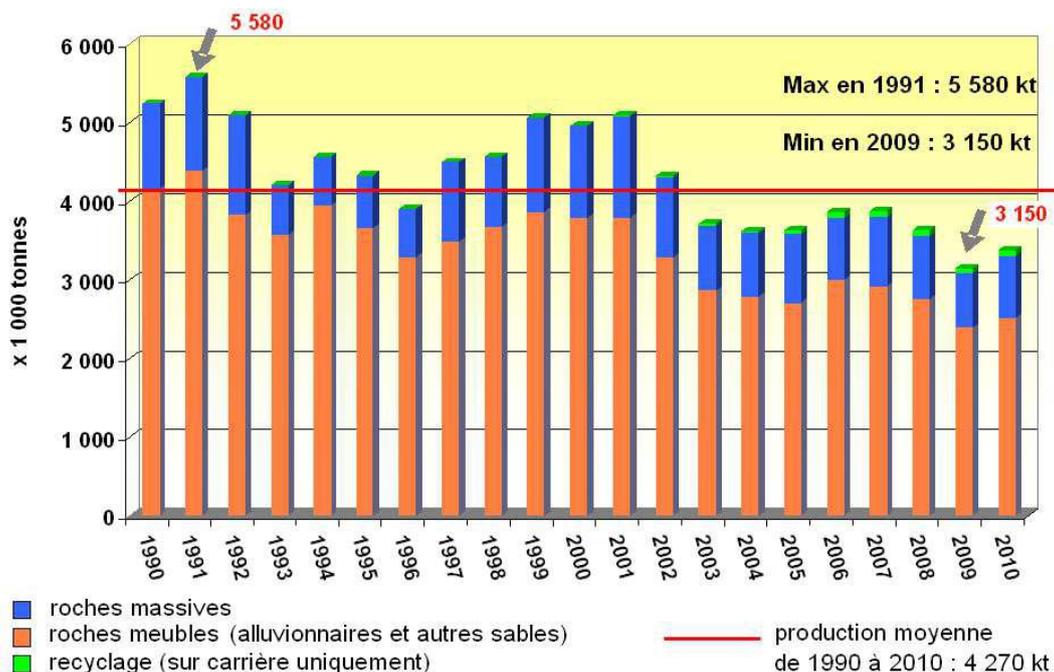
### 1.5.3 L'exploitation des carrières dans le département du Loiret

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 :



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

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

Données : UNICEM – Service Économique

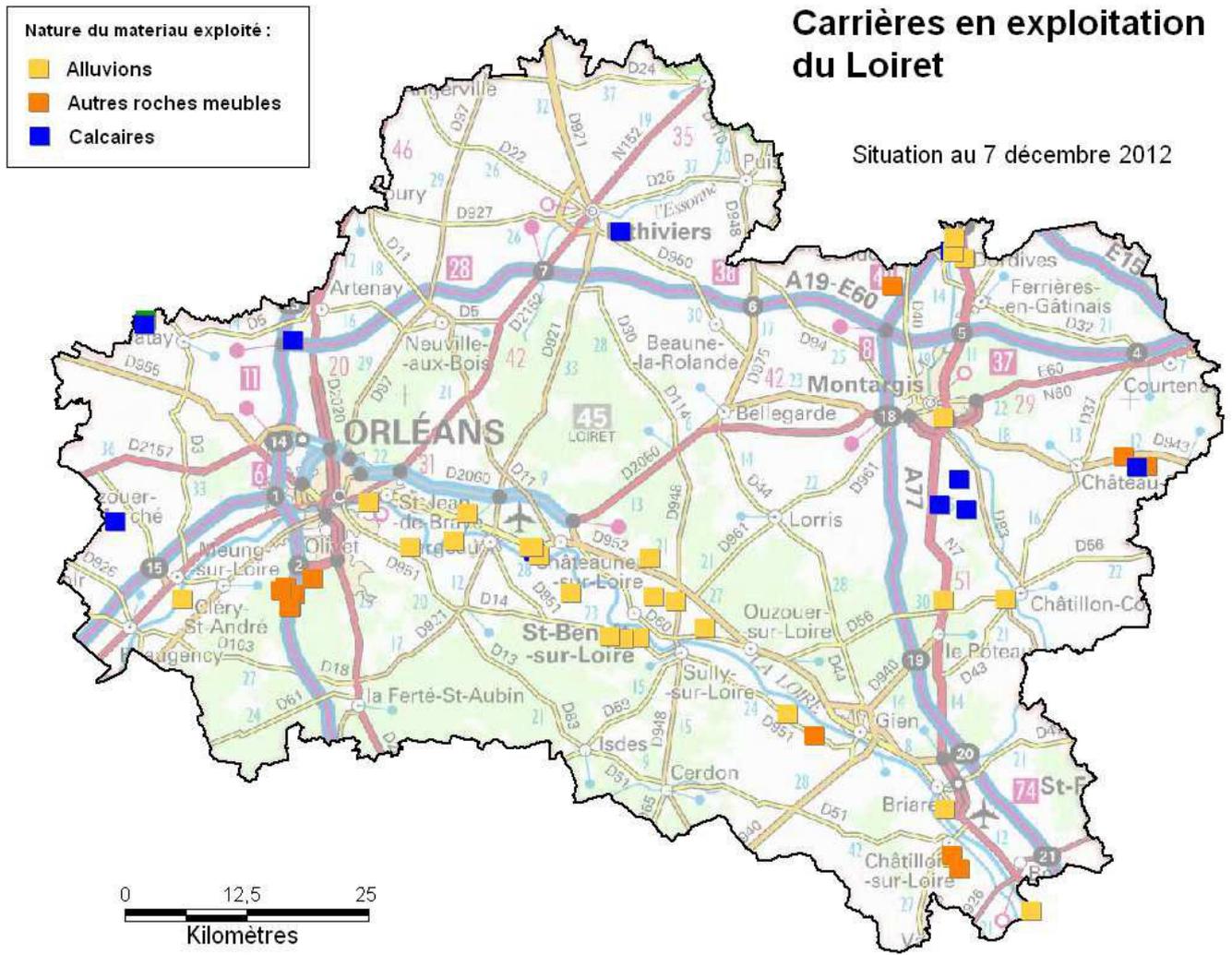
Situation de l'approvisionnement du Loiret en 2010

### 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 :

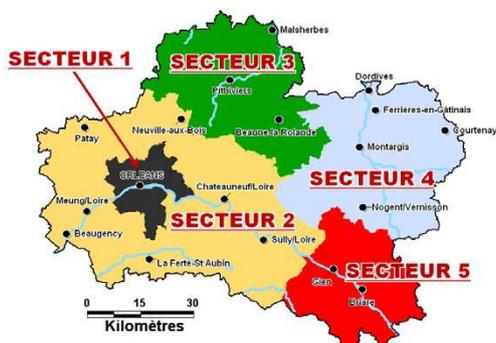
- Les exportations représentent 20 % de la production départementale ;
- Les importations représentent 30 % de la demande départementale.

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 1 et 2	Aux secteurs 3	Aux secteurs 4	Aux 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%

Données : 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.

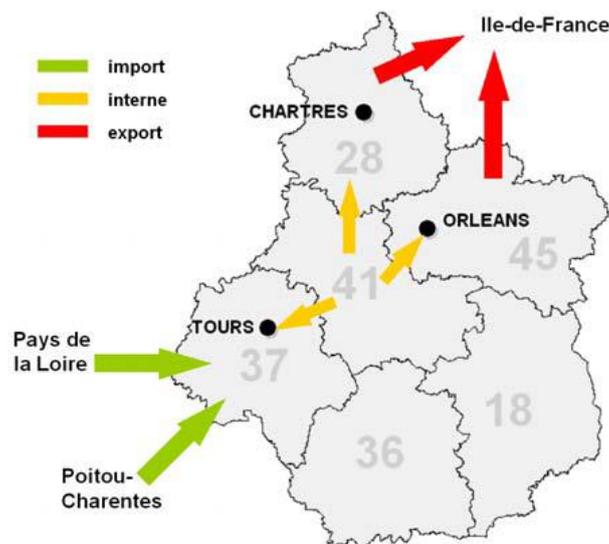
### Situation du Loiret dans le cadre de l'approvisionnement régional et interrégional

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 km<sup>2</sup>, 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 m<sup>3</sup>.

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 m<sup>3</sup> 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 engagée début 2016. Conformément à la loi ALUR, le SRC doit être approuvé au plus tard au 1er janvier 2020. Une fois en vigueur, le SRC se substitue aux actuels schémas départementaux des carrières (SDC). Un projet de rapport sur les orientations a été proposé (version d'avril 2018). Les orientations du SRC Centre-Val de Loire, en termes d'approvisionnement du territoire en matériaux, s'articulent autour des 4 grandes thématiques suivantes :

#### ► **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** 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.

#### ► **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.

#### ► **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.

#### ► **Favoriser l'approvisionnement local ou les modes de transport propres :**

*La région Centre-Val de Loire se caractérise par une **logistique essentiellement locale**, et quelques flux d'import-export significatifs. Par ailleurs, la part des modes alternatifs à la route a constamment 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**.

Projet rapport SRC-  
Orientations Version Avril  
2018

## Le Schéma Régional des Carrières (SRC) Centre-Val de Loire – Doctrine régionale « eau et carrière »

Cette doctrine 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 (au vu de la version d'Avril 2018) 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'ors 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

	Emplois au lieu de travail	dont emplois salarié en%	Evolution emplois 2010-2015 en %
<b>CC PORTES DE SOLOGNE</b>	4 319	85%	+4,74%
<b>3 SCoT</b>	48 033	86%	+0,84%
<b>ORLEANS METROPOLE</b>	144 352	92%	-1,53%
<b>LOIRET</b>	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.

La Communauté de communes des Portes de Sologne compte environ 4 319 emplois en 2015 avec une augmentation du solde : + 4,74%, soit +195 emplois en 5 ans.

### 2.2 Taux d'activité des 15 à 64 ans

#### Actifs et taux d'activité

	Population 15-64 ans en 2015	Actifs 15 à 64 ans	Taux d'activités	
			2010	2015
<b>CC PORTES DE SOLOGNE</b>	<b>9 474</b>	<b>7 325</b>	<b>75,6%</b>	<b>77,3%</b>
<b>3 SCoT</b>	<b>99 898</b>	<b>77 948</b>	<b>76,4%</b>	<b>78,0%</b>
<b>ORLEANS METROPOLE</b>	181 872	134 720	72,7%	74,1%
<b>LOIRET</b>	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 et 78,0 % pour le PETR Forêt d'Orléans-Loire-Sologne et 75,6% pour la **Communauté de communes des Portes de Sologne**).

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

	Actifs 15 à 64 ans	Emplois au lieu de travail	Emplois / Actifs
CC PORTES DE SOLOGNE	7 325	4 319	0,59
3 SCoT	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.

La **Communauté de commune des Portes de Sologne** compte à peine 4 319 emplois pour un ratio par actif seulement de 0,59.

## 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.

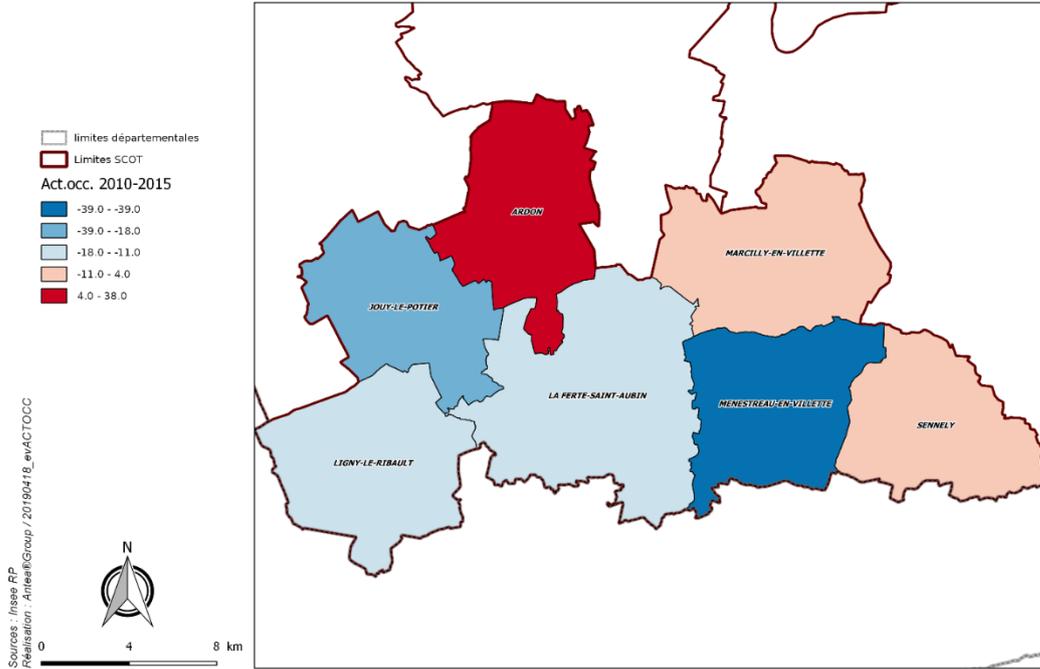
Entre 2010 et 2015, le nombre d'actifs occupés augmente légèrement dans les trois SCoT (+625). Le nombre de chômeurs est en hausse (+1 695 chômeurs). Dans l'ensemble des territoires, le nombre d'élèves, étudiants et stagiaires est en légère augmentation sur la période. A l'inverse, le nombre de retraités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

La **Communauté de communes des Portes de Sologne** est surtout marquée par une baisse du nombre de retraités et préretraités, exception faite dans les communes du Sud-Est. Seule la commune d'Ardon affiche une hausse plus marquée du nombre d'actifs occupés et une très légère baisse de ses chômeurs.

### Activités en 2015 et évolution 2010-2015

	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
CC PORTES DE SOLOGNE	6 695	- 44	630	+ 78	836	+ 43	893	- 184	419	- 60
3 SCoT	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

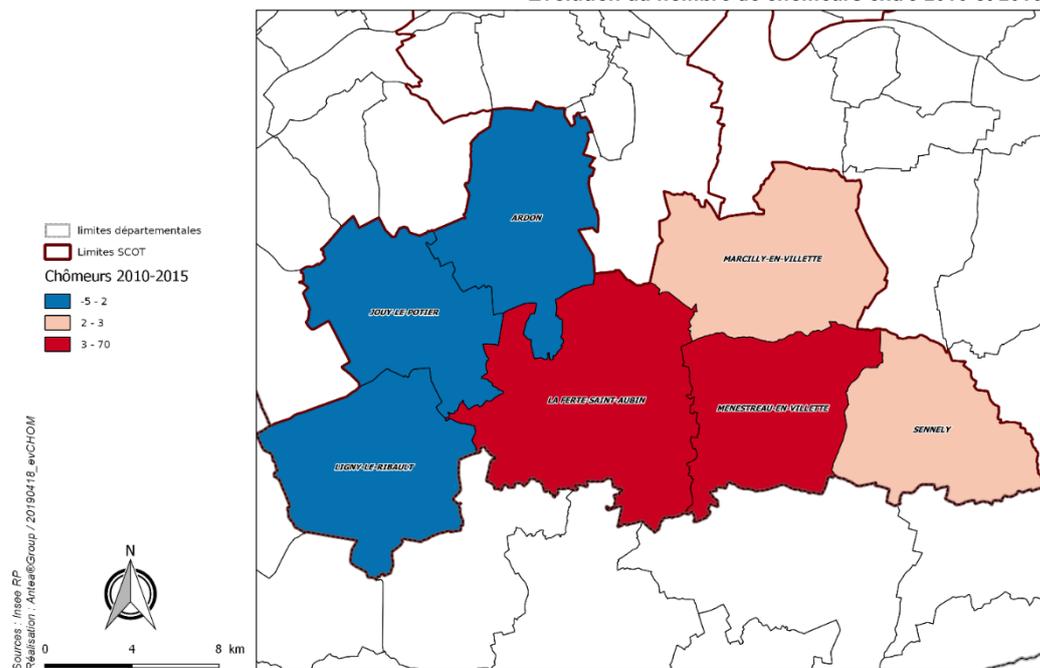


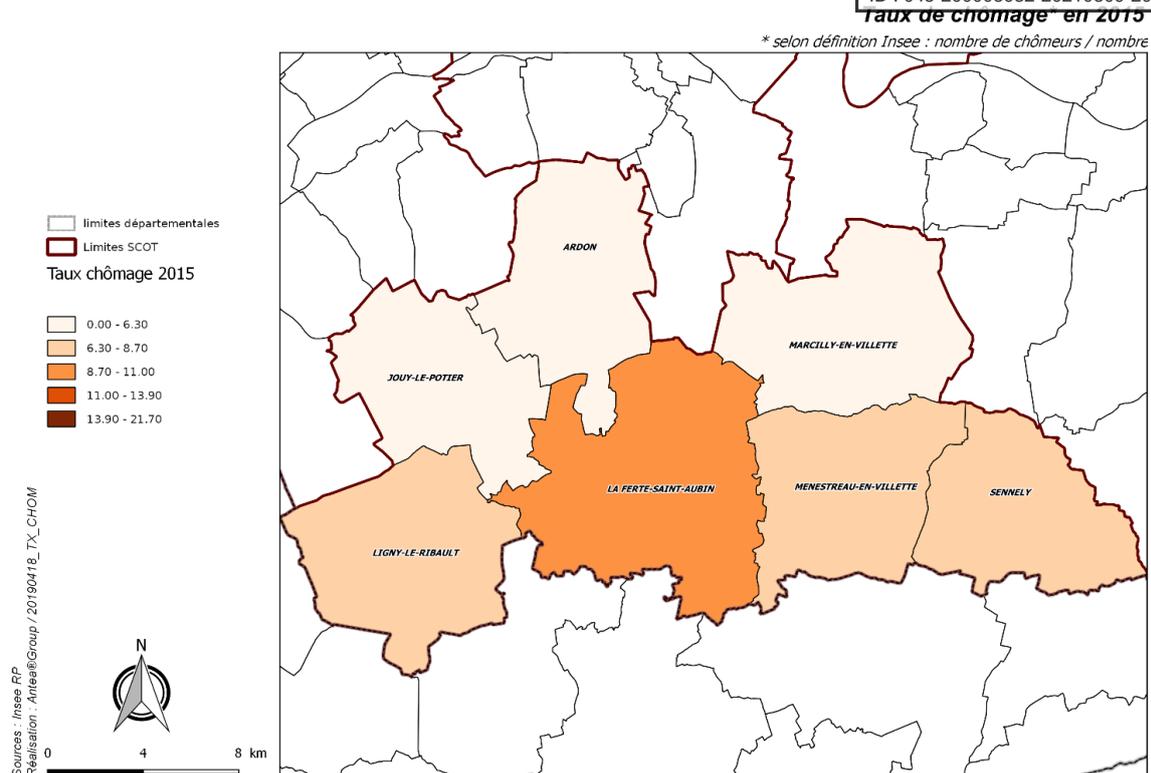
## 2.4.2 Un taux de chômage inférieur aux autres territoires

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

L'évolution annuelle du chômage est inférieure dans la Communauté de communes des Portes de Sologne (+3,2% contre 7,4% et 9% dans les deux autres territoires). Elle est particulièrement élevée dans la commune de la Ferté-saint-Aubain.

Evolution du nombre de chômeurs entre 2010 et 2015





### 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%) et les employés (27,9%) et les ouvriers (23,8%).

*Les actifs occupés par CSP en 2015 et en %*

	Agriculteurs exploitants	Artisans, Comm., Chefs entr.	Cadres, Prof. intel. sup.	Prof. intermédiaires	Employés	Ouvriers
<b>CC PORTES DE SOLOGNE</b>	0,5%	6,8%	15,3%	31,2%	28,7%	17,5%
<b>3 SCoT</b>	1,8%	6,3%	13,5%	28,0%	26,2%	24,3%
<b>CU ORLEANS METROPOLE</b>	0,2%	4,1%	20,9%	28,8%	26,8%	19,2%
<b>LOIRET</b>	1,1%	5,5%	15,3%	27,1%	27,1%	23,8%

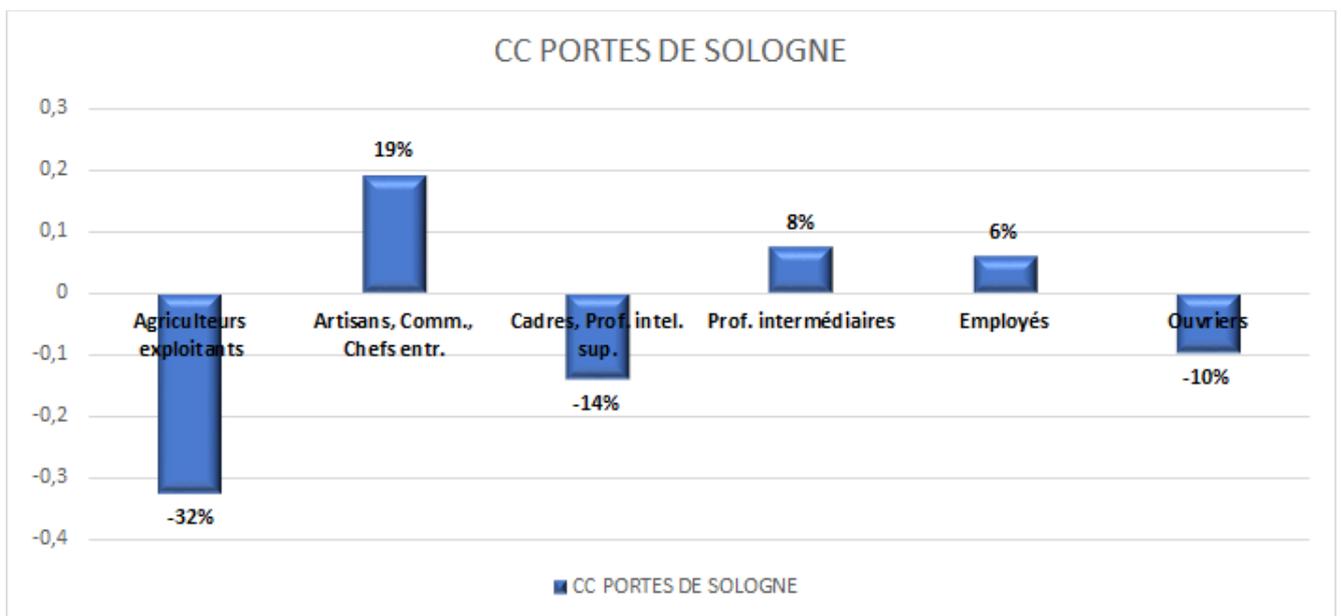
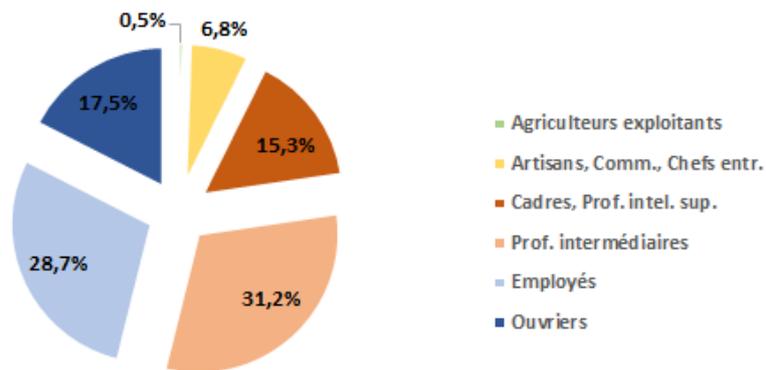
Ces parts sont dans la moyenne départementale. La part d'ouvriers est inférieure dans la métropole orléanaise. Les cadres et professions intellectuelles supérieures sont quant à eux sous-représentés dans les trois SCoT par rapport à Orléans Métropole (13,5% contre 20,9%). A l'inverse, ce territoire étant rural, les agriculteurs sont plus représentés (1,8%) que dans le pôle urbain (0,2%).

Entre 2010 et 2015, les catégories socio-professionnelles des artisans, commerçants et chefs d'entreprise sont celles qui enregistrent la plus forte progression en % dans l'ensemble des territoires, mais plus accentuée dans les trois SCoT.

En nombre les 3 SCoT sont avant tout marqués par un recul des employés et des ouvriers (-625 et -676) et une augmentation des employés (+780).

La part d'ouvriers est légèrement sous-représentée dans la Communauté de Communes des Portes de Sologne (17,5% des actifs, alors que les 2 autres SCoT ont des parts dépassant les 20%) tandis que les professions intermédiaires (31,2%) et les cadres (5,3% des actifs) sont plus représentées. Entre 2010 et 2015, le nombre d'agriculteurs diminue plus rapidement dans ce territoire (-32% des actifs). L'augmentation des artisans, professions intermédiaires et employés est assez importante.

Les actifs occupés par CS en 2015 en % sur la CC des Portes de Sologne



## 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)

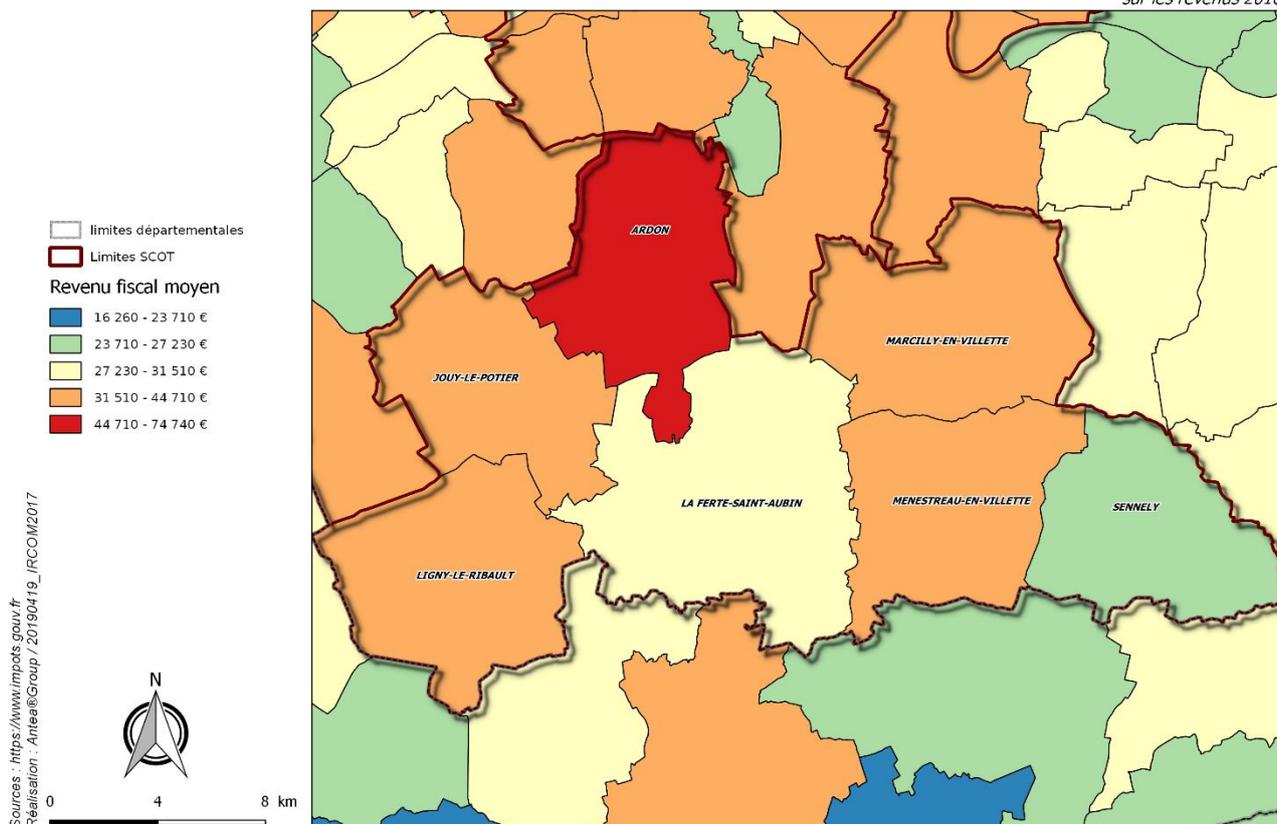
	Revenu fiscal de référence des foyers fiscaux	Part des foyers imposables
<b>CC PORTES DE SOLOGNE</b>	33 517 €	52,8%
<b>3 SCOT</b>	28 573 €	49,6%

Les revenus les plus élevés des 3 Scot se localisent dans la **Communauté de communes des Portes de Sologne** notamment à Ardon et Jouy-le-Potier. Les populations aux hauts revenus se localisent ainsi au sud de la Métropole d'Orléans. A l'inverse, la commune de La Ferté-Saint-Aubain et la commune de Sennely présentent des revenus assez bas, comme les autres secteurs ruraux éloignés du cœur de la métropole.

49,6% des foyers fiscaux sont imposés dans les trois SCOT. La proportion est similaire dans les trois pays avec 52,8% pour **Communauté de Communes des Portes de Sologne**.

### Revenu fiscal de référence en 2017

sur les revenus 2016



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

Orléans Métropole 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'Île-de-France, dans un sens essentiellement sortant.

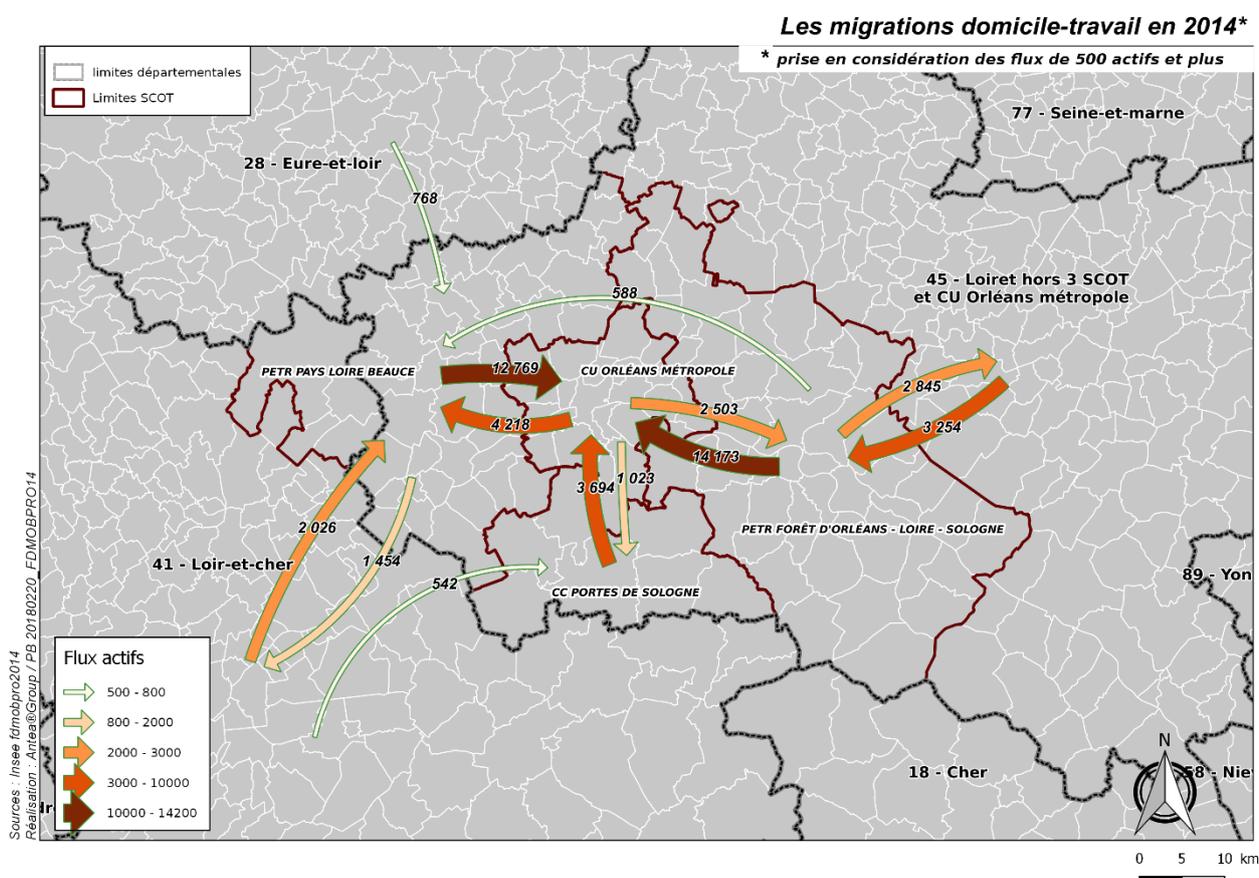
Au sein de la région Centre les trajets domicile/travail représentent la première cause de déplacement, avec une interaction la plus forte avec l'Île de France. Les trajets sont effectués avec des véhicules particuliers et peu de déplacement en co-voiturage.

De plus le trafic domicile/travail tend à augmenter en raison de l'élévation du coût du foncier urbain et périurbain qui entraîne 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.

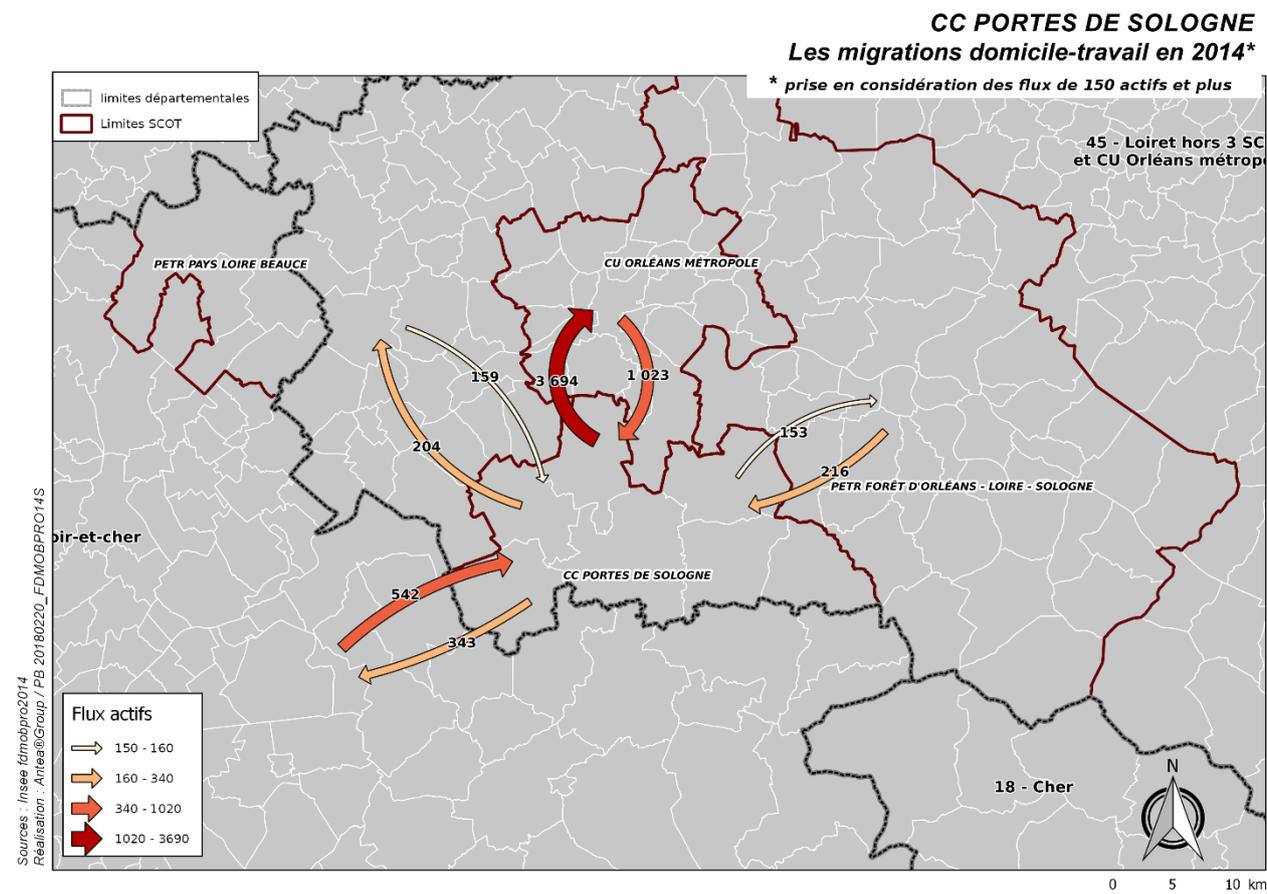
Les actifs qui vivent et travaillent dans le territoire sont majoritairement employés ou ouvriers.

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

### 2.5.2 Migrations Domicile - Travail : Communauté de Communes des Portes de Sologne

Dans la Communauté de Communes des Portes de Sologne, les déplacements pour motif professionnel concernent aujourd'hui près **6 739 actifs** dont :

- 4 658 sortants (70% des actifs)
- 2 081 entrants (51% des emplois)



Nous remarquons une très forte attractivité de la Métropole orléanaise sur les actifs du territoire.

L'attractivité de la Communauté de Communes sur certaines communes du Loir-et-Cher est considérable.

Il y a seulement 30% d'actifs « stables », cad qui vivent et travaillent dans la Communauté de Communes, contre 55,5% qui partent travailler sur Orléans Métropole.

Ainsi, la moitié (51%) des emplois du territoire sont occupés par des personnes habitant à l'extérieur du territoire.

## Les actifs entrants /sortants dans la Communauté de Communes des Portes de Sologne

### 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	2 081	1 Entrants	4	123	473	583	445	453
2 Résidents	1 999	2 Résidents	30	278	164	422	736	368
3 Sortants	4 658	3 Sortants	10	183	868	1 630	1 166	801
Actifs Scot(2+3)	6 656	Actifs Scot(2+3)	40	461	1 032	2 052	1 902	1 170
Emplois Scot (1+2)	4 080	Emplois Scot (1+2)	34	402	637	1 006	1 181	821

La majorité des actifs entrants est constitué de cadres, de professions intermédiaires, employés et ouvriers

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

Concernant les sortants, ils sont majoritairement de professions intermédiaires ou employés.

## 3 L'OFFRE TOURISTIQUE <sup>3</sup>

### 3.1 Tendances sur l'activité touristique du Val de Loire

Une enquête a été réalisée par le Comité Régional 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.

---

<sup>3</sup> Sources : Charte de développement du Pays Loire Beauce. Syndicat Mixte du Pays Loire Beauce. 2005  
Charte de développement du Pays Forêt d'Orléans – 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 siècles 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 de la Communauté de Communes des Portes de Sologne

La Communauté de Communes est un territoire d'étape, entre Loire et Sologne, situé à 1h30 de Paris. Il possède de par ses paysages et son patrimoine culturel un intérêt touristique.

La Communauté de Communes des Portes de Sologne compte 7 monuments classés et 16 monuments inscrits. Ces monuments sont principalement des châteaux. Ils sont répartis de façon équilibrée entre le Val de Loire, la Sologne. On notera ainsi la basilique Notre-Dame de Cléry-Saint-André qui constitue dans le cadre de ce classement un bâtiment religieux tout à fait exceptionnel et particulièrement marquant dans le paysage du Val Ouest.

Le territoire dispose de sites touristiques comme le Château de La Ferté-Saint-Aubin et le Domaine de Ciran (46 146 visiteurs en 2015), ainsi qu'un musée : l'écomusée de Ligny-le-Ribault.

Le patrimoine inscrit est principalement constitué de châteaux et demeures. Ces sites principalement situés en Sologne constituent autant de témoin historique de la structuration de ce grand territoire forestier et de chasse. On notera l'inscription d'un ensemble de maisons d'habitation à pans de Bois à la Ferté Saint Aubin et qui reconnaît et sauvegarde un élément d'architecture traditionnelle solognote.

Sur ce secteur, les monuments inscrits renforcent le patrimoine classé des bâtiments religieux (églises) mais également complètent par des bâtiments associés à la vie et aux activités locales à l'image des tuileries de Ligny le Ribault, Marcilly en villette.

Enfin, l'ensemble des communes du Val de Loire situé dans le Pays Sologne Val Sud est intégré dans la zone de protection du patrimoine UNESCO.

La richesse naturelle et paysagère du territoire a permis le développement de nombreuses activités de plein air : une multitude de circuits de randonnée, de nombreux centres équestres, l'activité de montgolfière, 5 des 8 golfs du Loiret, un centre de loisirs tout terrain etc.

On compte quelques sites aquatiques : piscines, balnéothérapie (Ardon).

### 3.3 L'offre d'hébergement touristique

L'offre en 2019 (Base Tourisme Insee)

	Hôtels	Chambres d'hôtel	Campings	Emplacements de camping
<b>CC des Portes de Sologne</b>	<b>5</b>	<b>184</b>	<b>3</b>	<b>132</b>
<b>3 SCoT</b>	<b>41</b>	<b>899</b>	<b>15</b>	<b>1 143</b>
ORLEANS METROPOLE	54	2 764	4	154
LOIRET	141	4 775	41	3 310

L'offre d'hébergement touristique sur le territoire des 3 SCoT est insuffisant dans l'ensemble avec 41 hôtels, 899 chambres et 15 espaces avec un total de 1 143 emplacements.

#### Offre d'hébergement dans la communauté de communes des Portes de Sologne

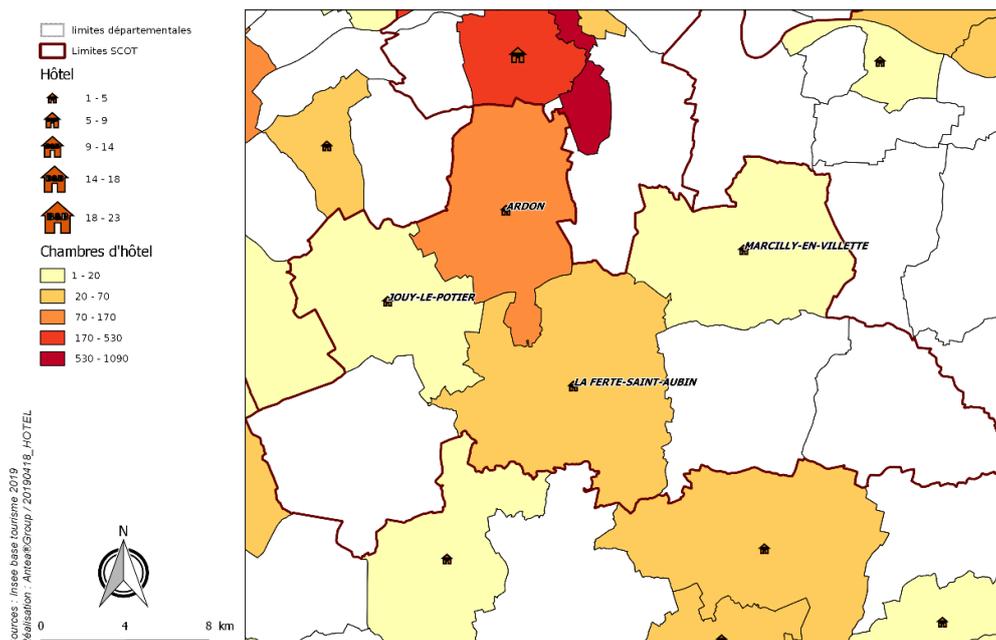
On constate sur la Communauté de Communes une offre d'hébergements plutôt bien répartie :

- 2 complexes hôteliers (hébergements de haute qualité) :
  - Les Portes de Sologne à Ardon,
  - L'Orée des Chênes à la Ferté Saint Aubin.
- 71 propriétaires d'hébergements touristiques.
- 8 gîtes de groupe.
- 3 campings.
- 79 Cafés Hôtels Restaurants).
- 2 aires de service pour camping-cars.

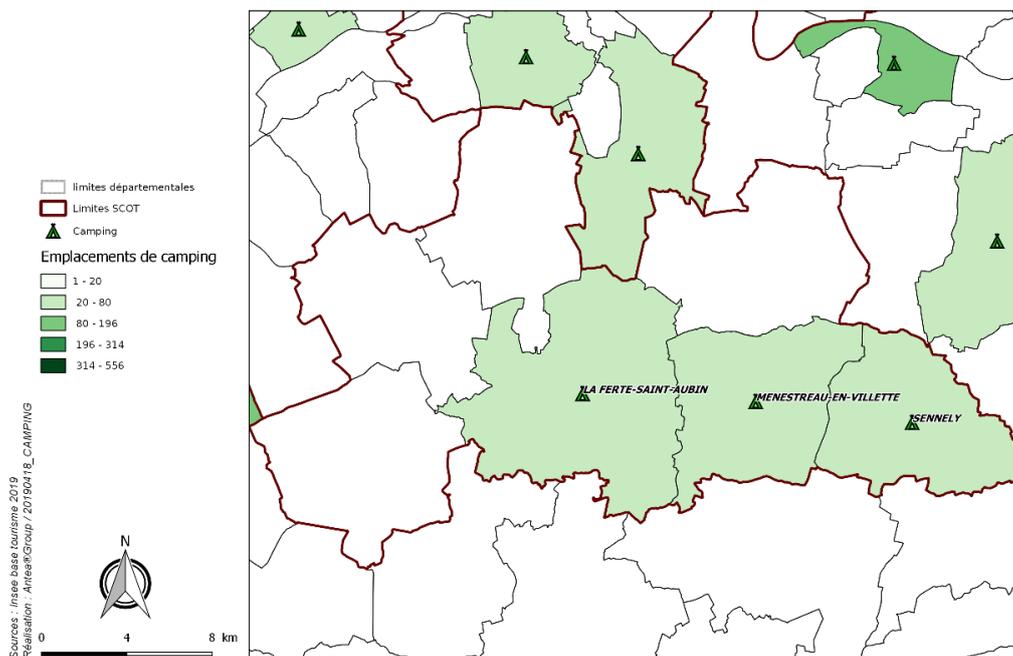
Il y a eu une augmentation d'emplacements de campings avec la création du camping du Ciran en 2006. Cependant, on observe une diminution du nombre de chambres d'hôtel malgré un nombre d'hôtels stable.

En outre, la réglementation a apporté de nouvelles normes en janvier 2010. Ces mises aux normes dans les hôtels risquent de créer une diminution de leur nombre. En effet, les petits hôtels en difficulté pourraient ne pas subvenir financièrement à ces travaux et devoir fermer.

L'hébergement hôtelier en 2019



### L'hébergement de plein air en 2019



### 3.4 Une organisation touristique à renforcer (promotion, accueil)

L'information touristique est bien relayée sur tout le territoire par le nombre important de structures.

Au regard du nombre de structures diffusant/relayant l'information touristique, il semble nécessaire de renforcer la coordination et la mise en réseau des différentes structures.

### 3.5 Des perspectives et des projets de développement

De manière à mieux valoriser le patrimoine naturel et bâti, il semble nécessaire de maintenir et valoriser ces activités de plein air ainsi que de promouvoir le tourisme vert, véritable force touristique du territoire.

Le renforcement des atouts touristiques du territoire passe par :

- le développement et la diversification de l'offre d'hébergements et notamment par des hébergements thématiques et structurants ;
- une promotion du territoire inscrit au patrimoine mondial de l'UNESCO ;
- la création de routes thématiques ;
- une meilleure communication et valorisation des musées.

### 3.6 Centre-Val de Loire : Pôle touristique régional

La Stratégie Régionale du Tourisme et des Loisirs 2016-2021 se décline en quatre axes :

- Renforcer les atouts majeurs du tourisme en région Centre-Val de Loire.
- Enrichir l'offre pour renouveler l'expérience-client.
- Accompagner la montée en compétence et la mise en réseau des acteurs.
- Placer l'expérience-client au cœur de la stratégie marketing.

Cinq territoires prioritaires sont identifiés dans la Stratégie Régionale de Tourisme Durable comme supports potentiels de développement du tourisme de nature dont trois se situent dans le territoire des 3 SCOT : **la Forêt d'Orléans, le Val de Loire, la Sologne.**

Entre 2013 et 2014, le CRT Centre-Val de Loire a ainsi réalisé, conjointement avec la Direction du Tourisme du Conseil Régional, un plan marketing spécifique au tourisme de nature. Ce plan marketing se devait d'être partagé avec l'ensemble des acteurs touristiques régionaux et cohérent avec les stratégies marketing et outils existants.

Le positionnement, cibles et objectifs marketings spécifiques de ces trois entités sont les suivantes :



Profils et comportements des cibles	Besoins « spécifiques »
<ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Les visiteurs des châteaux de la Loire (européens): Repeaters, Familles, Loire à Vélo</b> (qui ont déjà visité un ou plusieurs châteaux durant leur séjour ou un séjour antérieur, qui connaissent les « grands classiques », le type de médiation traditionnelle (visite guidée en groupe, audioguidage) et les visites complémentaires (caves, restauration gastronomique notamment)</li> <li>• <b>La clientèle de proximité : scolaires, classes vertes, excursionnistes régionaux</b> (pour une découverte des paysages et l'écosystème du Val de Loire)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Rupture dans le rythme de visites : se poser, ralentir, alterner...</li> <li>- Sortir des circuits touristiques marchands traditionnels</li> <li>- Besoins de contact humain, de proximité, intimité.</li> <li>- Approfondir autrement la connaissance du patrimoine et de l'histoire des châteaux</li> </ul>

Objectifs marketing
<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ <b>Augmenter la part des activités « nature » pratiquées dans le cadre d'un séjour dans le Val de Loire en valorisant les bénéfices que ces activités apportent :</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Apprentissage « autrement », partage et simplicité : groupes plus petits, lien privilégié avec le guide accompagnateur qui marque l'expérience</li> <li>- Rupture, calme, par opposition au rythme plus dense et rapide des visites guidées patrimoniales</li> <li>- Mouvement / vitalité : expérience « en extérieur », complémentaire à la visite « en intérieur » des châteaux</li> </ul> </li> <li>▶ <b>Développer les fréquentations des clientèles de proximité pour des excursions éducatives sur le thème de la découverte du patrimoine ligérien (La Loire et les paysages)</b></li> <li>▶ <b>Réflexions à mener en parallèle sur :</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>- La médiation au fleuve et aux paysages ligériens (ex : partenariat avec la Mission Val de Loire),</li> <li>- La promotion de la batellerie traditionnelle comme support de découverte des paysages ligériens,</li> <li>- Les expériences menées par certains châteaux pour amener les publics vers la nature</li> <li>- La diversification du produit culture / nature sur le Val de Loire pour les groupes</li> </ul> </li> </ul>



Profils et comportements des cibles	Besoins « spécifiques » à satisfaire
<ul style="list-style-type: none"> <li>Clientèles de résidences secondaires : Propriétaires de maisons de famille traditionnelles, franciliens, aisés</li> <li>Clientèles citadines, cultivées, CSP +, à la recherche d'un séjour au vert très qualitatif</li> <li>Clientèles intéressées par une initiation à l'observation de la faune et de la flore : les <u>clientèles de « naturalistes débutants »</u> (individuels, petits-groupes, scolaires et classes vertes)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Connaître et faire connaître son histoire, son patrimoine, ses traditions</li> <li>Se détendre, se retrouver, à deux ou en famille, dans un cadre patrimonial (naturel et bâti) privilégié, de grande qualité</li> <li>Se faire du bien (bonne table, bons vins, produits locaux...)</li> <li>S'initier à l'observation de la nature en vivant une première expérience naturaliste</li> </ul>

Objectifs marketing
<ul style="list-style-type: none"> <li>Amener les clientèles actuelles de la Sologne vers une meilleure connaissance et sensibilité au patrimoine solognot et à son lien étroit à l'environnement naturel</li> <li>Faire venir de nouvelles clientèles, pour des séjours au vert de charme (à partir d'un produit qui reste à monter et d'une offre en hébergement à faire monter en gamme et en charme)</li> <li>Faire connaître la Sologne auprès des clientèles naturalistes « débutantes » (initiation grâce à la découverte de la mosaïque de milieux naturels solognots : landes, étangs, zones humides et forêts et grâce à l'observation faunistique)</li> </ul>



Profils et comportements des cibles	Besoins « spécifiques » à satisfaire
<p><u>La clientèle de proximité :</u></p> <p>1. Orléanais, voire excursionnistes régionaux</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Pour une sortie en famille de fin de semaine,</li> <li>Pour une activité sportive,</li> <li>Pour une animation ou un évènement spécifique, éventuellement accompagné (cueillette des champignons, châtaignes, herbier, rapaces, brame du cerf, festival Forest'Art,...)</li> <li>Pour une activité ludique qui reste à créer (ex : Odyssée Verte®)</li> <li>Pour une activité à caractère scientifique (comptage)</li> </ul> <p>2. Scolaires régionaux / classes vertes</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Pour une animation à caractère pédagogique</li> <li>Pour une activité ludique qui reste à créer (ex : Odyssée Verte®)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>S'aérer, se ressourcer, s'oxygéner</li> <li>Sortir de la ville</li> <li>Se dépenser, se défouler</li> <li>S'amuser</li> <li>Apprendre, comprendre un environnement proche</li> <li>Participer à un travail scientifique</li> </ul>

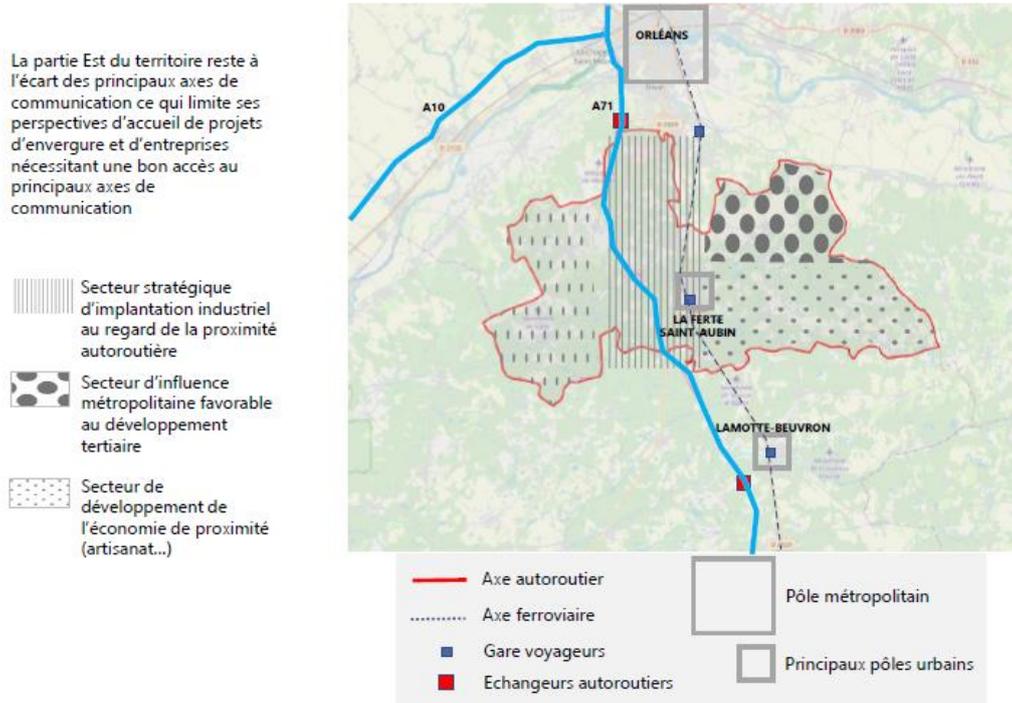
Objectifs marketing
<ul style="list-style-type: none"> <li>Faire connaître et rendre plus accessible et attractive la Forêt d'Orléans auprès des habitants du Loiret et de la Région*</li> <li>Développer les fréquentations des scolaires régionaux pour des sorties et activités éducatives sur le thème des milieux forestiers</li> </ul> <p>*Travail à mener en amont sur :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>l'amélioration des aménagements (accès, stationnement, signalétique directionnelle et sur site, accueil des personnes en situation de handicap)</li> <li>la création de nouvelles activités ludiques et pédagogiques ou l'opportunité de reconversion du patrimoine immobilier de l'ONF (Gîtes de groupes, Gîtes de charme?)</li> </ul>

## 4 DES CAPACITES D'ACCUEIL D'ENTREPRISES A CONFORTER

### 4.1 Les zones d'activités économiques (ZAE) sur la Communauté de Communes des Portes de Sologne

Les données ci-après, issues du Schéma de Développement Economique en cours sur le territoire, présentent la situation des zones d'activités économiques.

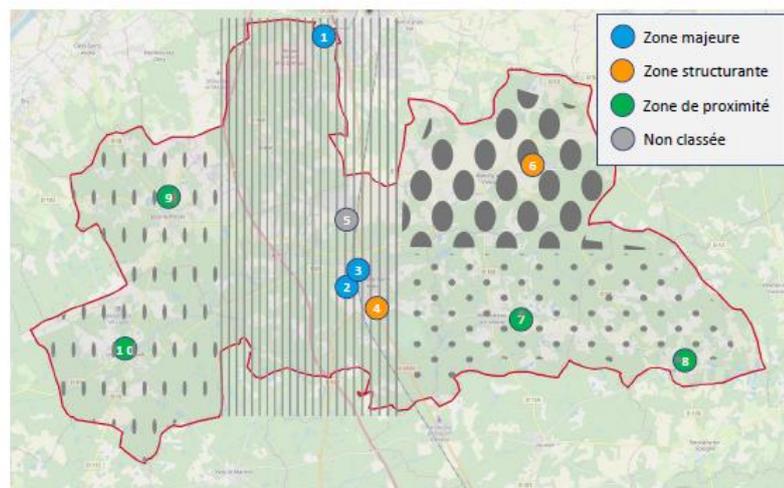
#### La spatialisation des fonctions économiques



#### La spatialisation des fonctions économiques sur l'existant

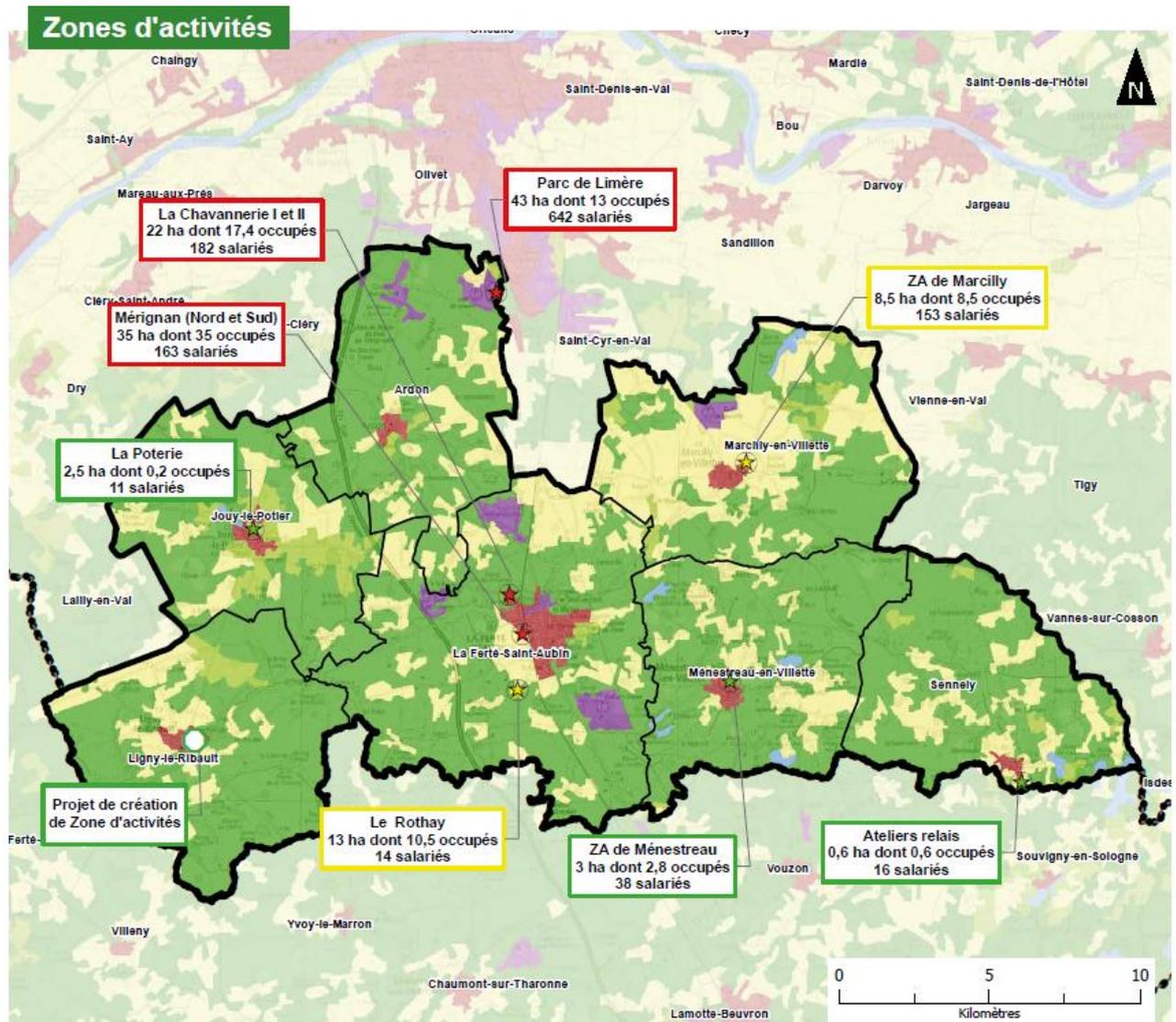
11

Le maillage existant en zones d'activités compte 10 zones (incluant le projet de Ligny-le-Ribault). L'offre d'accueil est relativement équilibrée. Elle comprend 3 zones majeures, 2 structurante et 4 zones de proximité.



1. ZA Parc de Limère - Ardon
2. ZA de Mérignan Nord et Sud - LFSA
3. ZA La Chavannerie - LFSA
4. ZA du Rothay - LFSA
5. Route d'Ardon (TDA, Junghans) - LFSA
6. ZA du Bourg – Marcilly-en-Villette
7. ZA entre les deux routes – Ménestreau-en-Villette
8. Ateliers relais – Sennely
9. ZA la Poterie – Jouy-le-Potier
10. Ligny-le-Ribault – Ligny-le-Ribault

## Localisation des diverses zones d'activité sur le territoire de la CC



## La spatialisation des fonctions économiques

### RAPPEL : LE MAILLAGE EN ZONES D'ACTIVITÉS ÉCONOMIQUES

Commune	Zone	Hierarchie selon le SAE PSVS*	Effectif	Surface totale (ha)	Surface en cours de cession (ha)	Surface occupée (ha)	Surface disponible (ha)	Possibilité d'extension (ha)
Ardon	ZA Parc de Limère	Majeure	642	43		17	18	
La Ferté Saint-Aubin	ZA de Mérignan Nord	Majeure	147	23		23	0	
La Ferté Saint-Aubin	ZA de Mérignan Sud	Majeure	116	12		12	0	20
La Ferté Saint-Aubin	ZA La Chavannerie	Majeure	182	22	1	17,4	3,6	
La Ferté Saint-Aubin	ZA du Rothay	Structurante	14	13		10,5	2,5	
La Ferté Saint-Aubin	Route d'Ardon (TDA, Junghans)	Non classée		30		30	0	
Marcilly-en-Villette	ZA du Bourg	Structurante	153	8,5		8,5	0	3,5
Ménestreau-en-Villette	ZA entre les deux routes	Proximité	38	3		2,8	0,2	4,5
Sennely	Ateliers relais	Proximité	16	0,6		0,6	0	
Jouy-le-Potier	ZA la Poterie	Proximité		2,5		0,5	2	5
Ligny-le-Ribault	Projet	Proximité				0		7
<b>Total</b>			<b>1308</b>	<b>127,6</b>	<b>1</b>	<b>92,3</b>	<b>26,3</b>	<b>40</b>

Source : CC Portes de Sologne / CCI Centre Val-de-Loire, Mars 2018

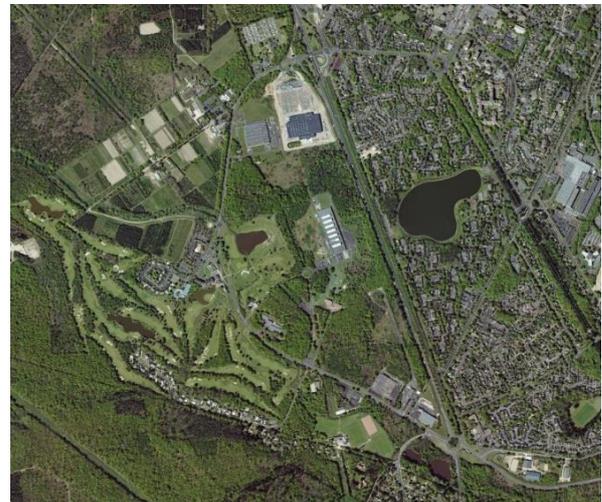
\* : hors prise en compte de la zone de Limère à Ardon

\* : voir Schéma d'accueil des Entreprises Pays Sologne Val Sud, 2016

Communauté de Communes – Portes de Sologne | JUIL 2019



ZA de la Ferté-Saint-Aubin



Le parc de Limère à Ardon

## SYNTHESE ET ENJEUX SUR L'ECONOMIE

<b>Forces</b>	<b>Faiblesses</b>
<p><b>Emplois et population active :</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Une économie portée par les entreprises de moins de 10 salariés (94,3 % des établissements actifs).</li> <li>- Une économie tournée vers le tertiaire avec 64% des établissements issus des secteurs commerces, transports et service à la personne</li> <li>- Un développement ces dernières années des entreprises sans salariés et un renforcement des grandes entreprises notamment d'activités tertiaires</li> <li>- Une activité artisanale qui représente 66% des entreprises</li> <li>- Une augmentation légère du nombre d'emplois entre 2010 et 2015 : + 4,75%</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Des créations d'entreprises limitées et en baisse</li> <li>- Un ratio emploi par actif faible (0,59 contre 0,85 dans le Loiret et 1,07 dans Orléans Métropole)</li> <li>- Un taux de chômage particulièrement marqué à la Ferté-Saint-Aubin</li> <li>- La part des agriculteurs dans l'ensemble des catégories socio-professionnelles en recul.</li> <li>- Une activité artisanale en baisse sur la Communauté de Communes des Portes de Sologne.</li> <li>- Principaux flux domicile-travail vers l'Agglomération d'Orléans, 70% des actifs travaillent en dehors du Scot.</li> </ul>
<p><b>Carrières</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Dans le Centre Val de Loire, le Loiret présente un solde-import d'approvisionnement en matériaux de carrières à l'équilibre</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Une activité d'extraction des carrières dont la réponse à la demande se réduit</li> </ul>
<p><b>Tourisme</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Une activité touristique développée autour du tourisme de plein air et du patrimoine du Val de Loire (classement Unesco).</li> <li>- Une offre en hébergement assez développée, tant au niveau hôtelier qu'au niveau du tourisme de plein air.</li> <li>- Présence de 2 complexes hôteliers (haut de gamme).</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- On note une diminution du nombre de chambres d'hôtel malgré un nombre d'hôtels stable</li> </ul>
<b>Enjeux</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Redynamiser l'activité économique sur le territoire</b></li> <li>• <b>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</b></li> <li>• <b>Limiter l'impact automobile dans les déplacements domicile-travail</b></li> <li>• <b>Tirer parti de l'identité solognote comme vecteur touristique</b></li> <li>• <b>Trouver des accroches pour drainer l'effet touristique du val de Loire vers la Sologne</b></li> </ul>	

Envoyé en préfecture le 15/03/2021

Reçu en préfecture le 15/03/2021

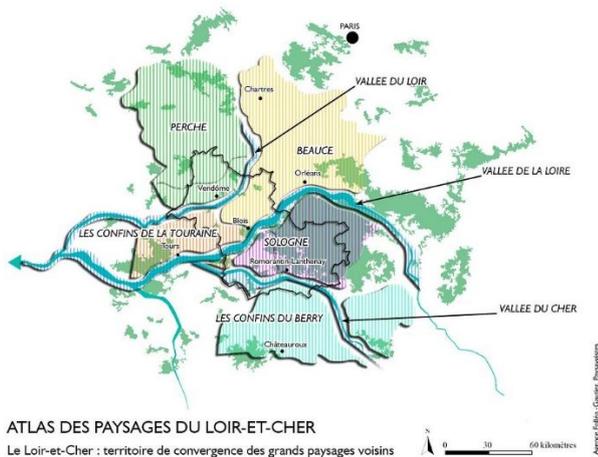
Affiché le



ID : 045-200005932-20210309-2021\_01\_01B-DE

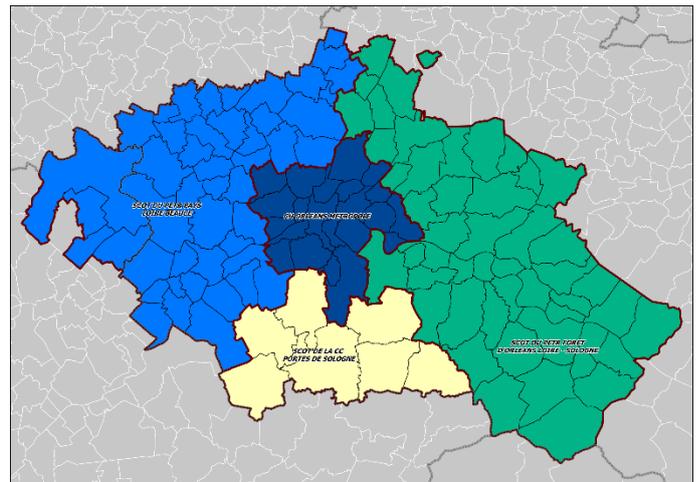
## PARTIE 3 : URBANISME

## PREAMBULE



ATLAS DES PAYSAGES DU LOIR-ET-CHER

Le Loir-et-Cher : territoire de convergence des grands paysages voisins



Les paysages du territoire des 3 SCoT sont marqués par de nombreuses vallées, des plaines alluviales et des plateaux. Ils 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 **7 ensembles paysagers** aux caractéristiques propres.

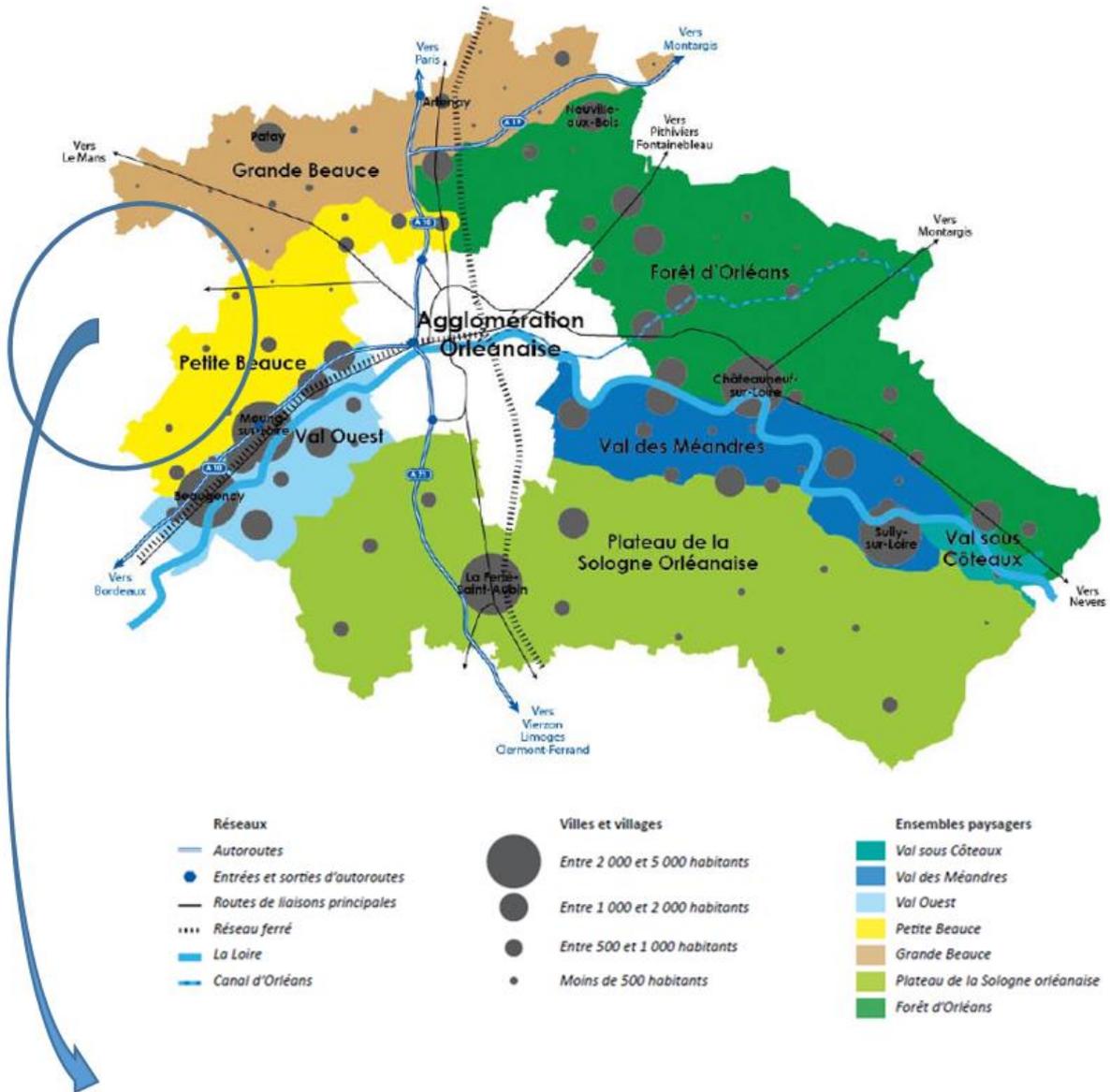
Le territoire des 3 SCoT abrite par ailleurs de nombreux sites patrimoniaux, dont les plus remarquables font l'objet d'une protection au titre des sites et monuments naturels. Il comprend un bien inscrit sur la liste du Patrimoine Mondial de l'Humanité par l'UNESCO : le Val de Loire.

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
- *Les villages dans leurs paysages, 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 pour dégager les spécificités des 3 SCoT.

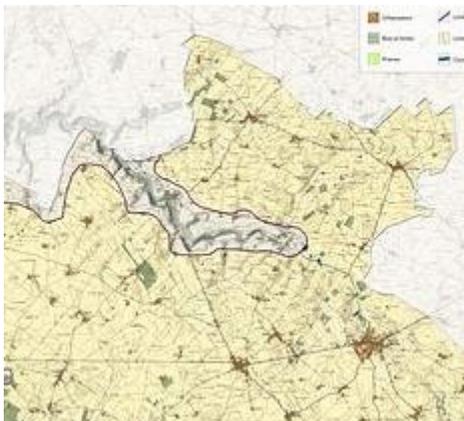
Territoire des 3 SCoT et leurs 7 ensembles paysagers, CAUE du Loiret, guide



**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  
(Tripleville, Verdes)

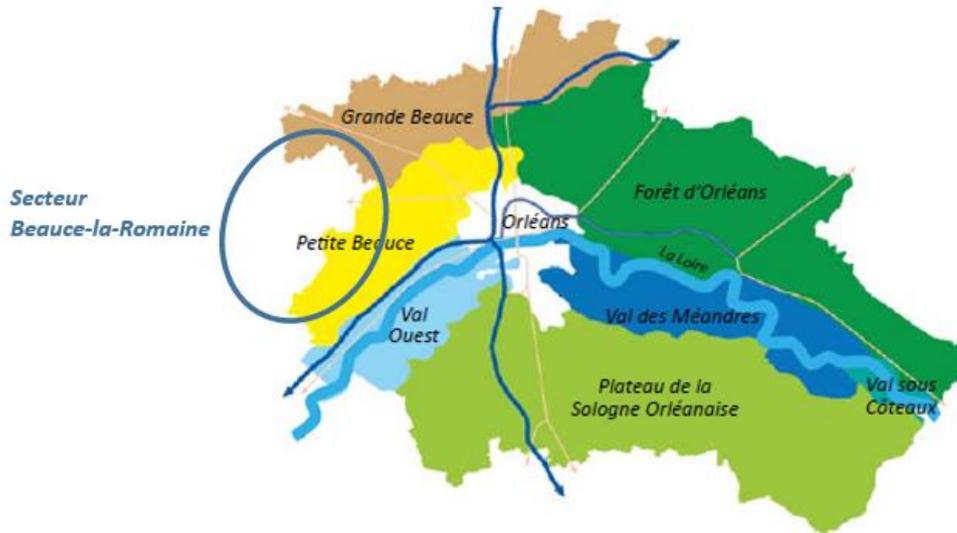


Source : extraits de l'Atlas des Paysages du Loir-et-Cher

# 1 DES ENSEMBLES PAYSAGERS DIVERSIFIES<sup>4</sup>

Structuré autour de la vallée de la Loire, le territoire comprend 4 grands ensembles paysagers :

- **La Beauce** (intégrant le secteur de Beauce-la-Romaine à l'ouest), et décomposé en Petite Beauce 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**.



*Les quatre grands ensembles paysagers, CAUE du Loiret, guide pédagogique, 2015*



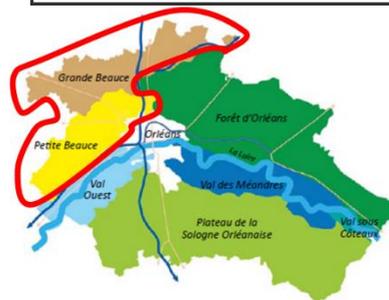
*Les 12 ensembles paysagers du Loiret*

*Les 12 ensembles paysagers du Loiret, Atlas des paysages du Loiret*

<sup>4</sup>Les villages dans leurs paysages, 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.



*Les paysages ouverts de Beauce*



*Commune de Membrolles*

## 1.2 Le Val de Loire

La Loire a fortement marqué le territoire qu'elle traverse sur le plan géographique et historique. Elle a façonné 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.



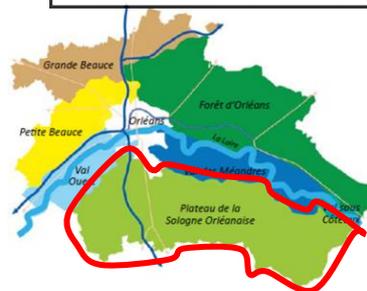
*Les paysages du Val de Loire*



*Commune de Meung-sur-Loire*

### 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.



Les paysages de la Sologne



Le Ciran - Commune de Ménestreau-en-Villette

### 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.



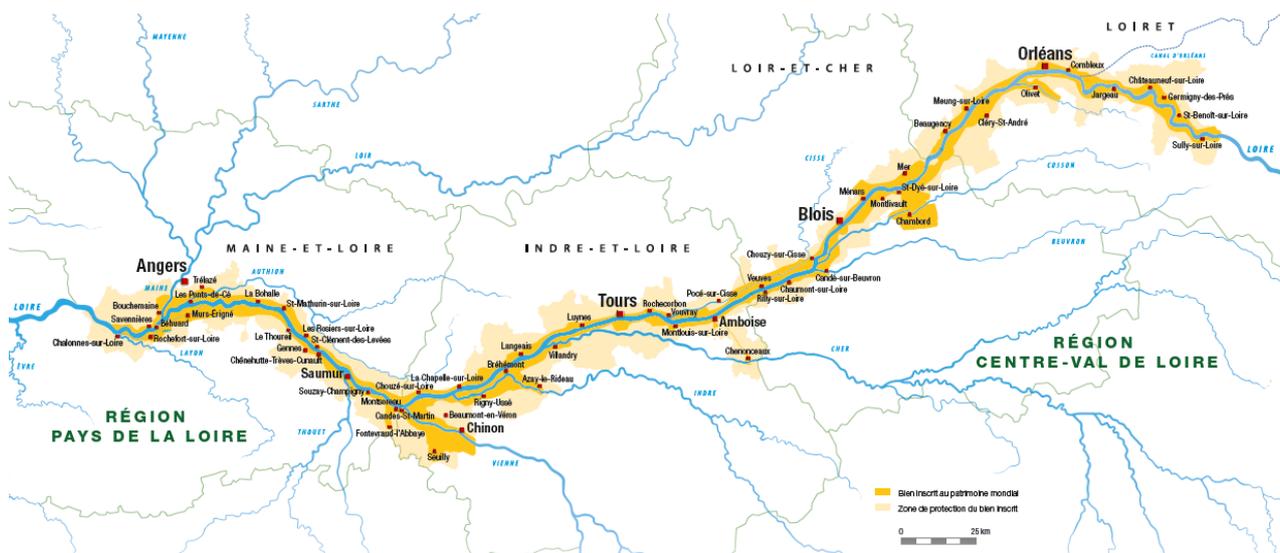
Les paysages de la Forêt d'Orléans



## 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 donc 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.



*Le Val de Loire, patrimoine mondial de l'UNESCO, Val de Loire patrimoine mondial et aménagement du territoire, guide pratique*

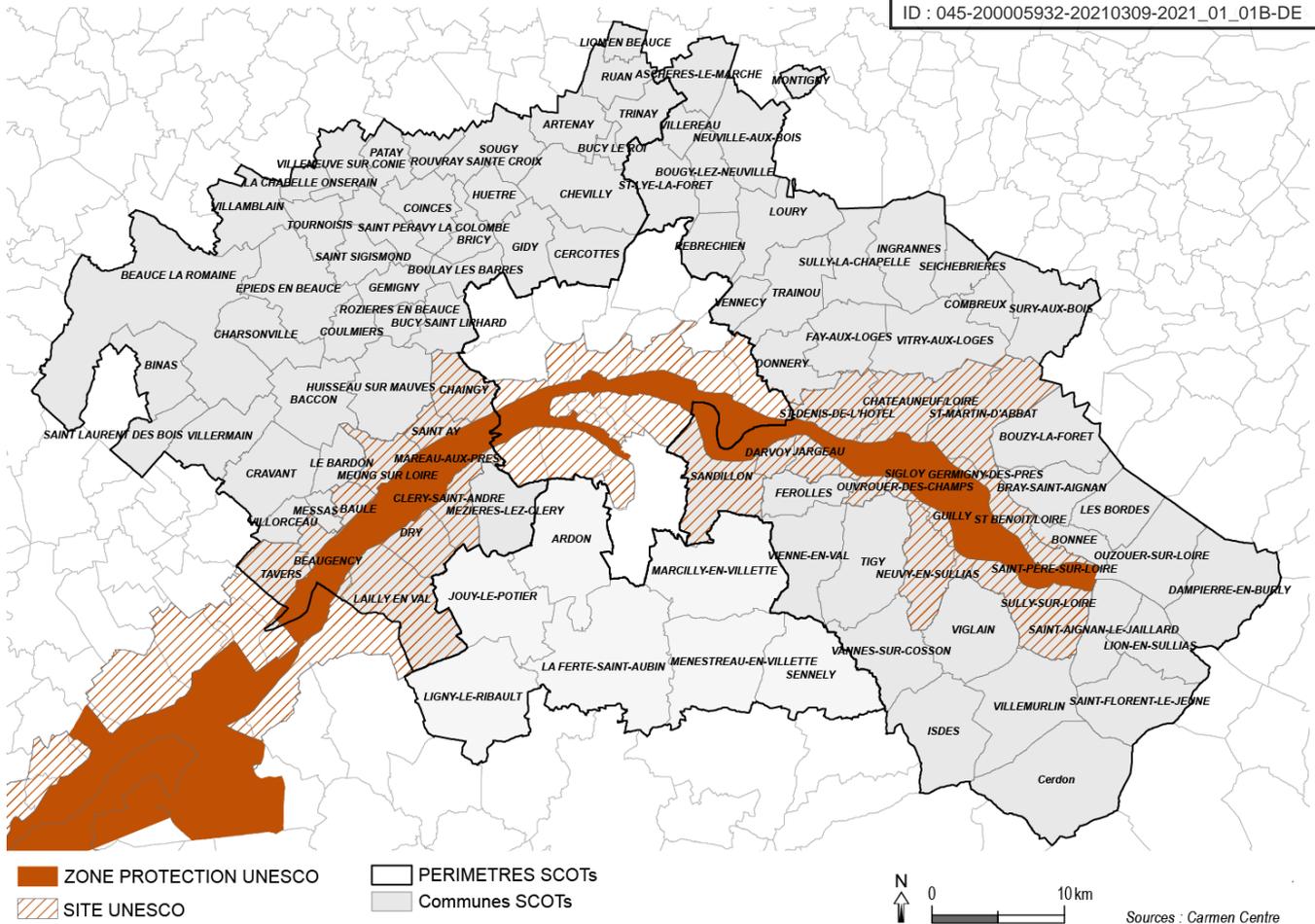
Le Val de Loire est inscrit sur la liste du patrimoine mondial depuis 2000 au titre de son paysage culturel vivant. Cette reconnaissance internationale relève de trois des dix critères justifiant une inscription d'un Bien sur la Liste du patrimoine mondial de l'UNESCO :

**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, et de ses châteaux de renommée mondiale, à l'image du Domaine de Chambord.

**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.

**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.



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

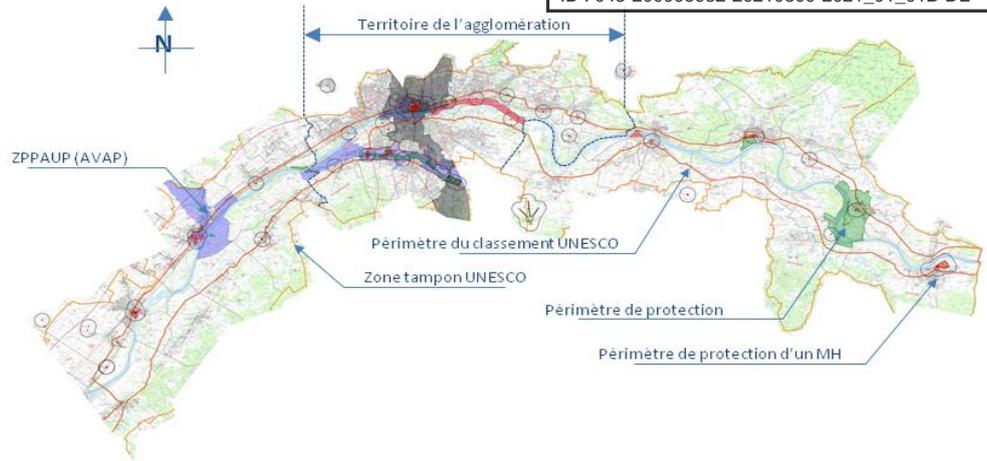
Le périmètre UNESCO **ne concerne pas le territoire de la Communauté de communes des Portes de Sologne**. On note toutefois que les communes d'Ardon, Jouy-le-Potier et Ligny-le-Ribault sont limitrophes avec les communes de la zone tampon présentes sur le PETR Pays Loire Beauce, et la commune de Marcilly-en-Villette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

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	



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

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

**Le fleuve**

- La fermeture des vues
- L'abandon des prairies inondables
- L'inaccessibilité des berges de Loire
- La dégradation des quais de Loire

**Le front de Loire**

- Le manque de maîtrise de l'urbain
- L'absence d'intégration architecturale
- La banalisation des entrées de ville



**Le grand paysage**

- La disparition des coupures vertes
- La dégradation des grandes perspectives
- L'écrasement de la composition par des aménagements hors proportions



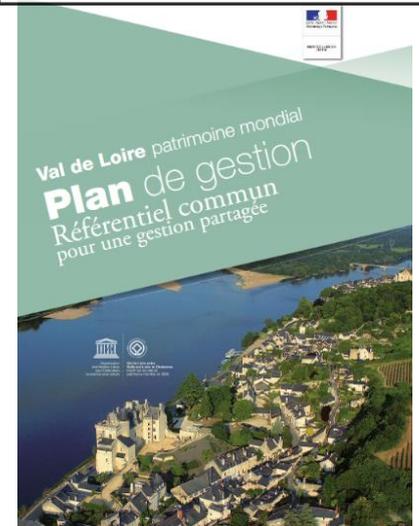
- **L'abandon progressif des pratiques agricoles** participant à l'entretien d'un paysage ouvert et une certaine standardisation des modes d'exploitations, amènent à s'interroger sur la capacité à conserver durablement la qualité des paysages du Val d'Or.
- A l'amont d'Orléans, les très nombreux sites résultant de l'extraction 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 3 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 (pas de valeur réglementaire mais à décliner dans les Documents d'Orientation et d'Objectifs des SCoT) s'appliquent pleinement au sein de ce périmètre :

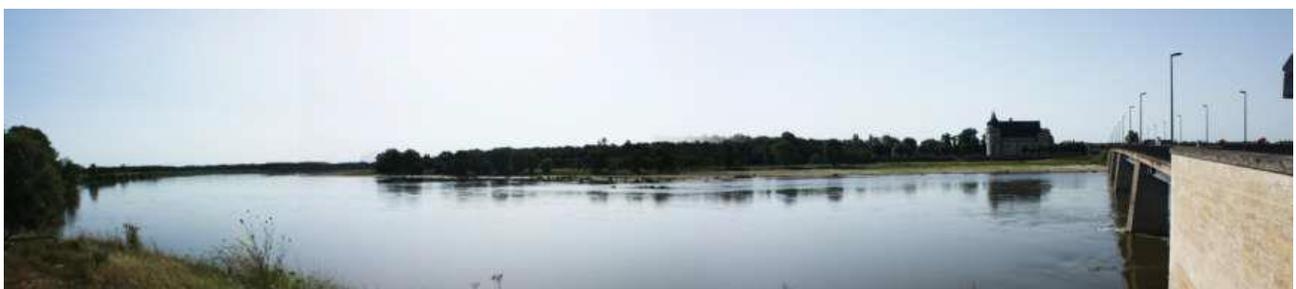
- la maîtrise de l'étalement urbain ;
- la préservation des coupures vertes ;
- le maintien et/ou la restauration des perspectives ;
- la préservation des coteaux non-bâties et boisés ;
- le respect de la trame urbaine traditionnelle dans le tissu urbain existant et dans ses extensions, ainsi que la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



*Vue sur le pont de Beaugency*

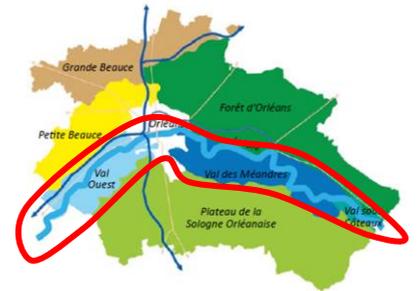


*Vue sur le château de Sully-sur-Loire*

## 2.2 Un paysage du Val de Loire en plusieurs entités

Cette partie s'appuie sur trois documents sources que sont :

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

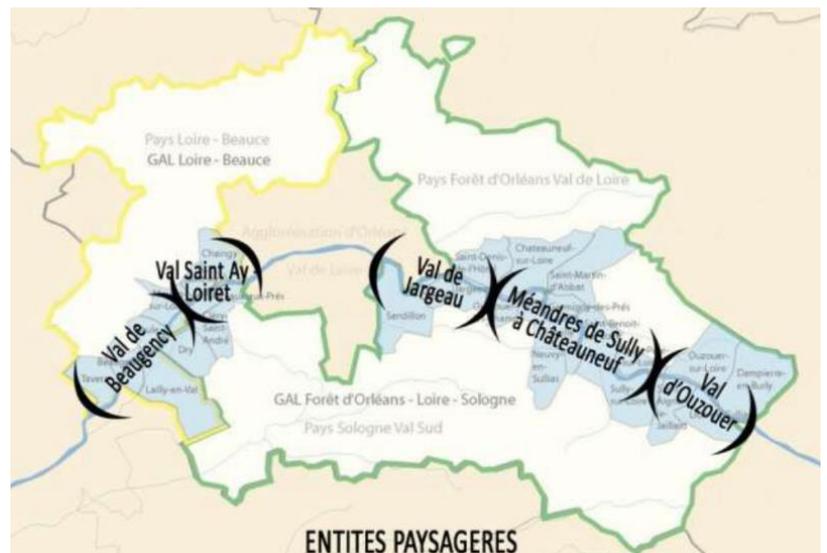


Trois entités paysagères décrites par l'Atlas des paysages parcourent le territoire des 3 SCoT le long de la Loire : le Val sous Coteaux, le Val des Méandres et le Val Ouest.



Par ailleurs, l'étude paysagère opérationnelle sur les co-visibilités en bords de Loire décline ces trois entités paysagères en 5 séquences paysagères avec : 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 3 SCoT. Les périmètres de ceux-ci, qui ont également évolué en 2017, ne sont donc pas les bons.



*Les séquences paysagères au sein des 3 entités paysagères, Etude paysagère opérationnelle sur les co-visibilités 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.



Les communes concernées par les séquences du Val de Beaugency et du Val Saint Ay Loiret sont localisées sur le PETR Pays Loire Beauce. Celles concernées par le val de Jargeau, des Méandres de Sully à Châteauneuf, et du Val d'Ouzouer sont localisées sur le PETR Forêt d'Orléans.

## 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

- Classement UNESCO Val de Loire.
- Etude sur la Valeur Universelle Exceptionnelle (VUE).
- Action de pastoralisme pour lutter contre l'enrichissement.
- Augmentation des parcelles cultivées.
- Apparition de nouveaux boisements.

### Faiblesses

- Banalisation du paysage par les extensions urbaines.
- Disparition de vues liées à la végétation des berges non maîtrisée.
- Berges inaccessibles liées à leur privatisation.
- Développement de l'habitat pavillonnaire dans les petites vallées.
- Dégradation de certains patrimoines ligériens.
- Gestion des espaces « abandonnés » aux déchets.

## Enjeux

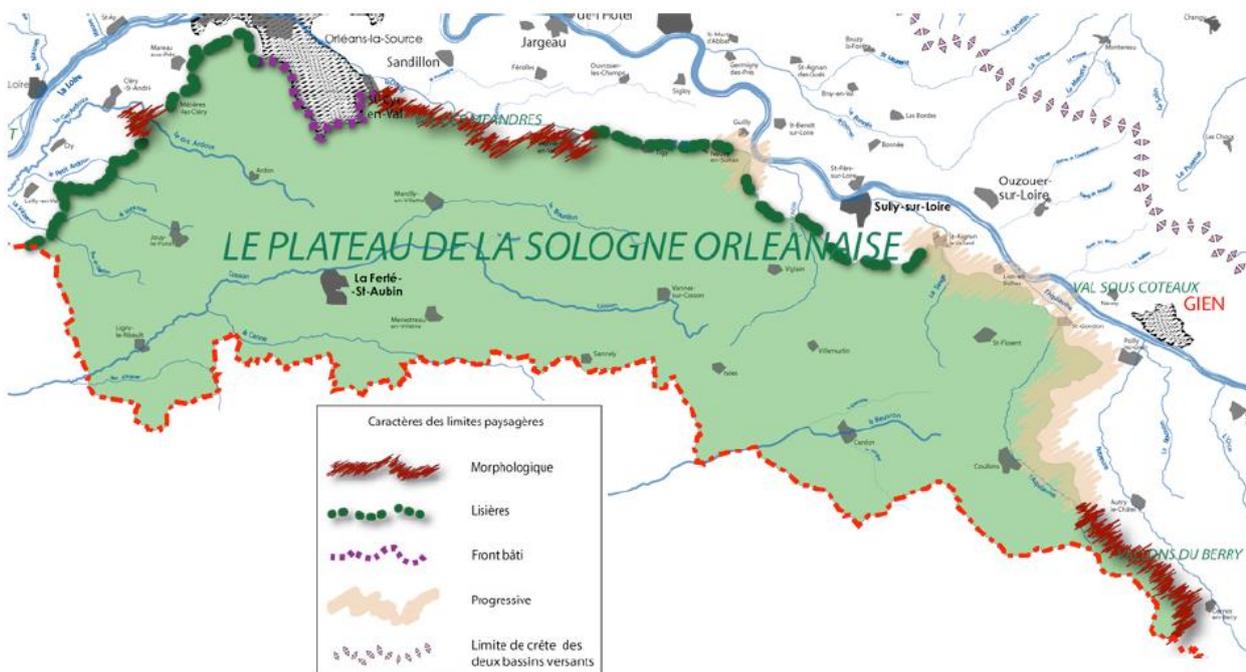
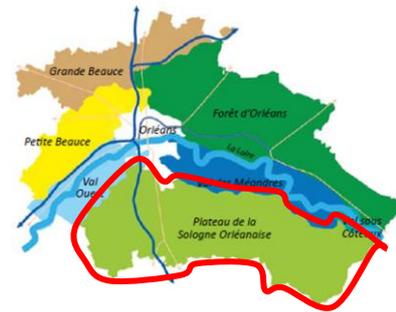
- **Maîtriser l'urbanisation qui se développe le long du fleuve.**
- **Créer des formes urbaines adaptées entre bâti traditionnel et paysage.**
- **Rendre praticables les bords du fleuve pour les promeneurs.**
- **Mieux intégrer les équipements de tourisme en lien avec le classement UNESCO.**
- **Gérer les plantes invasives.**

## 3 LA COMMUNAUTE DE COMMUNES DES PORTES DE SOLOGNE : LES PAYSAGES BOISES DE LA SOLOGNE

### 3.1.1 Le plateau de la Sologne Orléanaise

Le plateau de la Sologne orléanaise s'étend sur 50 km au sud du Loiret, sur une largeur de 15 à 20 km, recoupant le périmètre des trois SCoT. Sa position, dans le coude formé par la Loire, en fait un lieu stratégique.

Plus de la moitié de cet ensemble paysager est occupé par de la forêt, avec néanmoins une respiration formée par les clairières de Ligny-le-Ribault à Jouy-le-Potier, au Nord des communes de la Ferté-Saint-Aubin et de Marcilly-en-Villette et au sud de Saint-Cyr-en-Val (hors SCoT), et au sud-est de Vienne-en-Val. Les lisières de forêts sont plus irrégulières que celles de la forêt d'Orléans en raison des friches plus présentes en Sologne.



*Le plateau de la Sologne Orléanaise, Atlas des paysages du Loiret*

Son paysage sauvage mêlant forêt, landes, prairies, rivières et étangs, peu en relief, avec des lieux enclavés, des châteaux cachés derrière des boisements épais, reste néanmoins accessible, percé par de nombreux sentiers et chemins ruraux permettant d'apprécier sa richesse.

Ce paysage est marqué par l'empreinte d'une histoire riche. Des grands domaines développés dès la fin du XVI<sup>e</sup> siècle avec leurs parcs clos permettant la capture de gibier, prisés au XIX<sup>e</sup> siècle pour la chasse à courre, on observe aujourd'hui les grandes perspectives et allées rectilignes dédiées à la chasse et valorisant les châteaux. Mais une population rurale marque aussi le territoire au XIX<sup>e</sup> et début du XX<sup>e</sup> siècle, à travers une forte activité présente dans les bois et forêt, ainsi que sur les exploitations agricoles.



Le paysage change progressivement selon les communications qui évoluent. Le chemin gaulois reliant Orléans à Bourges est abandonné pour l'axe Orléans/La-Ferté-Saint-Aubin, de même que la communication Ménestreau-en-Villette/La-Ferté-Saint-Aubin disparaît avec la création de la RD 920 (ex RN 20) actuelle devenant la pénétrante nord-sud desservant la Sologne.

Les dessertes sont par ailleurs renforcées avec le développement de la voie ferrée nationale Orléans/Vierzon en 1847 et de la voie ferrée locale Sully/Bourges en 1883.

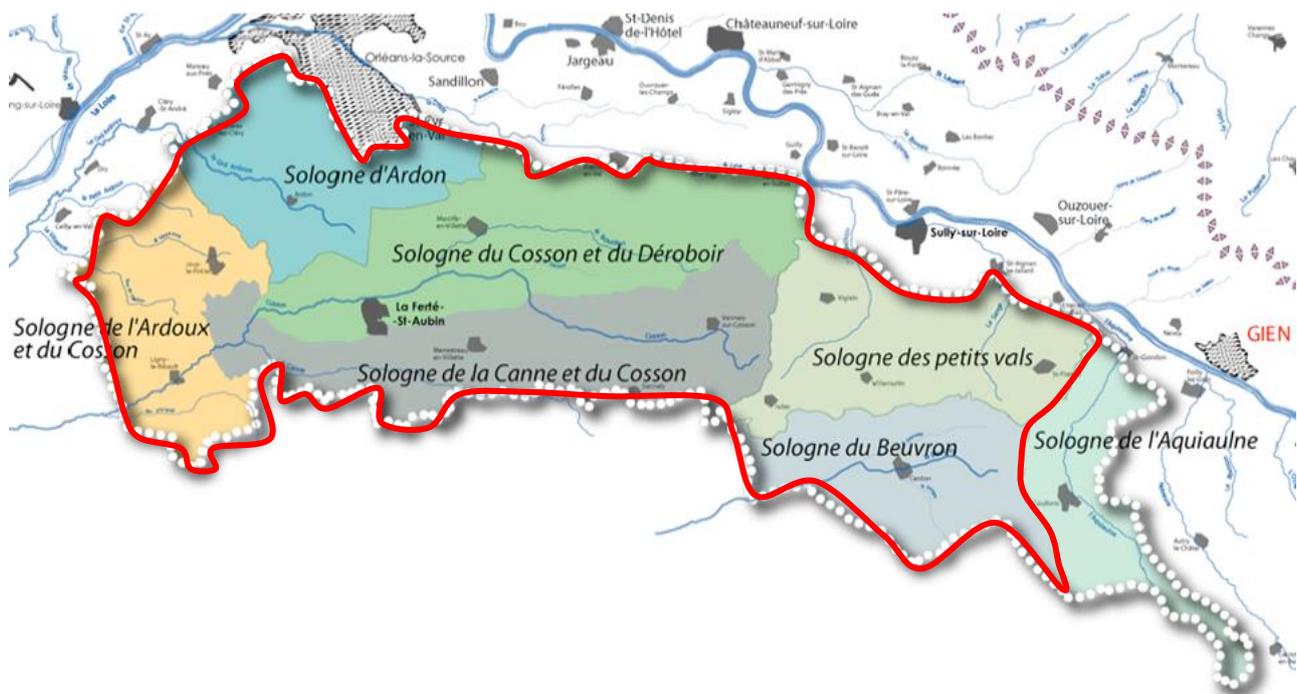
Le maillage est aujourd'hui bien réparti, reliant les villages à 10 km les uns et des autres.

L'Atlas paysager du Loiret retient 8 éléments qui caractérisent le paysage de la Sologne par leur présence en grand nombre ou sur de grandes surfaces :

- Les demeures et châteaux cachés au milieu de masses boisées.
- Les étangs aux formes et dimensions diverses, rarement accessibles.
- Les routes souvent droites présentant des abords très boisés.
- Les nombreux cheminements cyclables ou pédestres.
- Les villages fleuris.
- Les nombreuses clairières.
- Les lisières de boisement souvent imprécises.
- Les portails d'entrée.

### 3.1.2 Les entités paysagères du plateau de la Sologne Orléanaise

Les communes de la Communauté de Communes des Portes de Sologne sont réparties sur quatre entités paysagères : 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



*Les entités paysagères du plateau de la Sologne Orléanaise, Atlas des paysages du Loiret*

### **Sologne d'Ardon**

Cette entité est marquée par la proximité de la Métropole Orléanaise et l'implantation de zones d'activités de grande dimension. Celles-ci marquent le paysage par les silhouettes des grands bâtiments industriels. Cette entité est également marquée par les voies de contournement, le trafic des poids lourds, des espaces agricoles en attente d'être englobés par la ville. A cela s'ajoute les réseaux qui contournent l'est de la métropole en pénétrant le long de la RD 920 (ex RN 20).

De nombreux châteaux caractérisent la Sologne d'Ardon. Paradoxalement, ceux-ci sont très peu ressentis dans le paysage alors qu'ils offrent un grand intérêt patrimonial (Cormes, Boury, Boisgibault, Gautray, Villiers). Ardon est un bourg qui a gardé encore son caractère originel. Il est traversé par le Grand Ardoux qui se dirige vers Cléry-Saint-André.



**Château de Boisgibault**

### **Sologne de l'Ardoux et du Cosson**

Cette entité est caractérisée par deux clairières bien marquées sur les communes de Ligny-le-Ribault et Jouy-le-Potier et le rebord de plateau tourné vers le val. Celui-ci est occupé par de nombreux boisements, formant anciennement la paroisse religieuse de Montçay. La Sologne de l'Ardoux et du Cosson renferme de nombreux châteaux avec notamment le long de la Vézenne, le château des Gaschetières du XIII<sup>e</sup> siècle.



**Château des Gaschetières**

### **Sologne du Cosson et du Déroboir**

La Sologne du Cosson et du Déroboir est l'entité centrale de ce plateau, marqué par ses deux bourgs dynamiques : La Ferté-Saint-Aubin, Marcilly-en-Villette.

### **Sologne de la Canne et du Cosson**

Cette entité est située dans la Sologne profonde correspondant au Val de la Canne avec le bourg de Ménestreau-en-Villette, à l'amont du Val du Cosson avec Vannes-sur-Cosson ainsi que le bourg de Sennely.

## Diagnostic

Chacun des trois grands ensembles paysagers se distinguent par plusieurs entités paysagères :

- La Forêt d'Orléans qui constitue un massif boisé compact avec 3 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 de la forêt, avec néanmoins une respiration formée par les clairières de Ligny-le-Ribault à Jouy-le-Potier 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.

### Forces

- Apparition de nouveaux boisements.
- Atténuation de la visibilité des pylônes éoliens dans le paysage grâce aux enfouissements.
- Augmentation de la taille des parcelles cultivées.

### Faiblesses

- Multiplication des pylônes dans le paysage, mais qui tend à s'atténuer avec leur enfouissement.
- Banalisation relative des paysages : extensions urbaines (notamment par le développement des lotissements) en rupture avec les implantations traditionnelles d'habitat.
- Déprise des terres faute d'entretien.
- Fermeture des clairières qui altère les abords des massifs forestiers.
- Cours d'eau secondaires en mauvais état.
- Zones de forte pression touristique (étang de la Vallée particulièrement fréquenté en été) dans la Forêt d'Orléans.
- Fermeture et privatisation des paysages.
- Perte de surface de forêts et friches au dépend des clairières.
- Perte de surfaces agricoles.

## Enjeux

- **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.**
- **Éviter 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.**

## 4 LES MORPHOLOGIES URBAINES

### 4.1 La Loire, structure historique du développement

Au cours de l'histoire, la Loire constitue un lien entre les territoires, 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<sup>e</sup> siècle, la Loire structure l'armature urbaine dans un paysage diversifié

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



Ainsi, seules quelques villes concentrent 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 sont quant à elles implantées non loin du fleuve. Cette structuration est complétée par des bourgs et hameaux construits notamment autour des moulins, témoins de la culture de céréales.



Le Val et les rives sont 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 est par ailleurs ponctué de plantations de vignes plus nombreuses qu'aujourd'hui, en particulier en rives nord de la Loire. Des alignements d'arbres participent à la mise en scène du paysage, 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<sup>e</sup> siècle

Jusqu'aux années 1950, les berges restent 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 entraînant 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<sup>e</sup> 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<sup>e</sup> 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'accroît à partir des années 1970, entraînant notamment des conurbations le long du fleuve sur les territoires des PETR Pays Loire Beauce et Forêt d'Orléans Loire Sologne, 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 (PETR Pays Loire Beauce), source : Géoportail, 2018*

#### 4.1.3 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 (Beaugency, Châteauneuf-sur-Loire pour les principales) implantées le plus souvent en pieds de coteaux, au-dessus du niveau des crues, et 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, excepté au niveau de la RD60 à l'aval de Saint-Benoit-sur-Loire et de Saint-Père-sur-Loire. 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.



*Levée en berge rive droite de la Loire à St-Benoît-sur-Loire (PETR Forêt d'Orléans Loire Sologne)*

## 4.2 Des structurations de villages variées selon le paysage

Quatre types d'implantation de villages se distinguent sur le territoire des 3 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.

### 4.2.1 Les villages de forêt

La **Communauté de Communes des Portes de Sologne** se caractérise par la présence de villages de forêt.

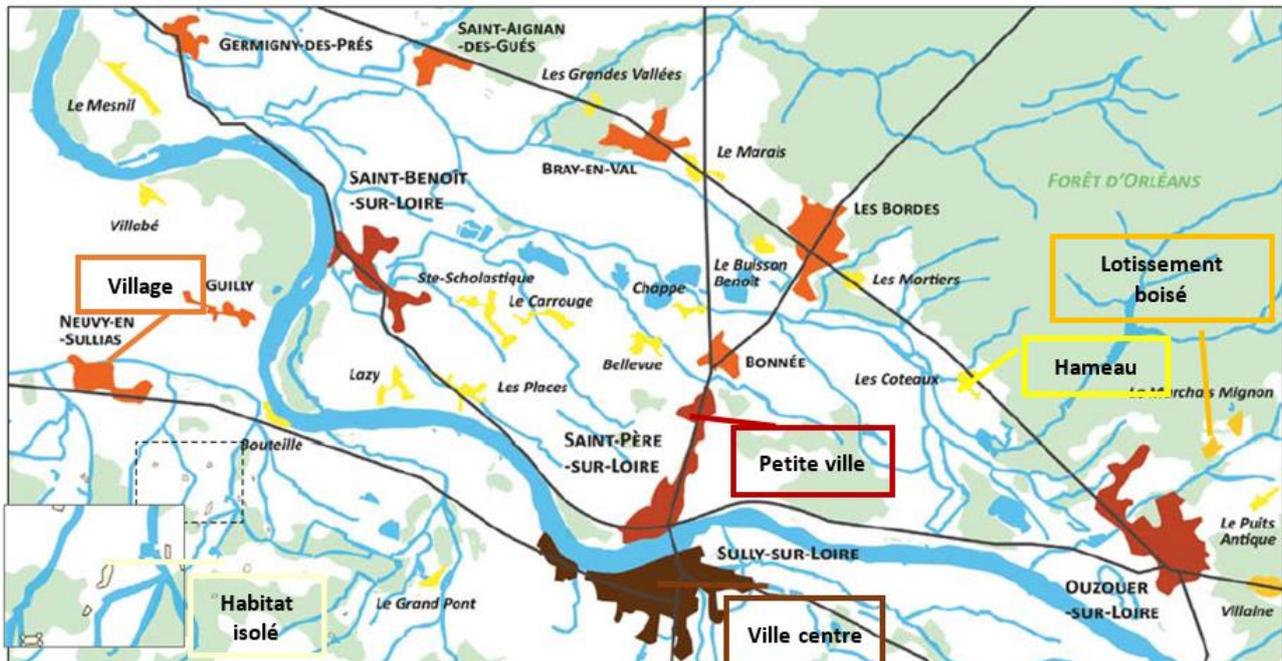
Les implantations humaines sont réparties de part et d'autre de la forêt et dans les clairières déboisées. Les villages se trouvant sur le réseau de communication se sont développés et sont devenus des bourgs (La Ferté-Saint-Aubin...). A l'écart des réseaux, ils se sont moins développés (Ardon, Ligny-le-Ribault...). Depuis le XIX<sup>e</sup> siècle, des châteaux, demeures ou « folies », très rarement perceptibles depuis le domaine public, sont implantés au cœur de la forêt.



*Sennely et son développement dans une clairière forestière*

## 4.3 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.

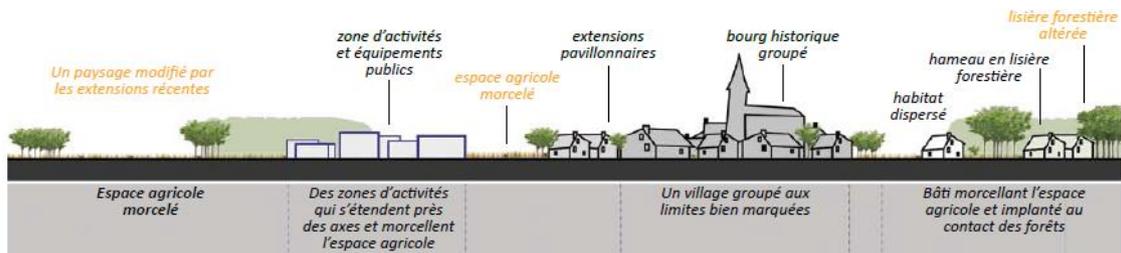
## 5 LES TENDANCES D'ÉVOLUTION

### 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 provoque une consommation de l'espace naturel superflue.



Schéma s'inspirant des exemples présents sur le territoire



Les villages dans leurs paysages, Guide pédagogique, CAUE du Loiret

#### 5.1.1 Evolution des paysages boisés

Plusieurs phénomènes sont observés depuis les années 1950 sur les paysages boisés :

- Une progression de l'urbanisation sur les terres agricoles.
- Un développement de la forêt sur l'espace des clairières.



Schémas d'évolutions s'inspirant d'exemples présents sur le territoire de l'évolution de l'urbanisation en 1950, 1980 et de nos jours, Les villages dans leurs paysages, Guide pédagogique, CAUE du Loiret

## Diagnostic

- Quatre types d'implantation de villages se distinguent sur le territoire des 3 SCOT :
  - le village de vallon et de vallée,
  - le village de coteau,
  - le village de plaine et 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

- Héritage patrimonial et historique riche dû à la présence de la Loire.
- Présence de villages groupés pour une meilleure préservation des terres agricoles.
- Paysage ouvert sans contrainte physique pour l'urbanisation.

### Faiblesses

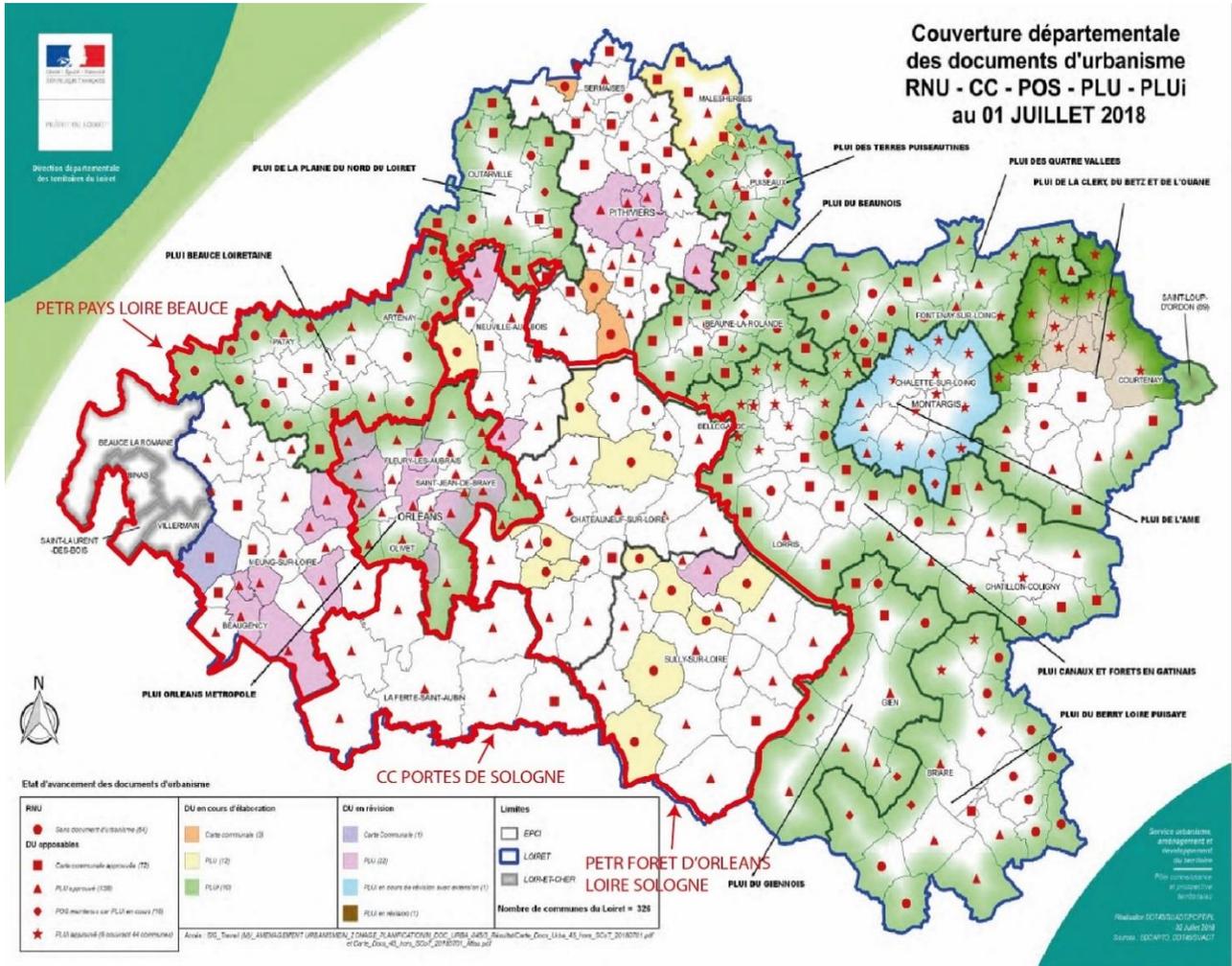
- Etalement urbain non structuré qui peut nuire à son insertion dans le paysage.
- Progression de l'urbanisation sur les terres agricoles.
- Développement de la forêt sur l'espace des clairières.
- Développement de l'habitat pavillonnaire dans les petites vallées.

## 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).**
- **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 des bourgs.**
- **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.**

## 6 LA POLITIQUE FONCIERE

### 6.1 Les documents d'urbanisme locaux



carte des documents d'urbanisme sur le département du Loiret avec délimitation des 3 SCoT, DDT du Loiret, Antea Group

Sur le territoire des 3 SCoT, 93 documents d'urbanisme locaux sont approuvés dont 16 cartes communales et 49 Plan Locaux d'Urbanisme (PLU).

A cela s'ajoute 28 communes qui n'ont pas de document d'urbanisme et qui sont par conséquent sous le régime du Règlement National d'Urbanisme (RNU).

1 commune a mis en révision sa carte communale.

10 PLU sont en révision.

14 documents sont en cours d'élaboration dont 11 PLU et 1 PLUi sur la Communauté de Communes de la Beauce Loirétaine.

Il n'y a pas de Plan d'Occupation des Sols (POS).

#### Situation des documents d'urbanisme sur la Communauté de Communes des Portes de Sologne

	Révision	Elaboration	Approuvé
<b>Carte communale</b>	-	-	1
<b>PLU</b>	-	-	6
<b>PLUi</b>	-	1*	-
<b>RNU</b>	-	-	-

\* La Communauté de Communes a engagé début 2019 la procédure d'élaboration d'un PLUi

## 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 3 SCoT un diagnostic agricole, forestier et foncier. Les chapitres ci-dessous sont donc issus des analyses réalisées par la SAFER du Centre en 2018.

Le cahier thématique urbanisme traite ici uniquement la consommation de l'espace en reprenant la synthèse réalisée par la SAFER. Les diagnostics agricole et forestier sont annexés au dossier de SCoT.

### 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. Cette loi 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, 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 du 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 décrire pour chacun d'eux dans le DOO, les enjeux qui lui sont propres (article L 141-6 du Code de l'Urbanisme).

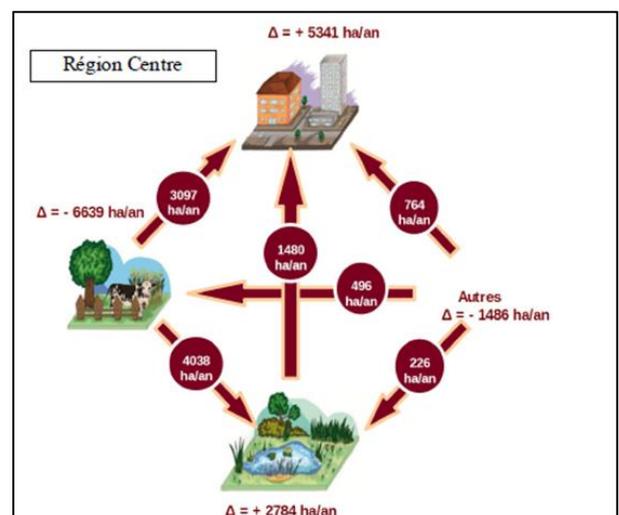
### 6.2.2 Le contexte régional

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€<sup>5</sup>.

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.



<sup>5</sup> Recensement Général Agricole 2010 ; la PBS est un indicateur permettant d'apprécier le potentiel économique d'une exploitation agricole.

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...).
- Eloignement des services d'une frange de plus en plus importante d'une population (vieillesse, 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.
- 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 141-3 du 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 (2015) relative au bâti. 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...

## 6.3 Le contexte foncier sur la Communauté de Communes des Portes de Sologne

Sur le territoire de la Communauté de Communes des Portes de Sologne, la réduction des espaces naturels et agricoles au profit d'une urbanisation est estimée à **206 hectares sur 16 ans, entre 2001 et 2016, soit une moyenne de 13 hectares par an.**

Près de 60 % de cette artificialisation des sols sont à vocation résidentielle, soit 123 hectares.

Le développement urbain porte également sur la création de nouveaux projets économiques (43 hectares), et d'équipements (40 hectares) afin de satisfaire les besoins liés à l'arrivée de nouveaux habitants (équipements sportifs, création/aménagement de voiries, station d'épuration...).

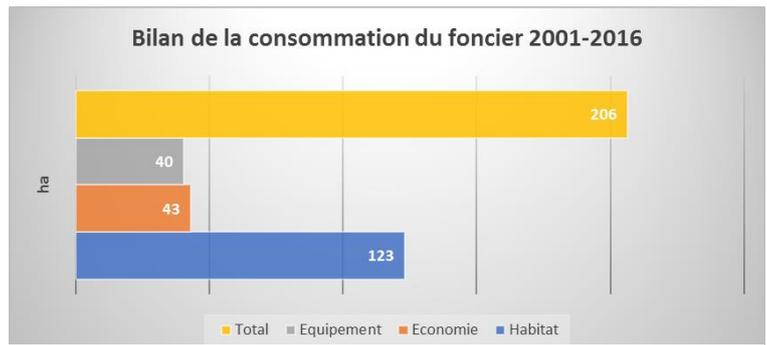
### Une pression foncière importante sur la Ferté-Saint-Aubin

Le graphique sur la consommation du foncier par niveau de l'armature urbaine met en avant une consommation du foncier importante sur la commune de la Ferté-Saint-Aubin mais aussi sur le reste du territoire intercommunal.

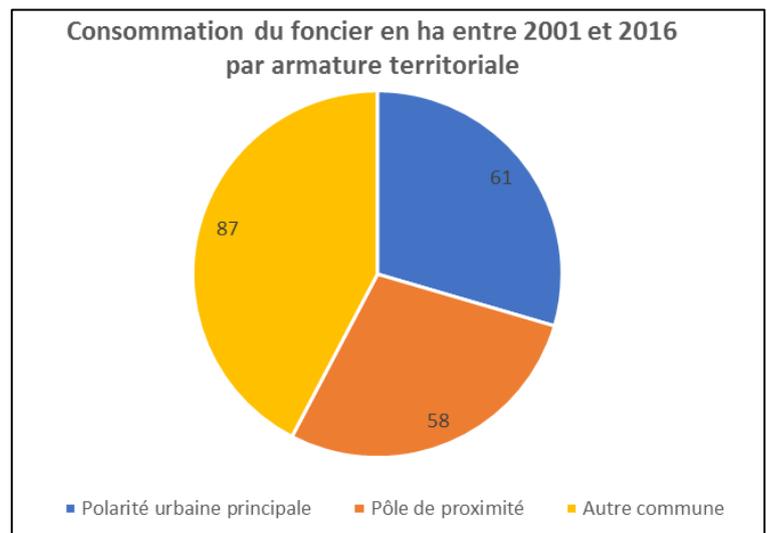
La commune de la Ferté-Saint-Aubin a consommé près de 30 % des surfaces artificialisées du territoire depuis 2001.

Les 3 communes d'Ardon, de Jouy-le-Potier et de Sennely ont connu un développement plus important que les 3 autres communes « pôle de proximité » (Marcilly-en-Villette, Ménestreau-en-Villette, Ligny-le-Ribault) avec respectivement 89 et 58 hectares.

Il convient de préciser que parmi les équipements créés entre 2001 et 2016, 21 ha concernent l'aménagement de nouveaux sites sur la base militaire implantée sur la commune d'Ardon.



Safer du Centre, analyse par photo-interprétation 2001-2016, décembre 2017



Safer du Centre, analyse par photo-interprétation 2001-2016, décembre 2017

Armature territoriale	Habitat en ha	Economie en ha	Equipement en ha	Total en ha
Polarité urbaine principale	38	16	7	61
Pôle de proximité	45	10	3	58
Autre commune	40	17	30	87
<b>Total</b>	<b>123</b>	<b>43</b>	<b>40</b>	<b>206</b>

Armature urbaine	Habitat	Economie	Equipement
Polarité urbaine principale	62%	26%	11%
Pôle de proximité	78%	17%	5%
Autre commune	46%	20%	35%
<b>Total</b>	<b>60%</b>	<b>21%</b>	<b>19%</b>

Consommation du foncier par armature urbaine et par type d'urbanisation, Safer du Centre, analyse par photo-interprétation 2001-2016, décembre 2017

Le contexte foncier de la Communauté de Communes des Portes de Sologne est marqué par une tension forte entre les trois entités : espaces agricoles, espaces d'activités économiques et d'habitat et espaces forestiers. Les points de pression se situent sur la commune de la Ferté-Saint-Aubin qui est traversée par un axe majeur (la Route Départementale 2020) et qui offre une qualité de vie recherchée.

L'ensemble des communes ont connu un développement résidentiel caractérisé par une extension de l'enveloppe urbaine, urbanisation consommatrice d'espaces agricoles et naturels mais aussi avec un impact non négligeable sur les réseaux des collectivités.

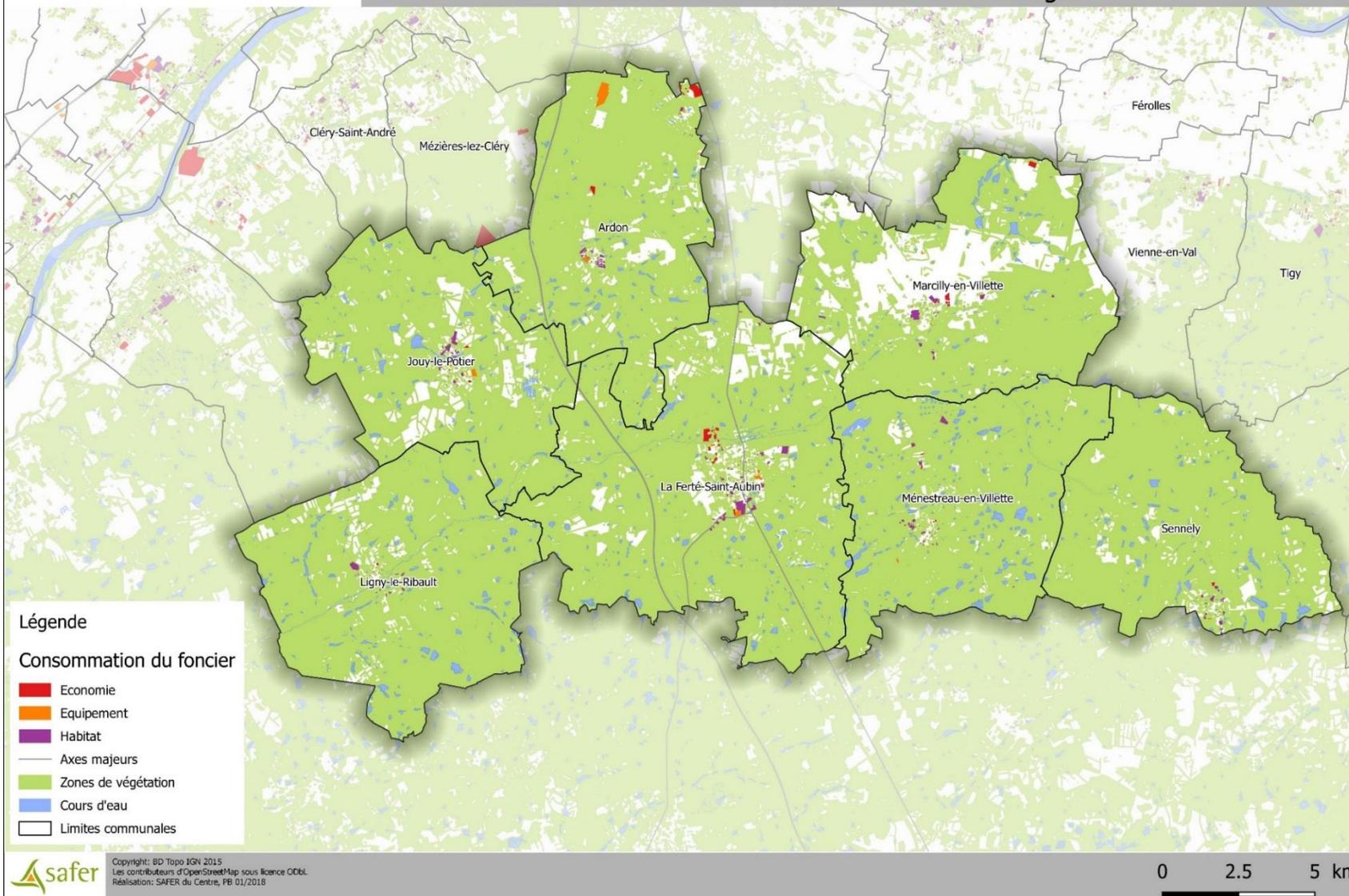
Ce développement est source de pression foncière importante en marge des franges urbaines des bourgs des 7 communes du territoire.

Il convient de faire particulièrement attention à la future emprise des zones constructibles qui seront définis dans les documents d'urbanisme.

#### **Les principaux enjeux fonciers recensés sont :**

- Enrayer le développement linéaire de l'urbanisation et l'urbanisation au coup par coup.
- 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 Communauté de communes Portes de Sologne



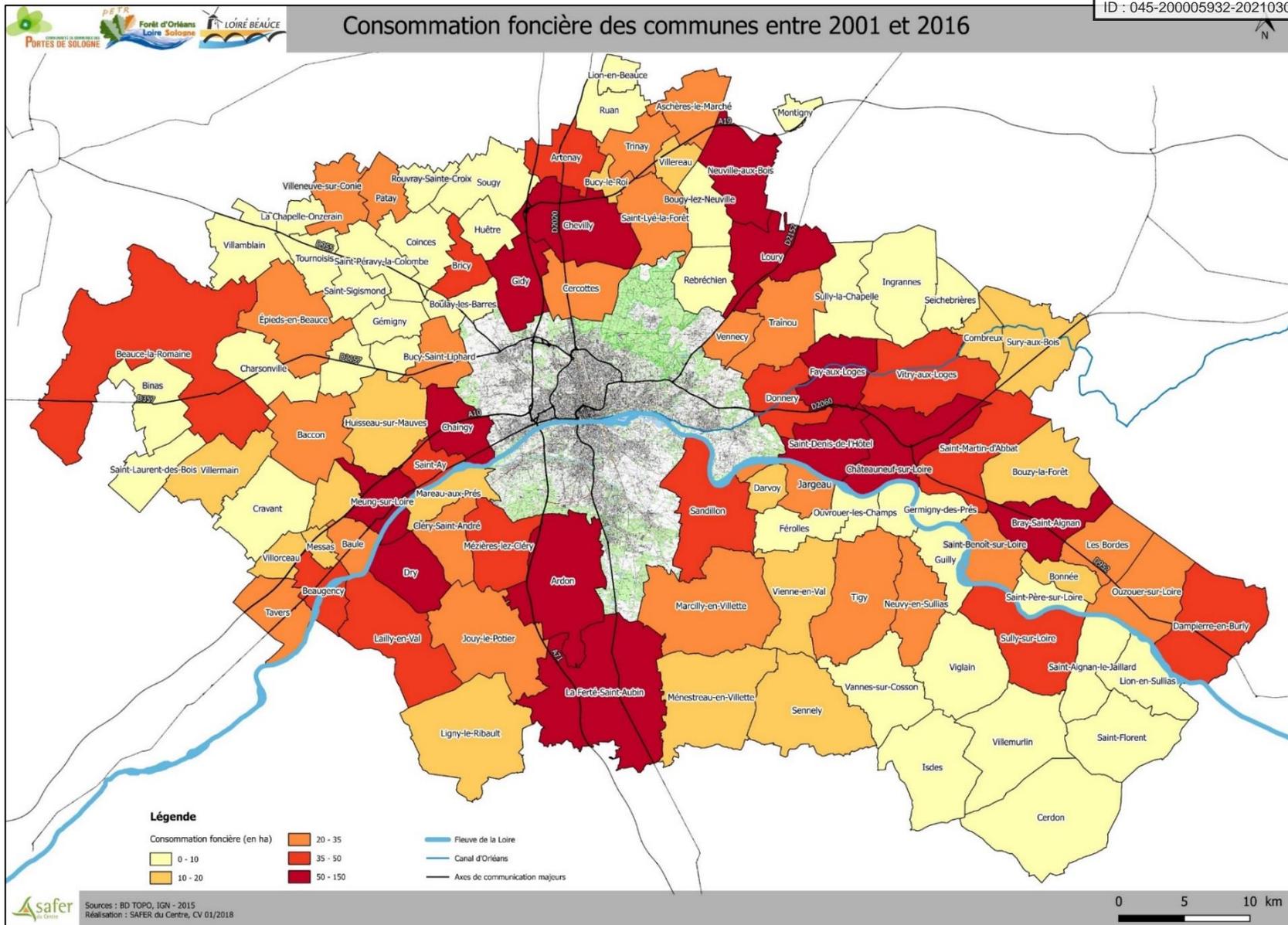
## 6.4 La consommation foncière à l'échelle de l'Inter-SCoT

Le tableau ci-dessous et la carte suivante reprennent la consommation foncière à l'échelle de l'inter-SCoT :

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
<b>Total</b>	<b>1 362</b>	<b>651</b>	<b>592</b>	<b>2 605</b>

*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%
<b>Total</b>	<b>52%</b>	<b>25%</b>	<b>23%</b>



Envoyé en préfecture le 15/03/2021

Reçu en préfecture le 15/03/2021

Affiché le



ID : 045-200005932-20210309-2021\_01\_01B-DE

## PARTIE 4 : MOBILITE

## PREAMBULE

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 conditions de déplacements des habitants et visiteurs du territoire.

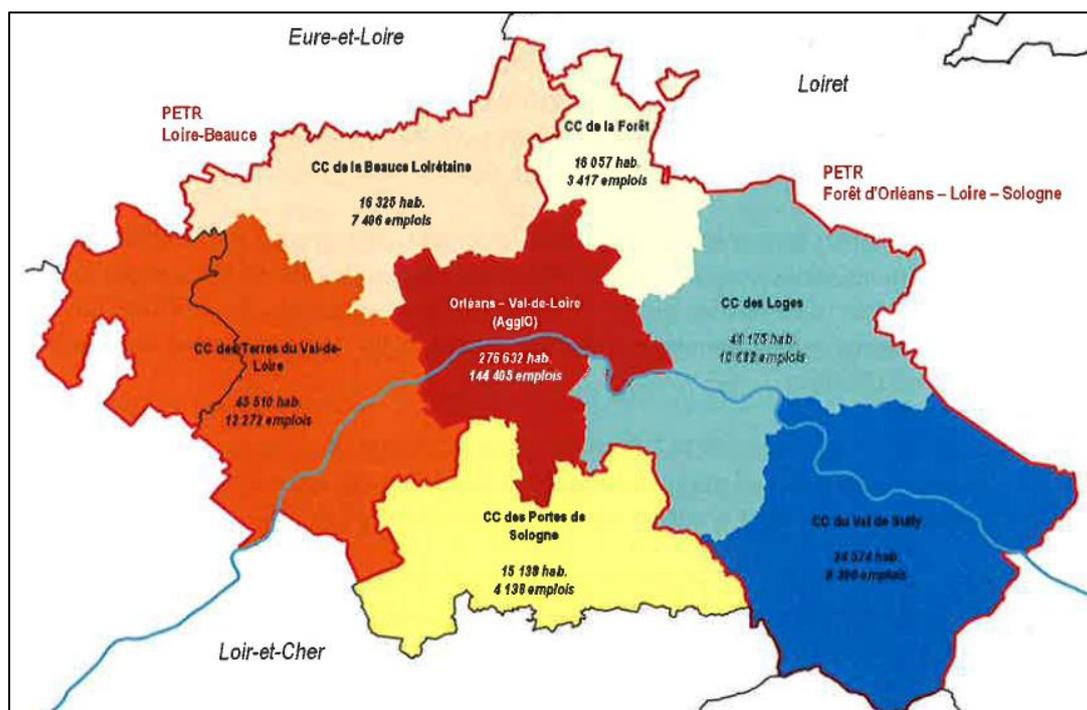
Les éléments de connaissance de la mobilité sur le territoire sont présentés dans ce cahier thématique qui est organisé en 3 parties :

- 1 – Les éléments de cadrage sur les mobilités
- 2 - L'offre de transports collectifs et l'intermodalité
- 3 - Les modes de déplacement alternatifs
- 4 - Le transport routier

Le diagnostic sur les mobilités s'appuie sur une documentation riche, et en particulier sur l'étude récente (2017) réalisée à l'échelle de l'inter-SCoT (les 4 SCoT en cours d'élaboration sur le bassin de vie d'Orléans) : **Etude Inter-SCoT - 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 accompagner au mieux les choix d'aménagement et de développement afin de les rendre possibles et durables.

*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

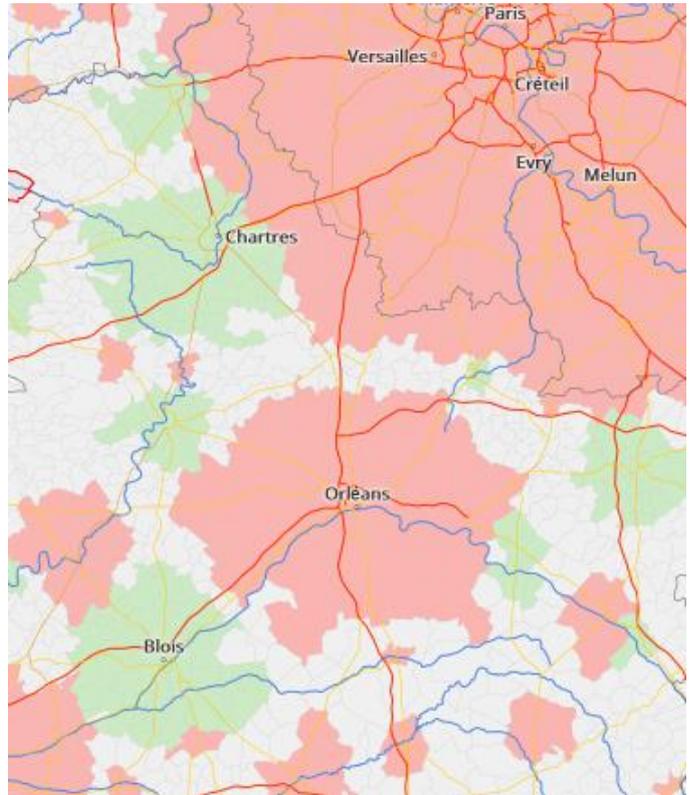
L'aire urbaine d'Orléans est fortement liée à la proximité de Paris. Cette proximité a joué un rôle considérable dans le développement des infrastructures de la Région.

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.

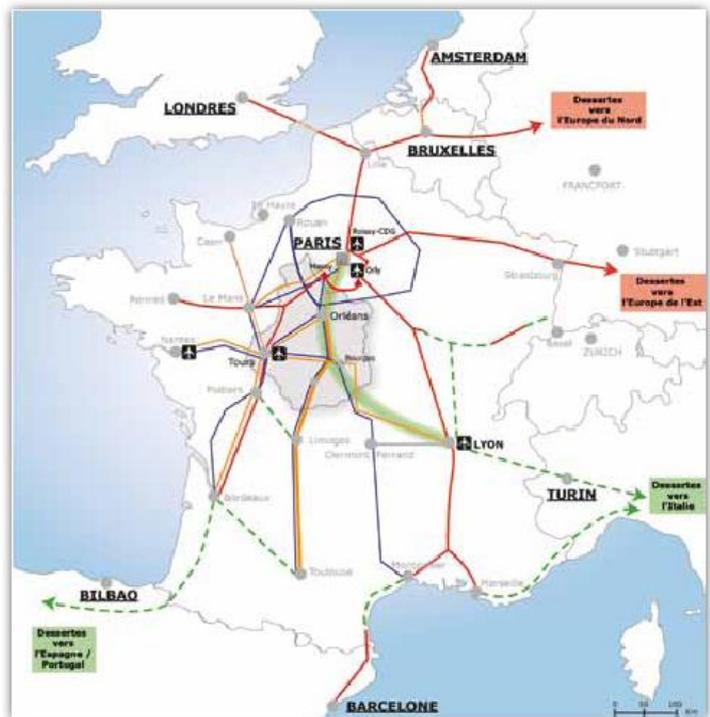
La Région Centre Val-de-Loire se positionne à la 5ème place des régions industrielles françaises de par ses effectifs.



Source : Géoclip INSEE, 2016

### LOUVERTURE DE LA RÉGION CENTRE À L'EUROPE POUR LE TRANSPORT DE VOYAGEURS

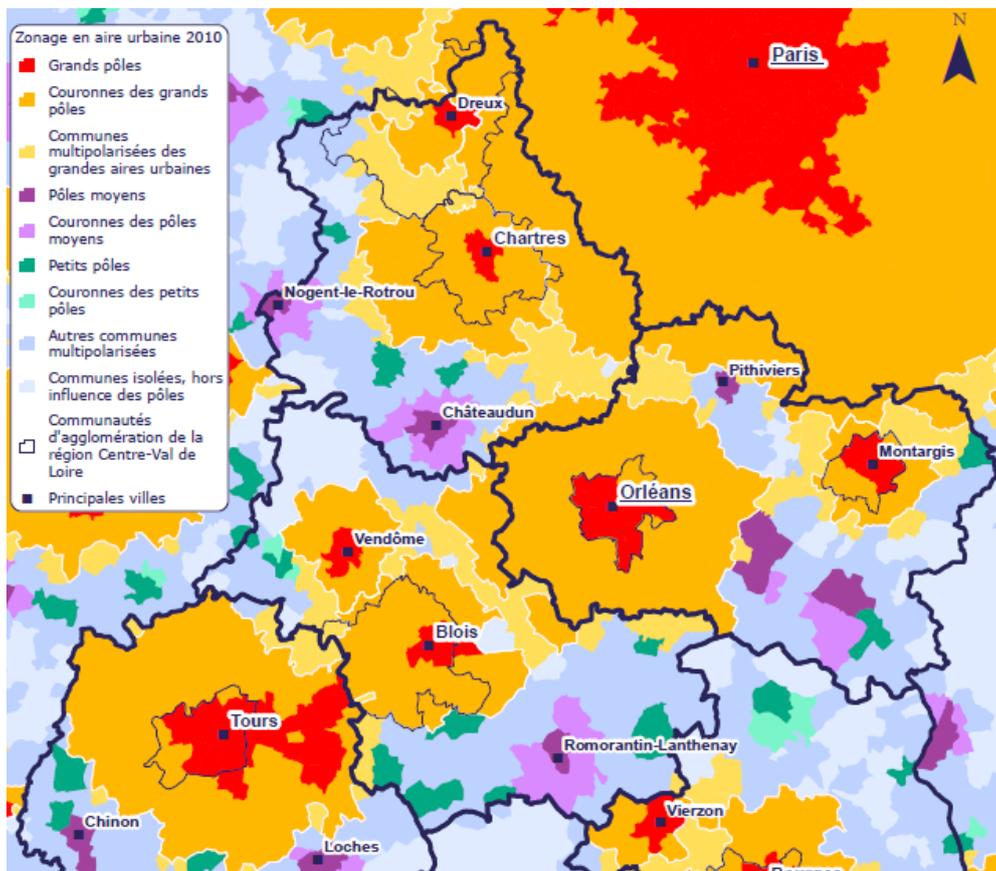
- Aéroport
- Ville
- Autoroutes principales
- Voies ferrées voyageurs principales
- Ligne Gaen-Le Mans-Tours à moderniser
- Axe ferroviaire Paris-Orléans-Limoges-Toulouse à renforcer
- LGV existantes ou en construction
- Projets de LGV : POCL (Paris-Orléans-Clermont-Lyon, itinéraire Ouest-Sud)
- Projet Interconnexion Sud LGV
- Autres projets de LGV
- Mise en concession autoroutière de la RN 154 (portion Allaines-Nonancourt)



Source : SRADETT Centre

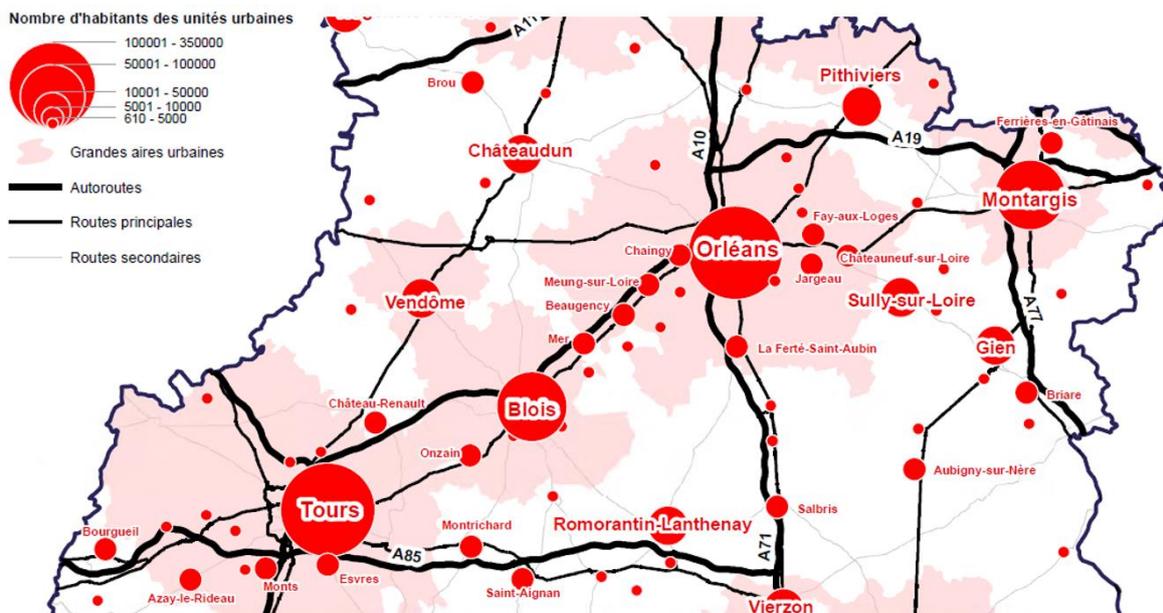
## 1.2 Un territoire sous l'influence de grandes métropoles et bien desservi par le réseau autoroutier

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

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'Égalité 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 Ecologique (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 est 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.

**Le calendrier de son élaboration est le suivant :**

- **Mars à novembre 2018** : élaboration du SRADDET.
- **Décembre 2018 à fin 2019** : approbation du schéma et consultations réglementaires.



### 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 scénario 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

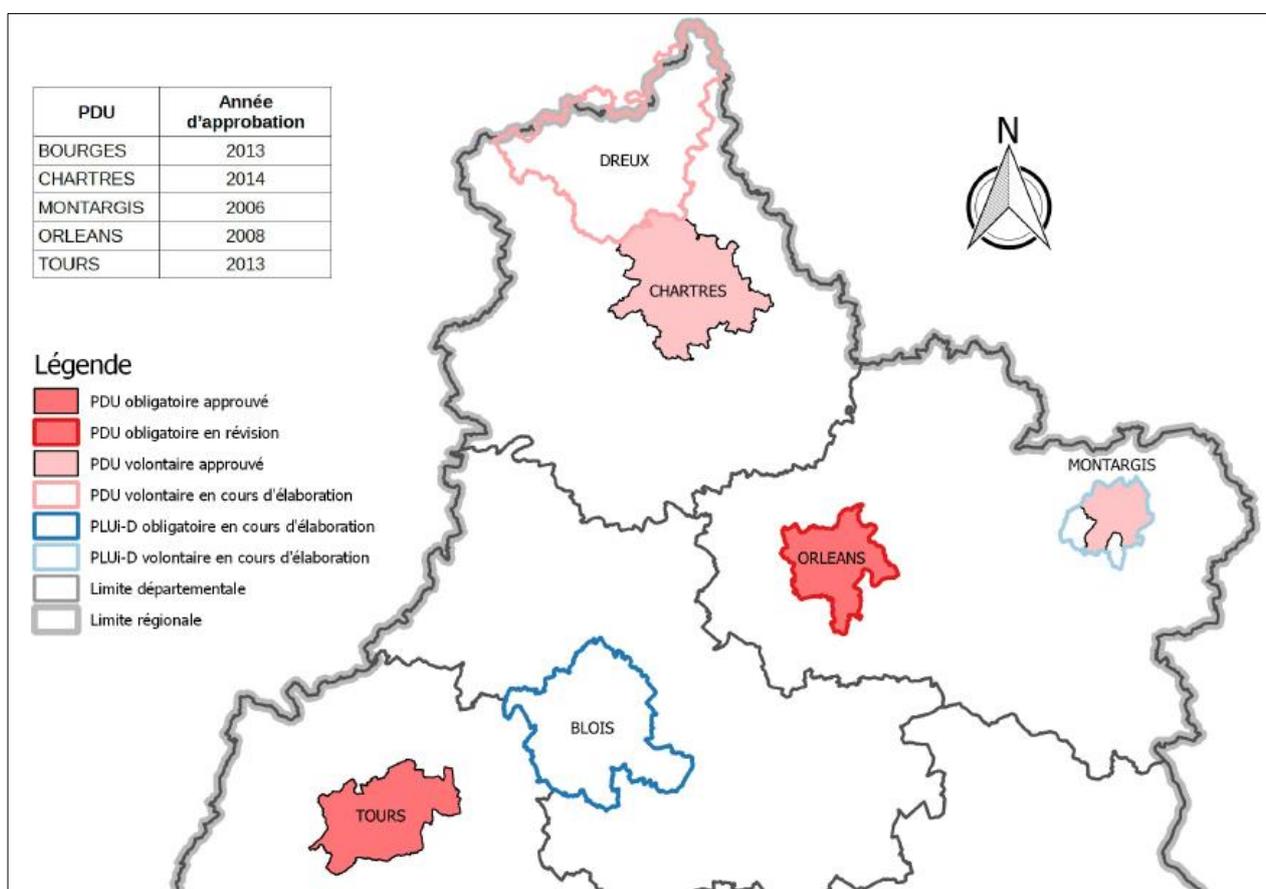
Les Plans de Déplacements Urbains (PDU), obligatoires dans les agglomérations de plus de 100 000 habitants, ont été créés par la loi d'orientation sur les transports intérieurs de 1982. Le PDU « *détermine les principes régissant l'organisation du transport de personnes et de marchandises, la circulation et le stationnement dans le ressort territorial de l'autorité organisatrice de la mobilité* ».

### 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 habitants 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 PDU<sup>6</sup> d'Orléans Métropole a été approuvé le 27 avril 2000.

*Plans de Déplacements Urbains au 1<sup>er</sup> 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.

<sup>6</sup> 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).

## 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.

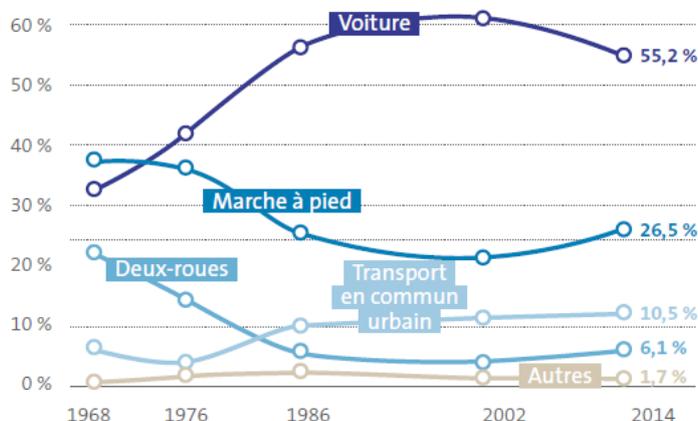
Les habitants de la Métropole effectuent plus d'un déplacement sur deux en voiture. Et plus on s'éloigne du centre d'Orléans, plus son usage augmente, en lien avec des distances souvent plus longues à parcourir et une offre en solutions de mobilité alternatives moins importante.

**Sur le territoire des 3 SCoT, cet usage de la voiture s'accroît : la voiture est le mode de déplacement dominant avec de l'ordre de 75 % des déplacements quotidiens<sup>7</sup>.**

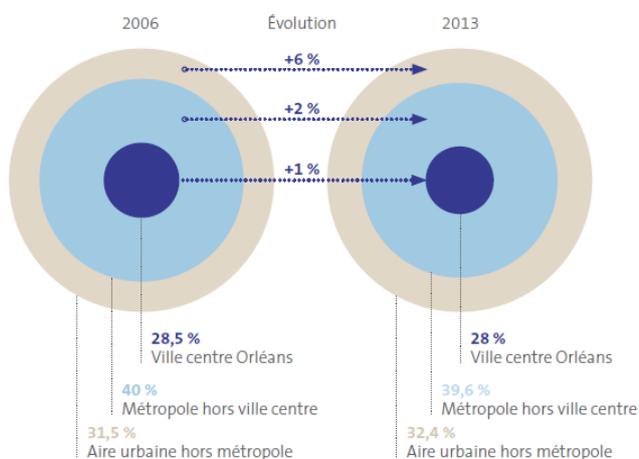
« Depuis quelques années, les secteurs en périphérie d'Orléans et de la métropole voient leur population croître plus rapidement que dans les secteurs les plus denses du territoire.

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. »

Évolution des parts modales des habitants de l'agglomération  
 — Source : Enquêtes ménages et déplacements, Sondages, Orléans 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

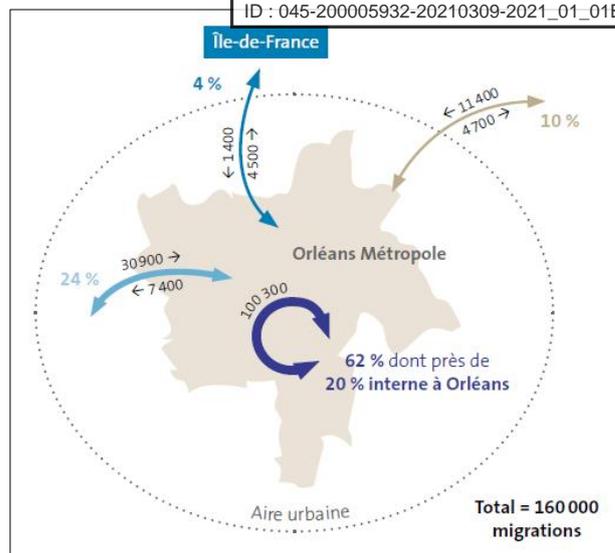
INSEE

Néanmoins, ces dernières années, l'usage des modes alternatifs à la voiture individuelle s'est fortement développé sur la métropole.

<sup>7</sup> Ainsi les Orléanais effectuent 45 % de leurs déplacements en voiture, contre 60 % pour les habitants de la 1<sup>re</sup> couronne, et 69 % pour ceux de la 2<sup>de</sup> 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

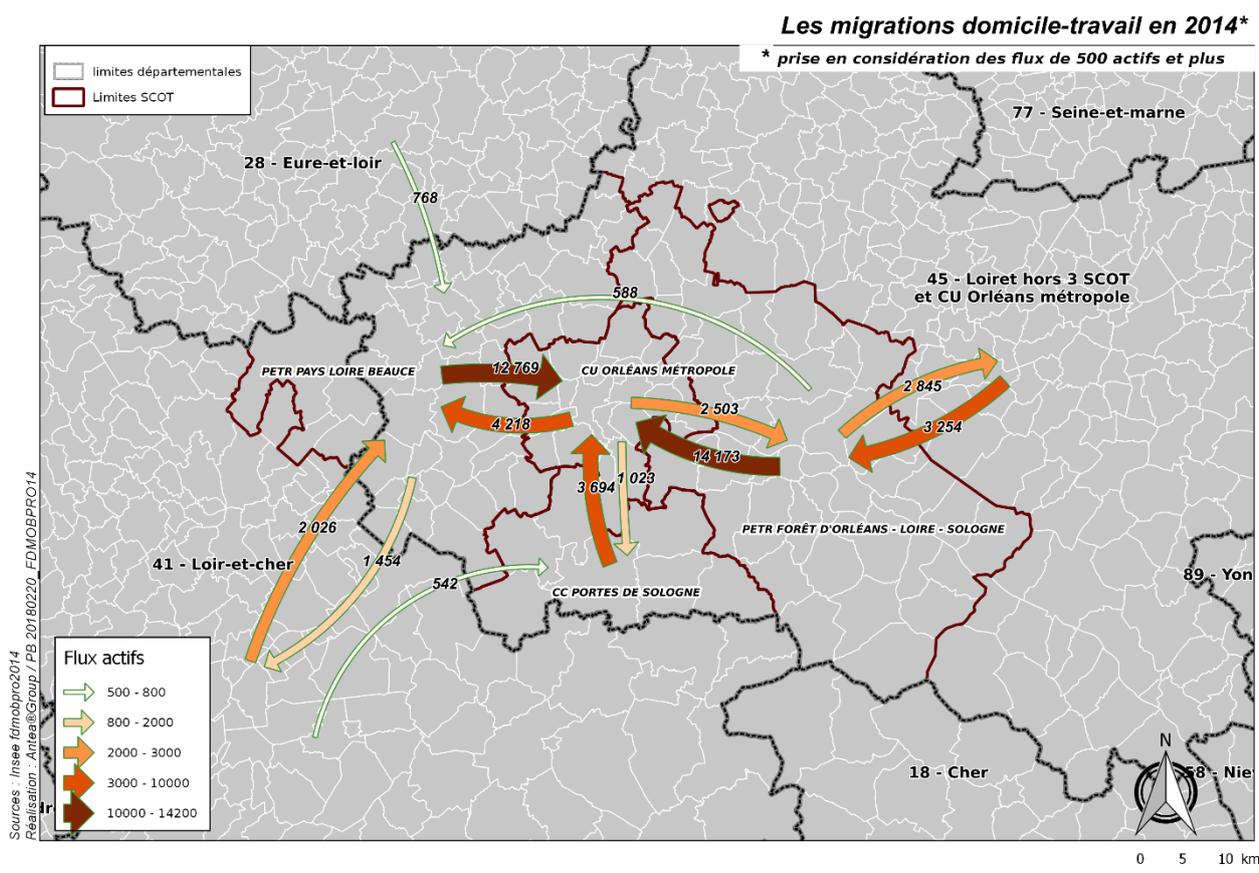
Les données sur les migrations alternantes Domicile-Travail issues du recensement de l'INSEE apportent un éclairage sur les mobilités à l'échelle de l'inter-SCoT. La figure ci-contre montre les nombreux échanges entre Orléans Métropole et le reste de l'aire urbaine dans laquelle se situent les 3 SCoT.



Source : « Révision du PDU d'Orléans Métropole, synthèse du diagnostic » page 4

### 1.5.1 Migrations Domicile - Travail : inter-SCoT

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 3 SCoT.



Les **PETR 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.

Orléans Métropole est également émettrice vers les 3 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 importants également, notamment dans le Pays Forêt d'Orléans Val de Loire (aujourd'hui PETR Forêt d'Orléans-Loire-Sologne : périmètre élargi depuis fin 2017).

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 (Orléans Métropole depuis fin 2017, sur un périmètre inchangé) est également émettrice vers les 3 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 ces conclusions de l'étude inter-SCoT 2017.

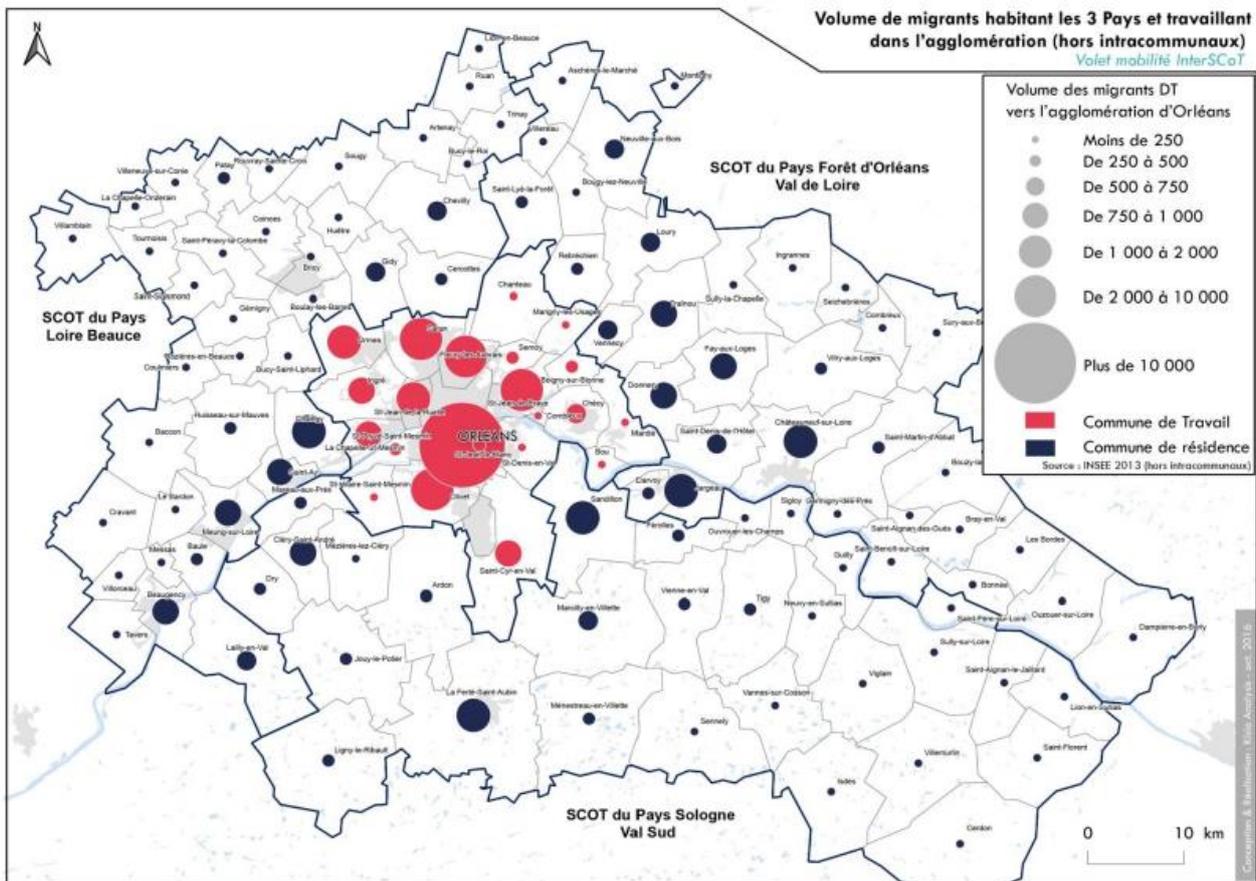
Concernant les communes de résidence et de travail :

« Pays Loire Beauce : Les communes les plus émettrices sont situées le long de la Loire (et de la voie ferrée).

Pays Forêt d'Orléans Val de Loire : 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.

Pays Sologne Val Sud : 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. »

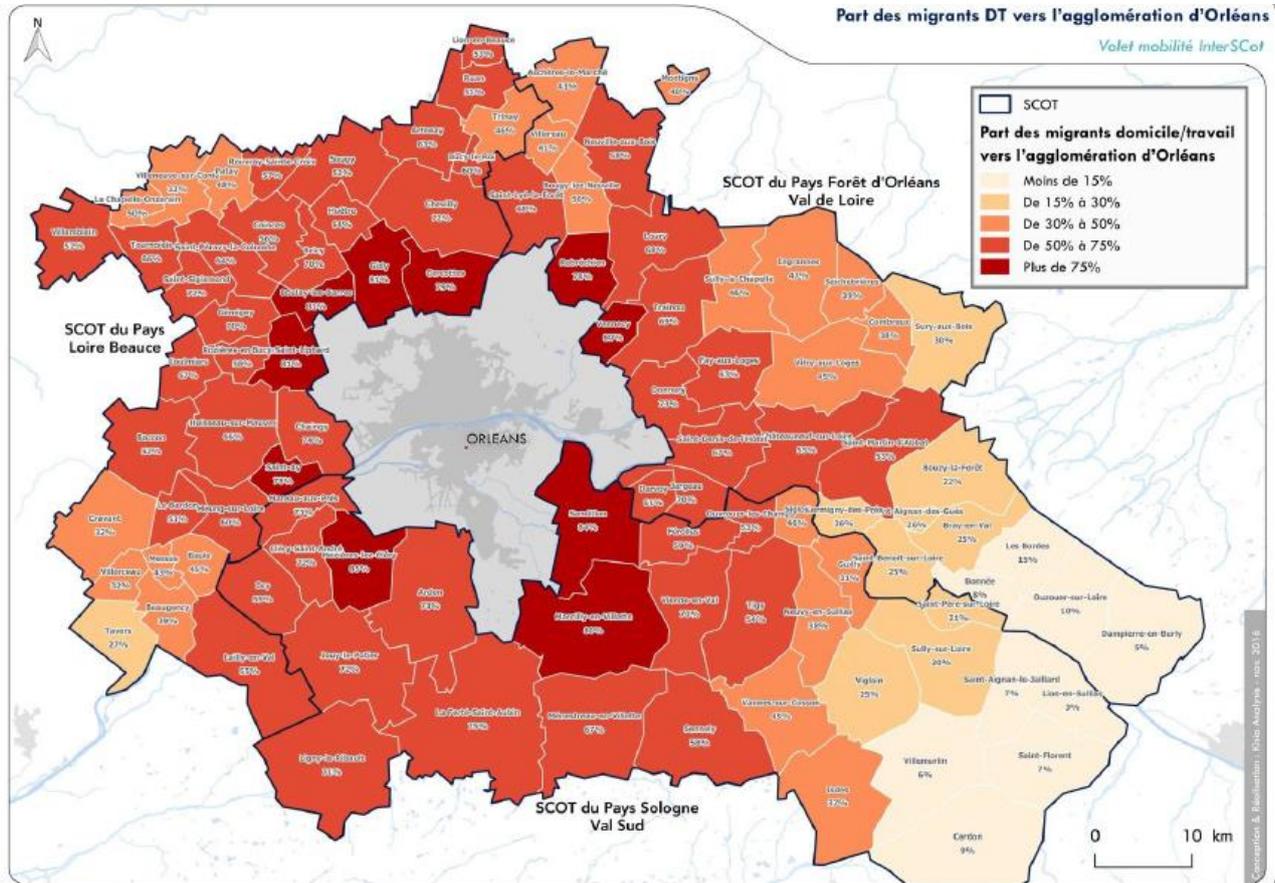


Source : étude inter-SCoT « Mobilités et déplacements » de 2017, KISIO

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 2 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). »

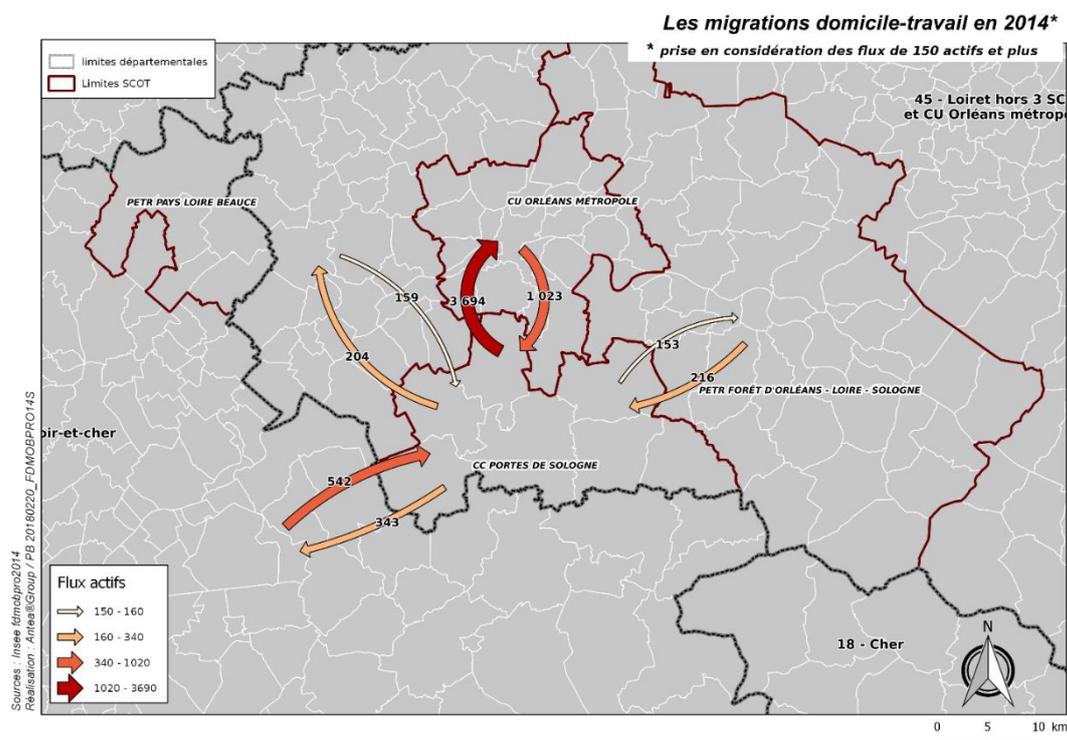


Source : étude inter-SCoT « Mobilités et déplacements » de 2017, KISIO

## 1.5.2 Migrations Domicile - Travail : Communauté de Communes des Portes de Sologne

Dans la Communauté de Communes des Portes de Sologne, les déplacements pour motif professionnel concernent aujourd'hui près **6 739 actifs** dont :

- 4 658 sortants (70% des actifs) ;
- 2 081 entrants (51% 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'étude (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 de 3 Pays (hors intracommunaux)
- Forte proportion de flux internes aux 3 Pays.
- Peu de flux depuis l'extérieur vers les 3 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

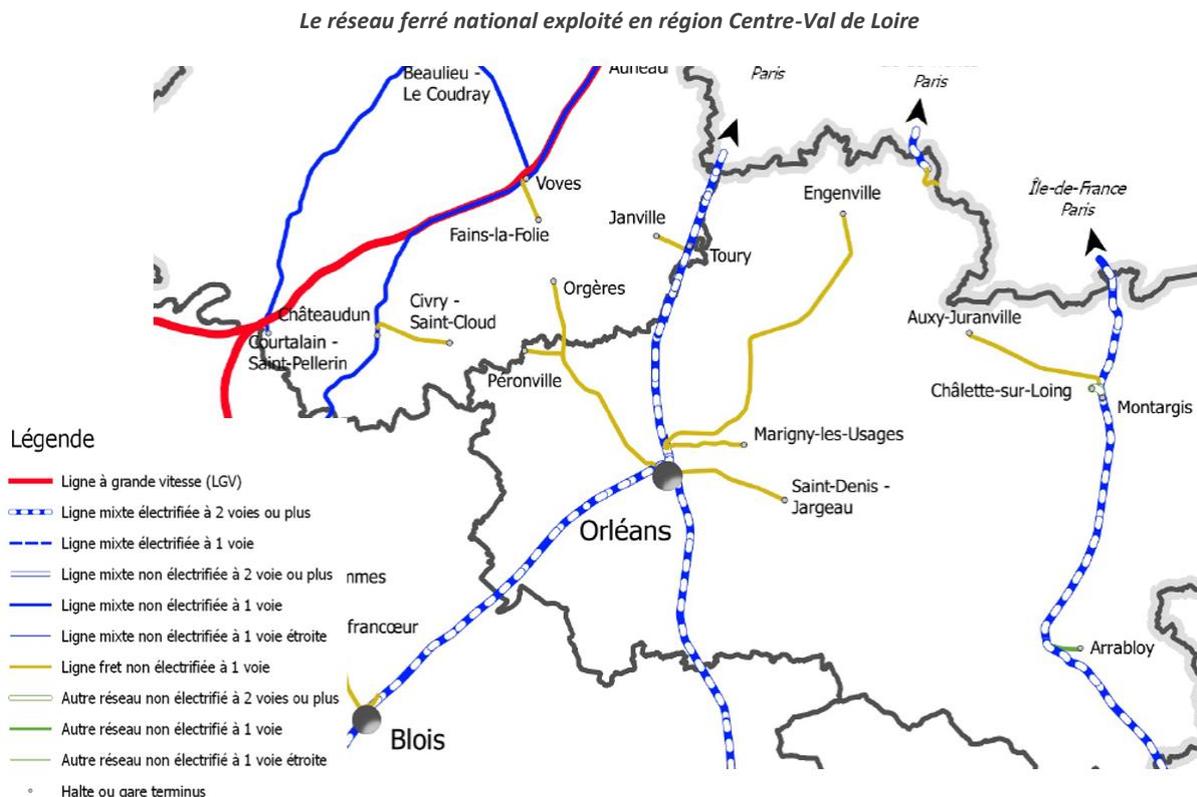
Par son positionnement géographique, la région Centre-Val de Loire accueille un important linéaire de chemins de fer. Plus de 2 000 km de lignes ferrées (7,3 % du réseau national) sont ainsi exploitées dans la région fin 2016, dont la moitié est électrifiée (source : ORT Centre Val de Loire, 2018).

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
<b>Total</b>	<b>2 075</b>	<b>1 058</b>	<b>210</b>	<b>1 076</b>

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 3 SCoT est desservi par ces infrastructures ferroviaires largement orientées nord-sud convergeant vers la région parisienne.



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 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.

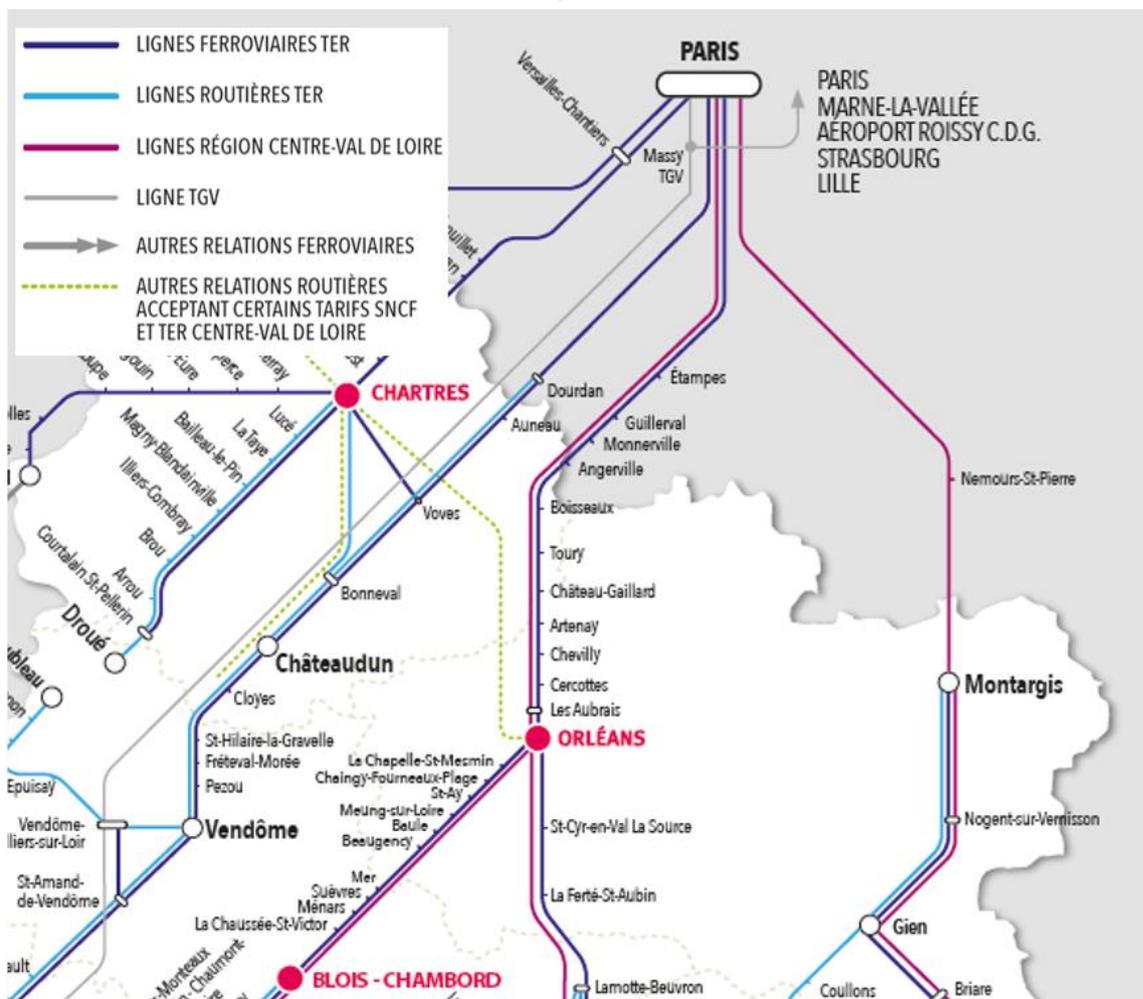
## 2.1.2 Le TER concentré sur deux axes et quelques gares/haltes ferroviaires

### 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.

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'Île-de-France ou vers le reste de la région ou de la France. Les liaisons ferroviaires départementales de voyageurs apparaissent insuffisantes.

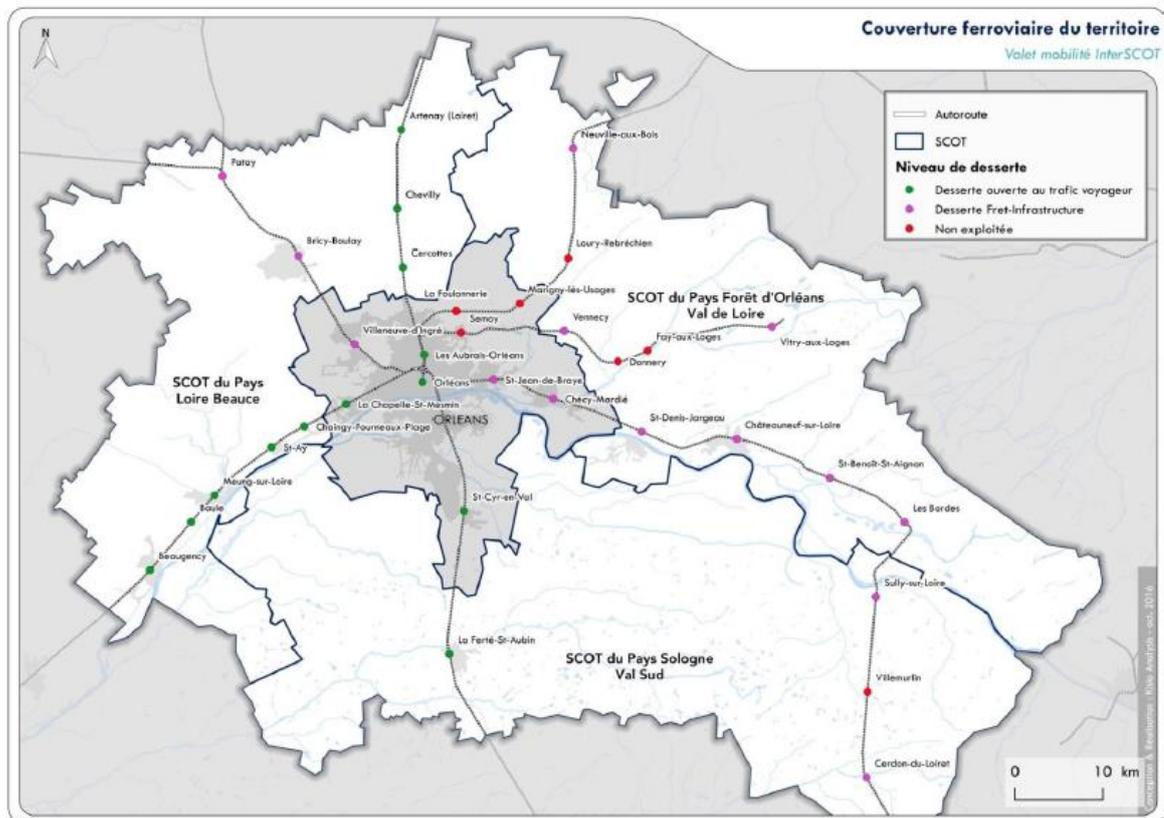
Les gares d'Orléans et des Aubrais concentrent la majorité des déplacements ferroviaires de l'aire urbaine d'Orléans, avec une moyenne de 160 trains voyageurs/jours à Orléans et 180 trains voyageurs/jours à Fleury-les-Aubrais.

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 3 SCoT : une offre ferroviaire concentrée sur 3 gares

**9 gares/haltes ferroviaires sont desservies par le réseau TER Centre-Val de Loire** (dont 8 implantées sur le PETR Pays Loire Beauce et une sur le territoire communautaire des Portes de Sologne) :

- **3 gares de proximité** : Beaugency et Meung-sur-Loire (PETR Pays Loire Beauce) ; la Ferté-Saint-Aubin (CC des Portes de Sologne)
- **6 haltes ferroviaires** : Cercottes, Chevilly, Artenay, Chaingy, Saint-Ay, Baule (PETR Pays Loire Beauce) .



Source : étude interSCoT « Mobilités et déplacements » de 2017, KISIO

On observe une inégalité de répartition de l'accès au transport ferré sur les trois territoires.

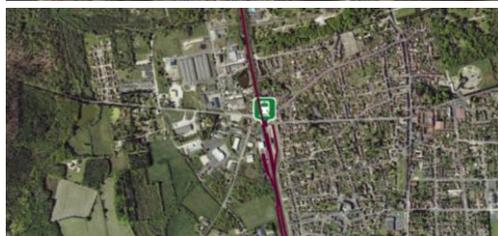
Le **PETR Pays Loire Beauce** et la **Communauté de Communes des Portes de Sologne** sont dotés de voies ferrées avec dessertes voyageurs tandis que le **PETR Forêt d'Orléans-Loire-Beauce** ne compte que deux lignes éclatées dont les gares ne sont pas ouvertes aux voyageurs.

L'usage ferroviaire reste sous-exploité sur le **PETR Pays Forêt d'Orléans**. Il 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 **Pays de Sologne Source**, 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 (modes actifs, TC, VP) de la gare de Saint-Cyr-en-Val.

**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, améliorer l'accès (modes actifs, TC, VP, information et intégration intermodale) aux gares du territoire à forte offre.

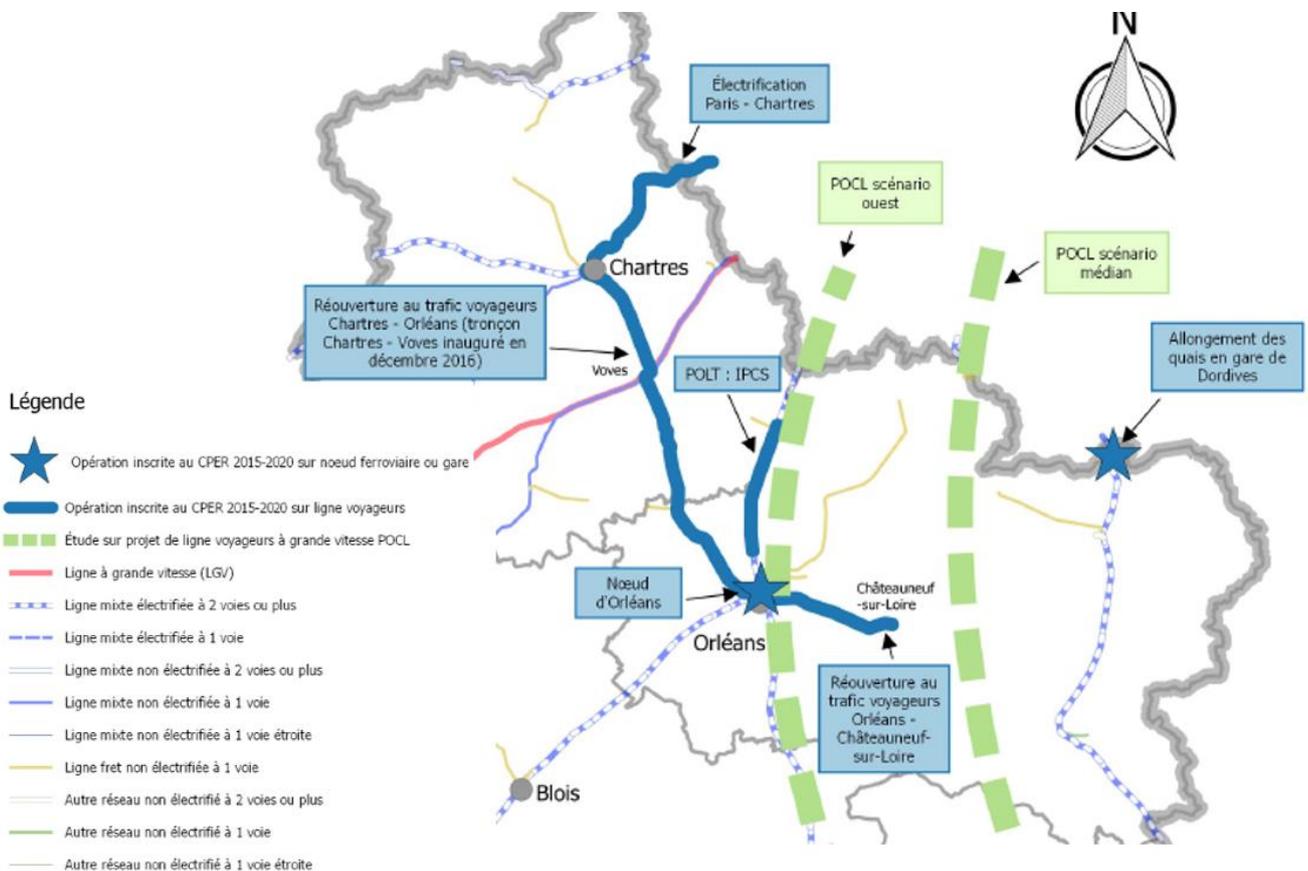
### 2.1.3 Les projets ferroviaires

Les projets ferroviaires étudiés visent à améliorer les liaisons nationales et régionales.

#### 3 projets ferroviaires concernent le territoire des SCoT :

- **Le projet Paris-Orléans-Clermont-Lyon (POCL) :** impact **potentiellement fort** sur le territoire de l'Inter-SCoT **mais difficile à prendre en compte** à l'horizon d'élaboration de l'Inter-SCoT compte tenu des incertitudes liées à son état d'avancement.
- **Le projet de réouverture de la ligne Orléans-Châteauneuf-sur-Loire :** l'offre prévisionnelle sur la ligne est **d'un train toutes les demi-heures en heure de pointe et un train à l'heure en heure creuse** soit 40 circulations par jour.
- **Le projet de réouverture de la ligne Orléans-Chartres :** **2 haltes** dans le **Pays Loire Beauce** (Patay, Bricy/Boulay-les-Barres) et une dans l'agglomération d'Orléans (Ingré/Ormes). L'offre prévisionnelle est d'un train par heure soit 10 trains par jours entre Orléans et Chartres, pour une durée de trajet estimée à 1h05.

#### Principaux projets ferroviaires inscrits au CPER 2015 - 2020 et projet POCL en région Centre-Val de Loire

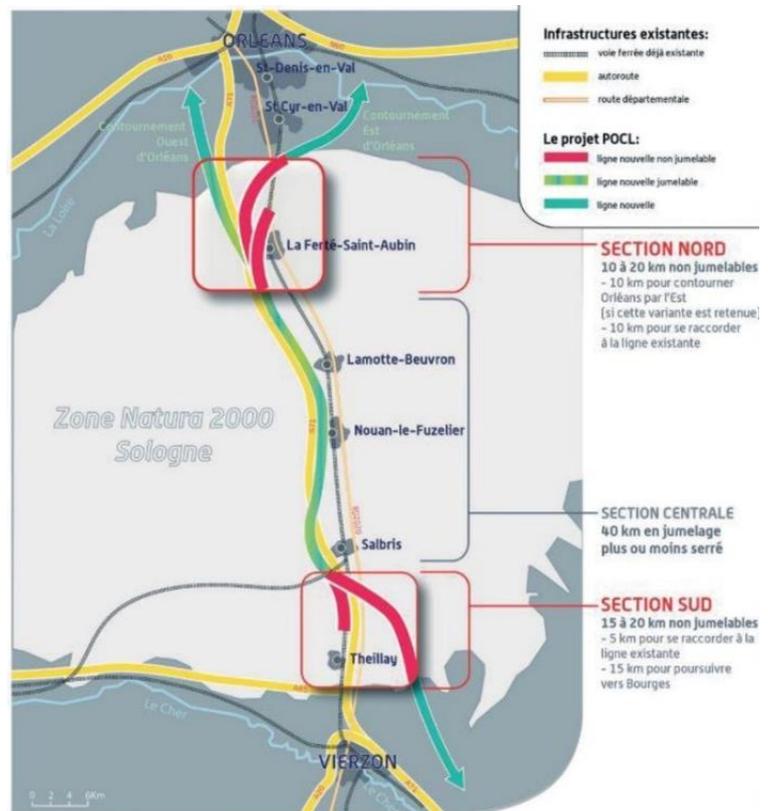


Source : DREAL Centre-Val de Loire, 2018

## Le projet de Ligne à Grande Vitesse (LGV) Paris-Orléans-Clermont-Ferrand-Lyon (POCL)

L'accès à Paris et aux plateformes aéroportuaires devrait être facilité par le projet de LGV connectant Paris à Lyon. Son tracé via la région Centre-Val de Loire est à l'étude, l'objectif étant de favoriser les dessertes d'Orléans et Bourges, mais aussi des gares connectées au réseau TER.

- Des scénarios d'itinéraires non arrêtés à ce jour (concertation et études en cours) : la Région indique dans son futur SRADDET une position ferme en faveur du scénario ouest (ambition 15).
- Impact potentiellement fort sur le territoire des trois SCoT dans l'éventualité de la création d'une nouvelle ligne nord-sud en contournement d'Orléans (cf carte ci-dessous) mais difficile à prendre en compte à l'horizon d'élaboration des SCoT compte tenu des incertitudes liées à son état d'avancement.



## Modernisation de la ligne Paris-Orléans-Limoges-Toulouse (POLT)

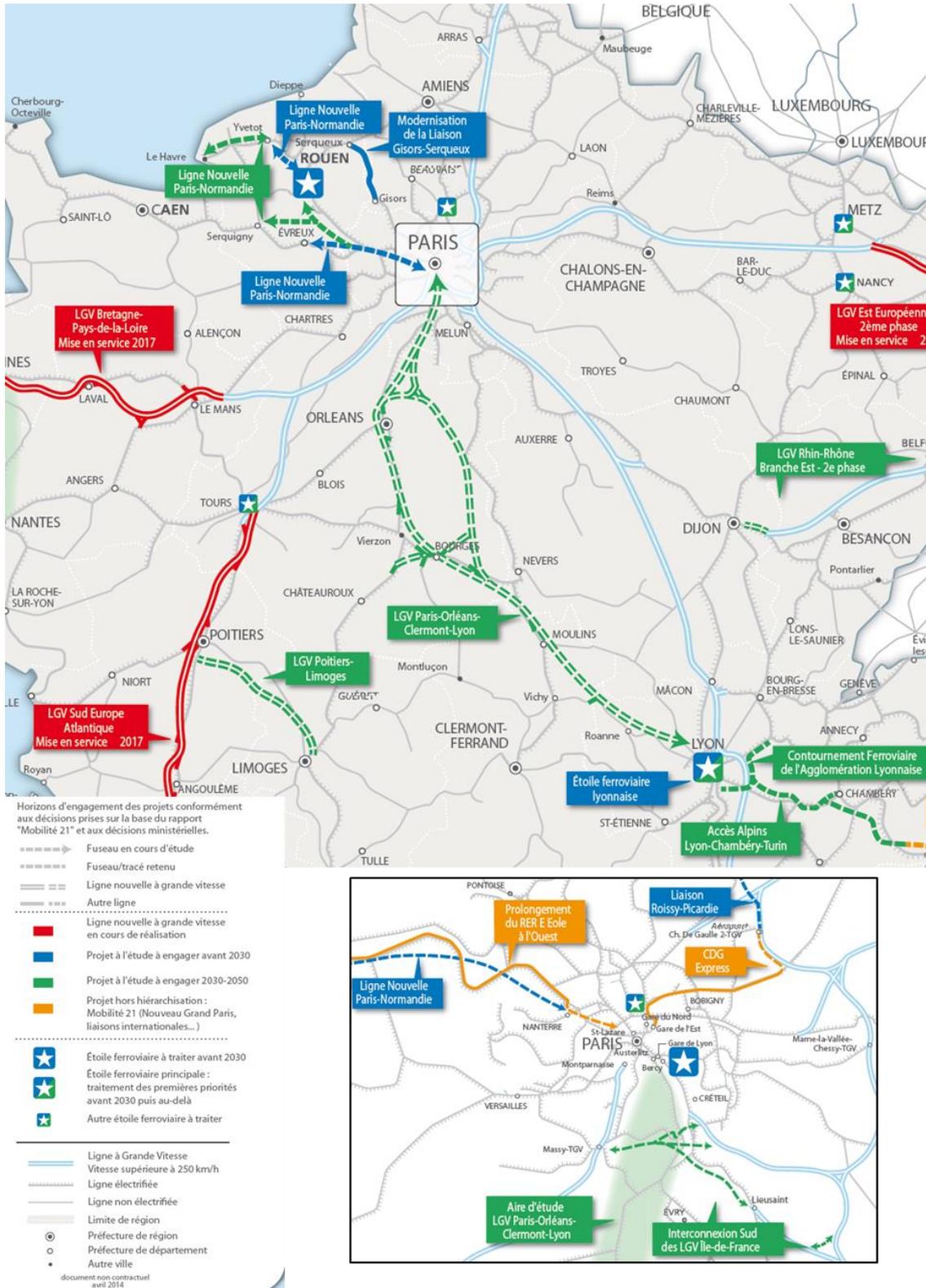
En traversant le territoire régional sur près de 250 km, la ligne ferroviaire Paris-Orléans-Limoges-Toulouse (POLT) constitue un axe structurant de première importance pour la Région Centre-Val de Loire.

Soucieuse de préserver le caractère national de cette ligne ferroviaire, la Région Centre-Val de Loire, en partenariat avec les autres Régions concernées, a activement soutenu les différents projets de modernisation de cet axe. A la suite du désengagement de l'État en décembre 2003, le plus ambitieux d'entre eux, qui prévoyait la circulation de TGV pendulaires, n'a néanmoins pas pu aboutir à ce jour.

Toutefois, le principe de modernisation de cette ligne n'est pas abandonné et il se concrétise par l'inscription au Contrat de Projet État-Région (CPER) d'opérations de suppressions de passage à niveau dans l'Indre permettant d'améliorer la sécurité et à terme la vitesse des trains.

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 (source : travaux du SRADDET Centre-Val de Loire).

Projet de développement ferroviaire sur la base du rapport Mobilit



Sources : Etude interscot « mobilités déplacements », Kisio, novembre 2017.

Schéma des services de mobilité de l'Orléanais sur les axes d'accès à la Métropole d'Orléans, Interscot

Orléanais « mobilités et déplacements » MENSA, décembre 2017.

### La réouverture de la ligne Orléans - Chartres

La ligne Chartres-Voves a été remise en service en décembre 2016. Les études se poursuivent sur le tronçon Voves - Orléans pour son prolongement jusqu'à Orléans, permettant de relier Chartres à la capitale régionale.

2 haltes sont prévues dans le PETR Pays Loire Beauce (Patay, Bricy/Boulay-les-Barres) et une dans Orléans Métropole (Ingré/Ormes).

L'offre prévisionnelle est d'un train par heure soit 10 trains par jours entre Orléans et Chartres, pour une durée de trajet estimée à 1h05.

### Le projet de réouverture de la ligne Orléans / Châteauneuf-sur-Loire

L'espace périurbain des agglomérations connaît d'une manière générale une forte croissance démographique. C'est également le cas dans le bassin de vie d'Orléans, notamment pour les communes situées à l'est d'Orléans, le long d'une ligne ferroviaire maintenue pour le seul transport de fret.

Cette vitalité démographique nécessite de revoir l'offre de déplacement au regard des besoins de mobilités qu'elle suscite.

L'utilisation accrue du train, favorisée par la réactivation d'infrastructures au potentiel inexploité, constitue un des objectifs de la politique de développement durable de la Région Centre-Val de Loire.

La réouverture de la section Orléans-Châteauneuf-sur-Loire constitue une première étape qui permettrait de répondre aux attentes des habitants de ce territoire en termes de mobilité : accès rapide au centre d'Orléans, interconnexion efficace avec les réseaux de transport urbains, alternative à l'emprunt du réseau routier engorgé.

Les études préliminaires ont permis de vérifier le potentiel de la ligne en nombre d'usagers et la faisabilité technique de sa réouverture au service voyageur.



Ce projet comprend les aménagements suivants :

- Aménagement de 6 nouvelles haltes, dont 2 points de croisement et 1 terminus technique.
- Électrification de la ligne.
- Suppression ou sécurisation des 26 passages à niveau existants.
- Création d'une voie et d'un quai supplémentaire en gare d'Orléans.

Deux arrêts sont situés sur le périmètre du PETR Forêt d'Orléans-Loire-Sologne : Saint-Denis/Jargeau et Châteauneuf-sur-Loire.

L'offre prévisionnelle sur la ligne est d'un train toutes les demi-heures en heure de pointe et un train à l'heure en heure creuse soit 40 circulations par jour.

La durée prévisionnelle du trajet d'un terminus à l'autre est de 32 minutes. La ligne restera ouverte au trafic de fret en heure creuse.

L'enquête publique pour la DUP a été organisée du 16 octobre 2017 au 22 novembre 2017, et a porté sur :

- la Déclaration d'Utilité Publique (DUP) des travaux de réouverture au trafic voyageurs de la ligne ;
- la mise en compatibilité des documents d'urbanisme des communes suivantes : Saint-Jean-de-Braye, Chécy, Mardié, Saint-Denis-de-l'Hôtel et Châteauneuf-sur-Loire ;
- l'identification des parcelles, de la recherche des propriétaires, des titulaires de droits réels et autres intéressés ;
- la suppression de passages à niveau ;
- la demande de déclassement de parcelles dans la Zone Agricole Protégée (ZAP) de Chécy.



Les nouvelles lignes ferroviaires Orléans - Châteauneuf-sur-Loire et Orléans - Chartres demeurent des objectifs primordiaux du projet mobilités inter-SCoT de l'Orléanais (*source : schéma des services de mobilité de l'Orléanais sur les axes d'accès à la Métropole d'Orléans, décembre 2017*).

## 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 Inter-SCoT - Orléanais « Mobilités et déplacements »** sont les suivants :

#### Périmètre géographique : l'Orléanais

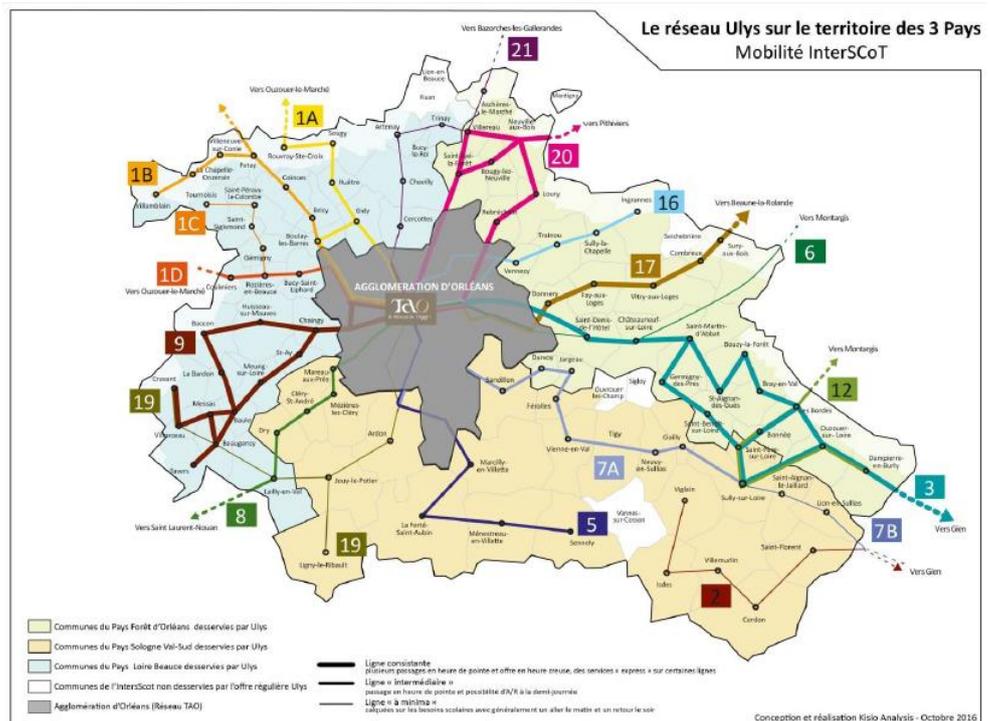
- Les flux pris en compte sont uniquement les flux internes à l'Orléanais, à savoir : Orléans Métropole, PETR Pays Loire Beauce (les 2 communautés de communes de la Beauce Loirétaine et des Terres du Val de Loire), PETR Forêt d'Orléans-Loire-Sologne (les 3 communautés de communes de la Forêt, des Loges et du Val de Sully) et **Communauté de Communes des Portes de Sologne**. Le territoire hors Métropole est également appelé « les Pays 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 principale 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 : étude interSCoT « 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 3 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 3 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.

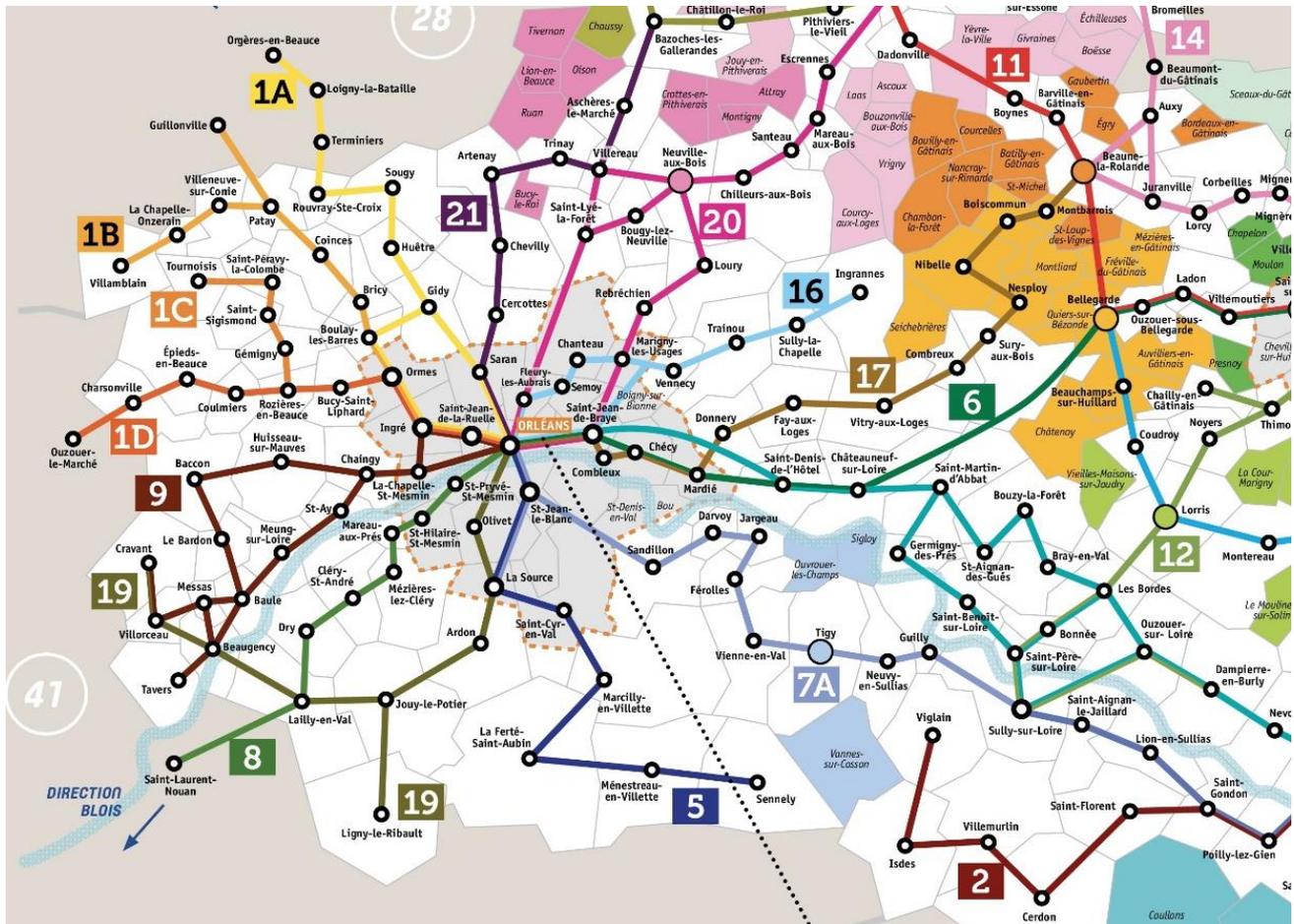
Concernant le transport à la demande, celui-ci permet de capter les flux domicile-travail. On note une fréquentation en hausse depuis la tarification unique : le tarif correspondant à la tarification commerciale en vigueur.

La densification de ces dernières années autour de la métropole a engendré une augmentation importante des distances de déplacements quotidiens, où l'automobile apparaît comme l'unique moyen de transport efficace.

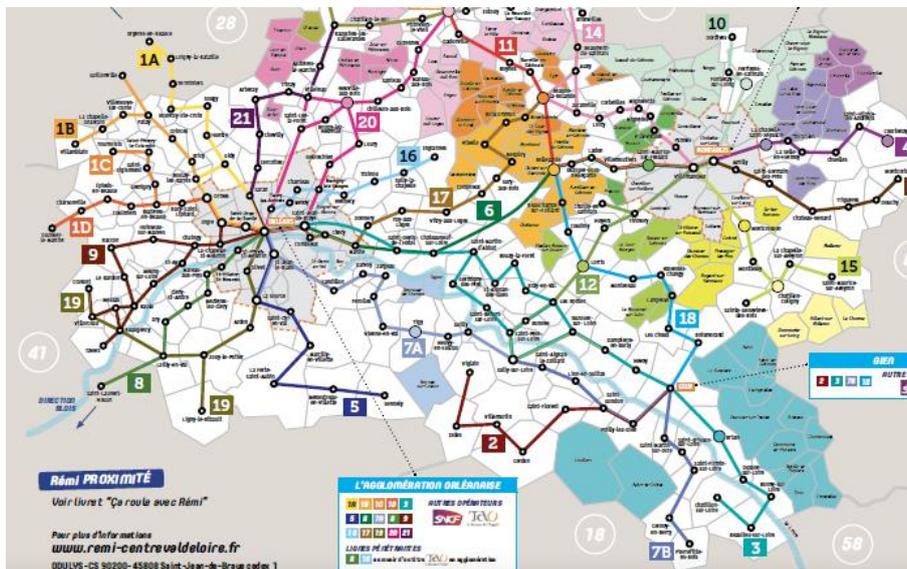
L'enjeu que constitue le report d'une part de ce trafic sur l'ensemble des modes de transport collectifs et les modes doux est indéniable et le potentiel de fréquentation des lignes ferroviaires desservant certaines zones périurbaines semble conséquent, en particulier sur l'étoile ferroviaire d'Orléans.

Depuis la gare d'Orléans, on recense des lignes de bus régulières rayonnant.

### 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

*Le réseau Rémi dans le Loir-et-Cher*

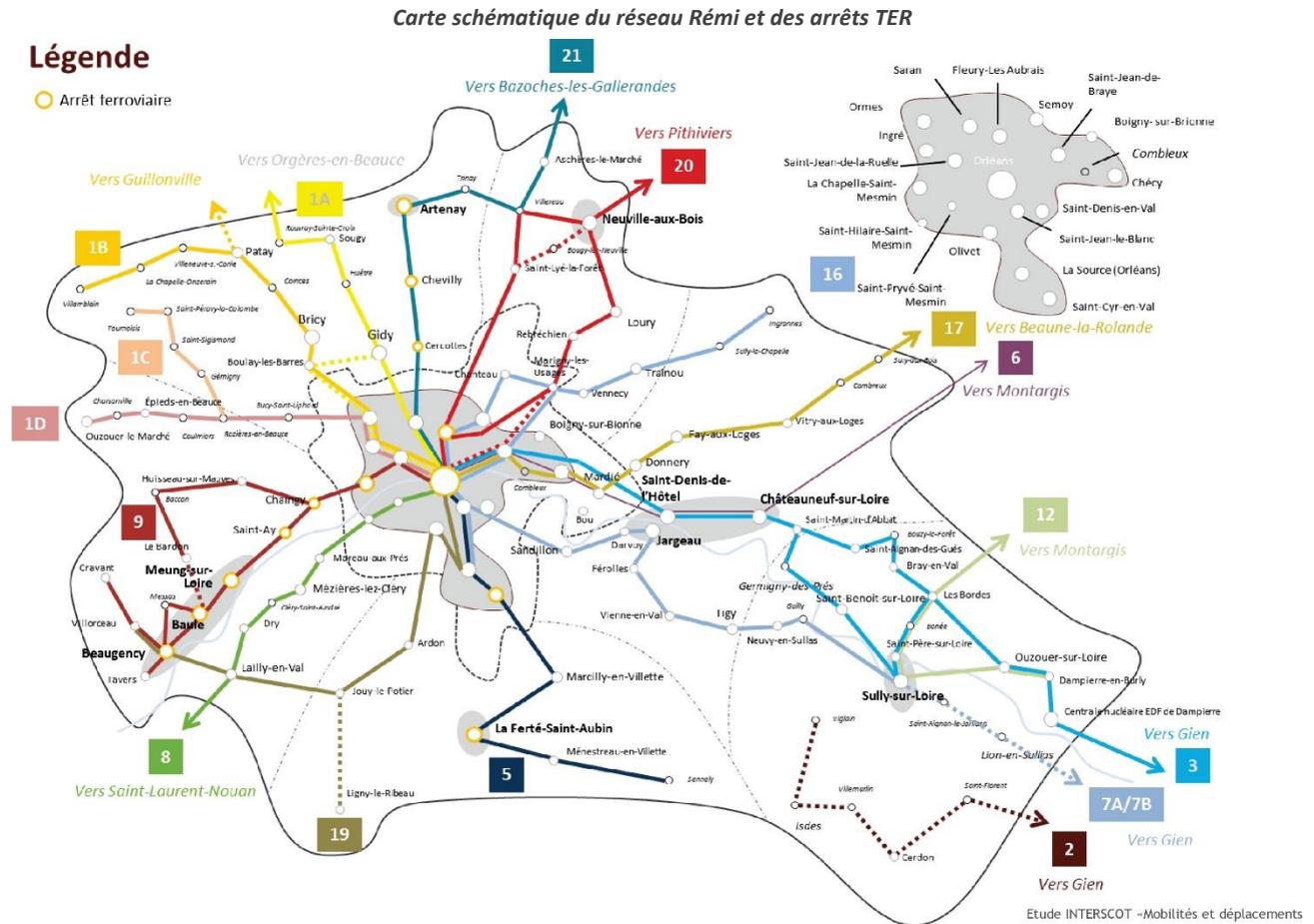


Source : Région Centre-Val de Loire, 2018

## 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, Inter-SCoT Orléanais « mobilités et déplacements » MENSIA, décembre 2017.

### L'offre Rémi



- **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 trains 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.

Tableau récapitulatif des lignes Rémi :

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-Ribeaup 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%
	<b>TOTAL</b>		<b>7</b>	<b>68%</b>
	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-Ribeaup 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%
	<b>TOTAL</b>			<b>74%</b>

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 double 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**

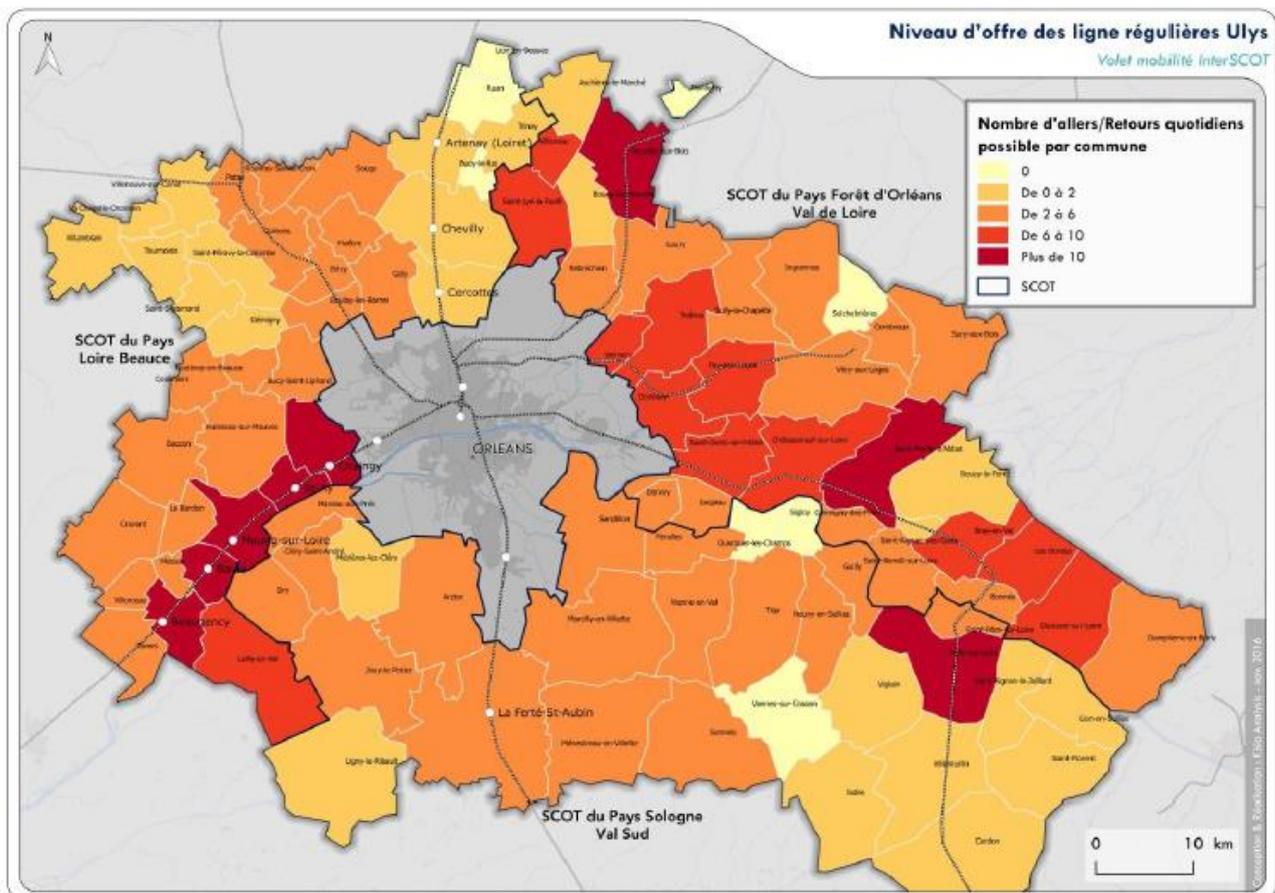
Les conclusions de l'étude inter-SCoT « Mobilités et déplacements » de 2017 (étude KISIO réalisée selon les anciens périmètres de SCoT qui ont évolué en 2017) sur l'analyse de l'offre interurbaine sont les suivantes :

« **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** : une **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** : une 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 Ulvs septembre 2016

Source : étude inter-SCoT « 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 ligne 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 expressives 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 + Mobilité ».

Grâce à ce service, il est possible de se déplacer vers la commune principale de son secteur.

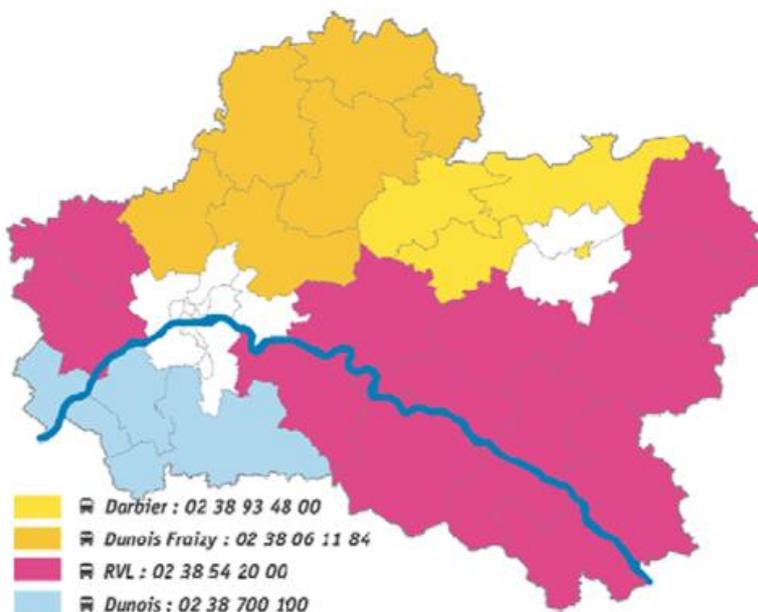
Les communes du Loiret, hors agglomération d'Orléans et de Montargis, bénéficient d'un service Rémi + Mobilité.

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.

*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	Gare(s) (arrêt) de l'Orléanais hors Métropole	Lignes TER	Ligne(s) de correspondance Rémi
<b>PETR Pays Loire-Beauce</b>	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
	<b>Meung-sur-Loire</b>	Tours - Blois - Orléans	<b>9</b>
	Baule	Tours - Blois - Orléans	9
	<b>Beaugency</b>	Tours - Blois - Orléans	<b>9,19</b>
<b>CC des Portes de Sologne-</b>	<b>La Ferté-St-Aubin</b>	Vierzon - Orléans	<b>5</b>
<b>TOTAL lignes de correspondance</b>			<b>10</b>

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 :

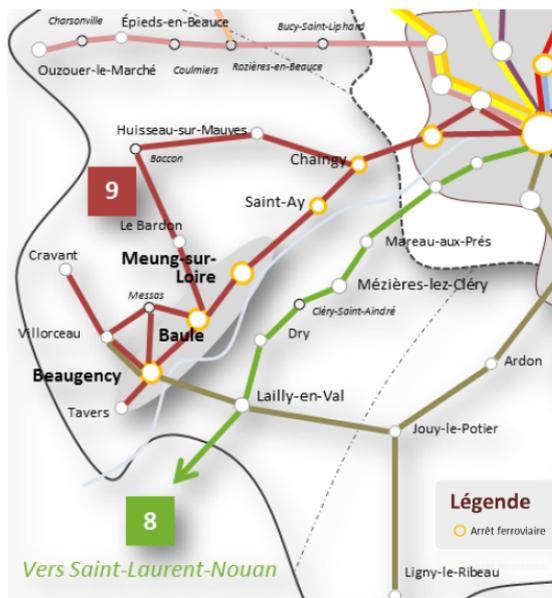
- Gare de Chaingy = arrêt Fourneaux (4min à pied).
- Gare de Saint-Ay = arrêt Mairie (4min à pied).
- Gare de Meung-sur-Loire = arrêt Moulin du Coutelet (4min à pied).
- Gare de Baule = arrêt Mairie (4min à pied).
- Gare de Beaugency = arrêt Rue Nationale (4min à pied).

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 allers-retours desservant les gares par JOB (Jour Ouvré de Base).
- La ligne Tours-Blois-Orléans effectue 22 allers-retours par JOB.



### Ligne Paris - Etampes - Orléans

La ligne Paris - Etampes - Orléans dessert 3 communes de l'Orléanais hors Métropole : Artenay, Chevilly et Cercottes.

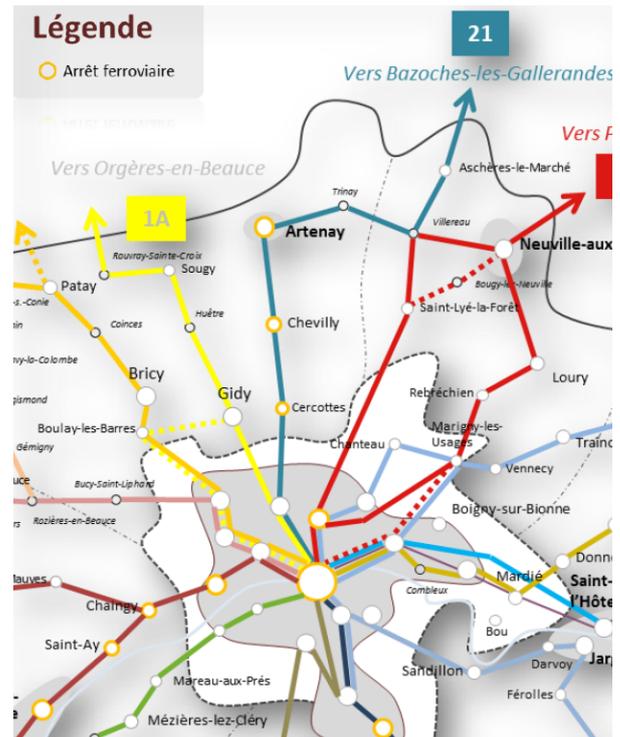
Les trois gares sont également desservies par la ligne 21 du réseau Rémi Loiret.

- 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.

#### Trajets jours ouvrables :

- 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 3 principales gares du territoire des 3 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 est 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 jusqu'à Nantes, Saint-Nazaire ou Le Croisic (trains Interloire).

En 2016, selon les estimations de la SNCF, la fréquentation annuelle de la gare est 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 sont aménagés.

La gare de Beaugency est ouverte au service du fret (desserte d'installations terminales embranchées).



#### 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 sont 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 le 20 juillet 1847.

La gare 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-Aubin 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'Île-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).

## Diagnostic

### Mobilités, transports collectifs et intermodalité

- Une armature du réseau en étoile orientée vers Orléans, qui permet peu de liaisons transversales entre les pôles périphériques.
- **Réseau ferré**  
 Sur les 3 SCoT, 9 gares sont desservies par le réseau TER Centre-Val de Loire (dont 8 pour le PETER Pays Loire Beauce et une pour la Communauté de Communes des Portes de Sologne) :  
 → 3 gares de proximité : Beaugency, Meung-sur-Loire et la Ferté-Saint-Aubin.  
 → 6 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+ Mobilité sur le territoire des SCoT

#### Forces

- Pôle majeur des migrations vers l'Île-de-France.
- Échanges domicile-travail importants avec le Loiret et le Loir et Cher.
- Offre par gare globalement cohérente avec le potentiel, avec quelques gares qui ont une offre manifestement faible au regard de leur potentiel.
- Intermodalité Rémi/TER :
  - 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.
- Deux lignes présentant un potentiel de développement : Orléans-Sully et Orléans-Pithiviers seront remises à niveau.

#### Faiblesses

- Absence de liaison directe depuis les gares des territoires autre que la ville d'Orléans.
- Aucun axe ferroviaire sur le territoire du PETER Forêt d'Orléans-Loire-Sologne avec desserte voyageur.
- Des « vides » de desserte TC au sud et au nord-est sur le territoire des 3 SCoT.
- 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.
- 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 vers Orléans, Clermont-Ferrand et Lyon (POCL), 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 courtes et moyennes 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 sûreté 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

Sources : Association Départements & Régions cyclables, *Fréquentation de la Loire à vélo en région Centre-Val de Loire. Résultats des éco-compteurs – Année 2016*

#### 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**.

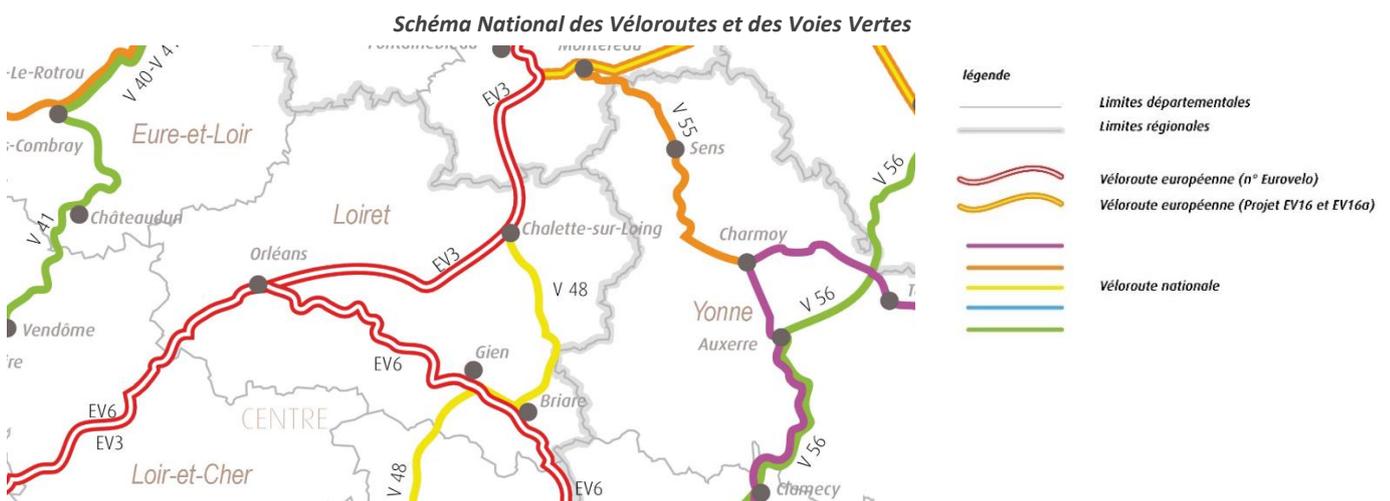
La région est traversée par de grands itinéraires européens et nationaux, tels qu'inscrits au Schéma National des véloroutes et voies vertes :

- **l'EuroVélo3** « la route des pèlerins », de la Norvège à Saint-Jacques-de-Compostelle ;
- **l'EuroVélo 6** « la route des fleuves », de l'embouchure de la Loire à celle du Danube, dont la partie centrale 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"**



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'EuroVélo 3, appelée « La Scandibérique », représente, avec 1 790 km, la plus grande véloroute de France. Il s'agit également de la seule EuroVélo-route à traverser Paris. Cette véloroute est en cours d'aménagement et n'est pas continue pour le moment.
- **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'EuroVélo 6 en France. L'EuroVélo 6 en France est entièrement réalisée et fait l'objet d'une coopération entre les Régions concernées.

## Offre cyclable à l'échelle des 3 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 3 SCoT compte divers itinéraires et voies cyclables.

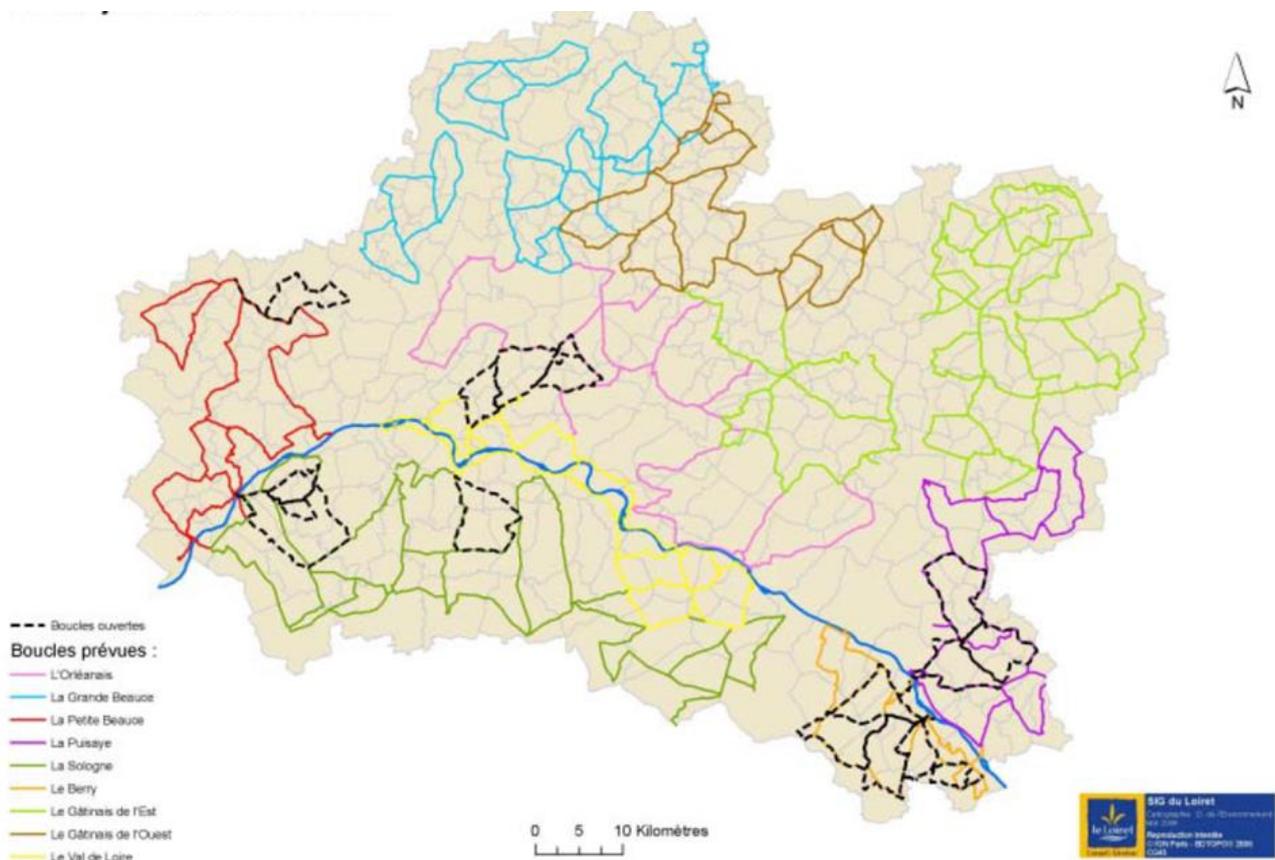
Les cyclotouristes utilisent le réseau des chemins et routes dans un terrain relativement plat qui offre peu de difficultés techniques.

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 3 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.

Plan Départemental des Itinéraires de Petites Randonnées (PDIPR) du Loiret : volet cyclotourisme



En matière de cyclotourisme, les 3 SCoT comptabilisent 8 itinéraires et 8 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 (revêtements, signalisation, panneaux d'information, aires de repos équipées...) des 155 km de "la Loire à Vélo" dans le Loiret. 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'élève 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.

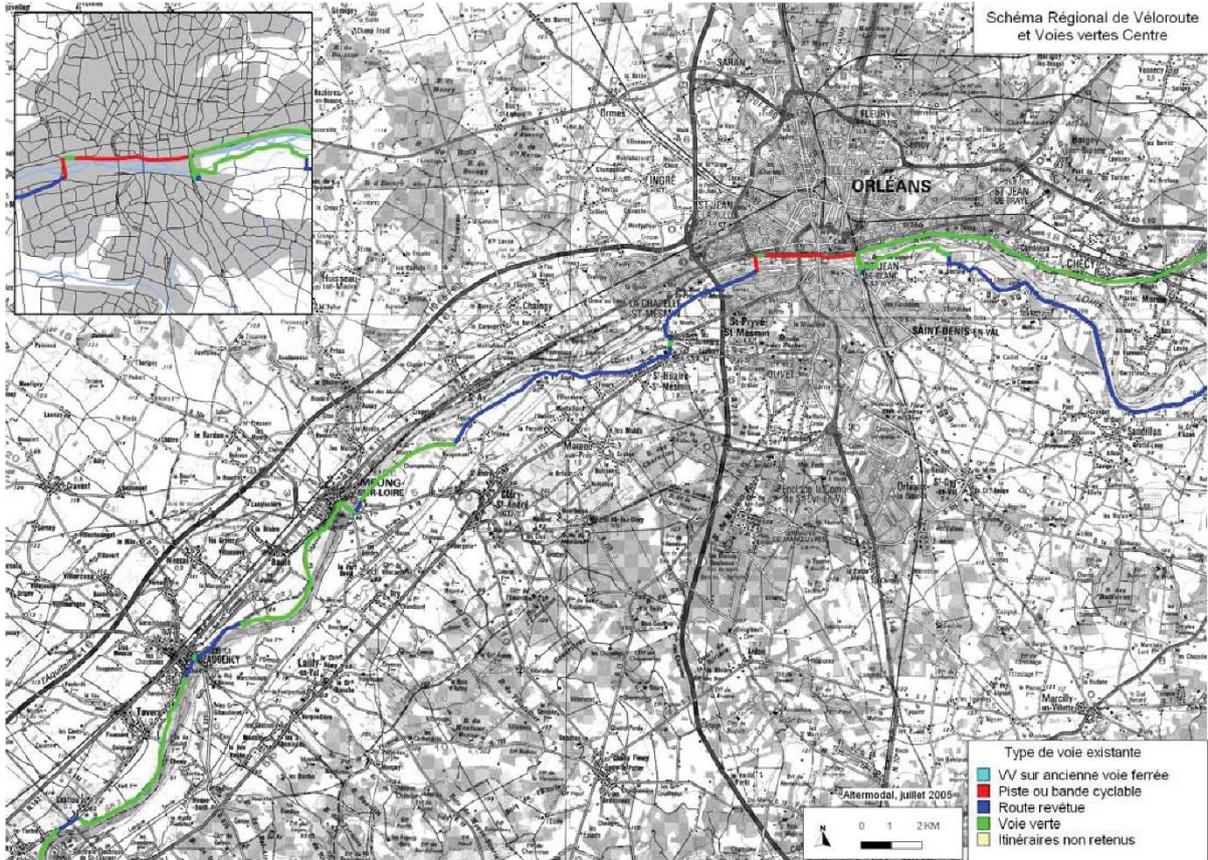
La « Loire à Vélo » aura connu une saison en dents de scie. Après un premier semestre difficile (-18 % de passages par rapport à 2015), la fréquentation a progressé de 6 % sur la période de juillet à septembre.

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).

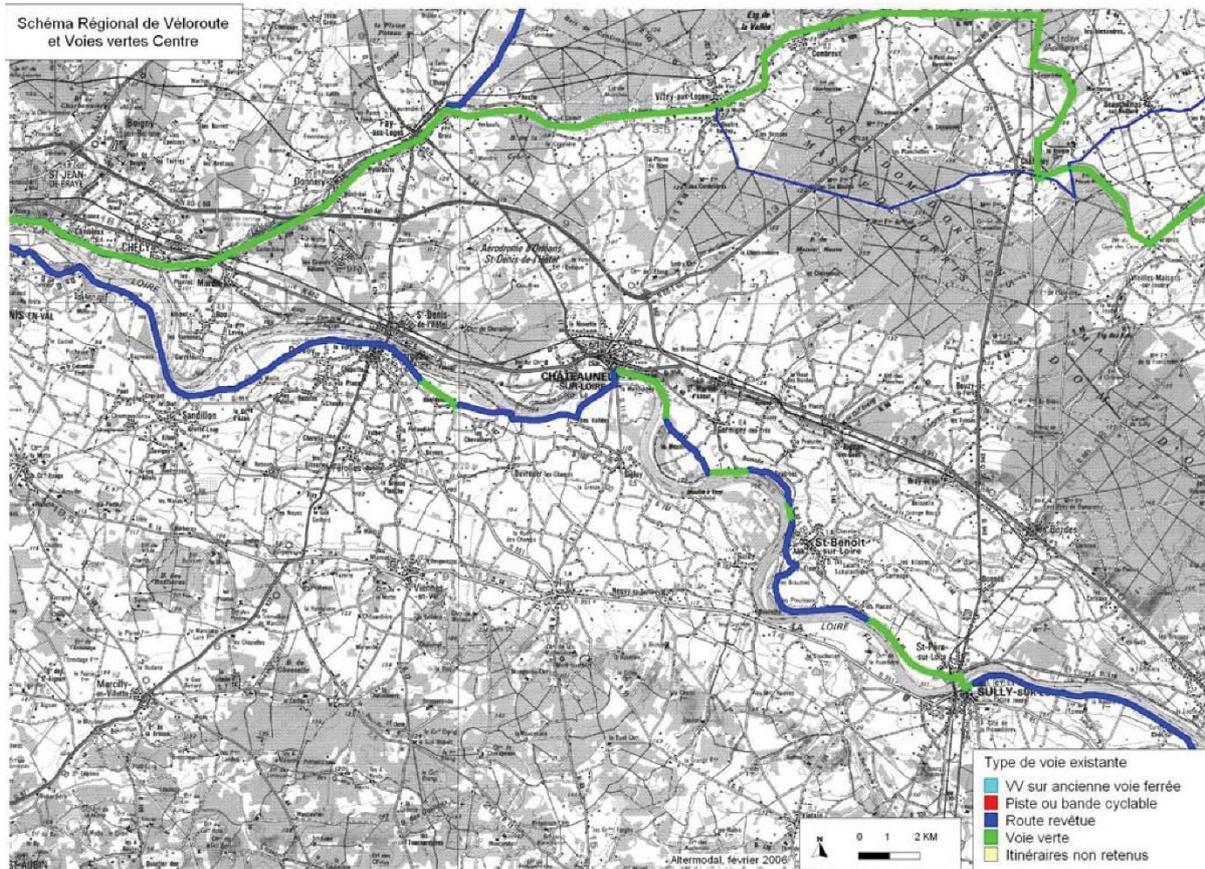
A noter que la fréquentation sur le second semestre de l'année est tout de même en progression (+ 3 % par rapport à la même période de 2015), et ce, grâce à un très bel été.



### La « Loire à Vélo » en aval d'Orléans



### La « Loire à Vélo » en amont d'Orléans



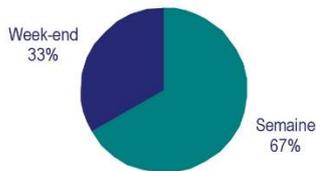
Les résultats pour le compteur de Mareau-aux-Prés (Loire, **PETR Pays Loire Beauce**,

**CHIFFRES CLES – A fin décembre 2016**

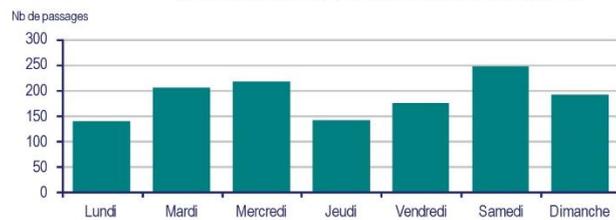
Nb de passages du mois :	1 312	ev mois/15 :	-28,1%
Nb de passages en cumul : <i>(depuis janvier)</i>	44 399	ev cumul/15 :	-0,3%
Nb moyen de passages / jour :			
Dans le mois :	42		
En cumul :	121		

nd = non disponible  
nc = non comparable

Répartition des passages entre semaine et week-end  
*(pendant le mois observé)*



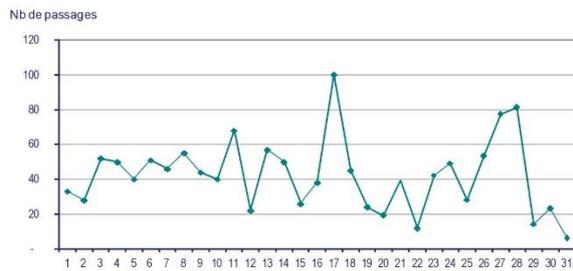
Nb de passages selon le jour de la semaine *(pendant le mois observé)*



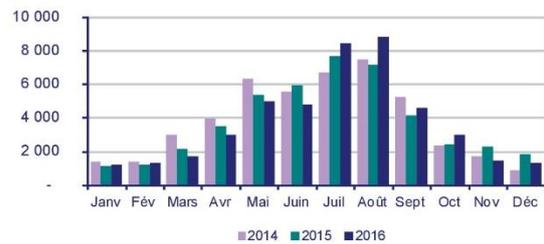
Fréquentation moyenne journalière selon les mois observés :

	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 :

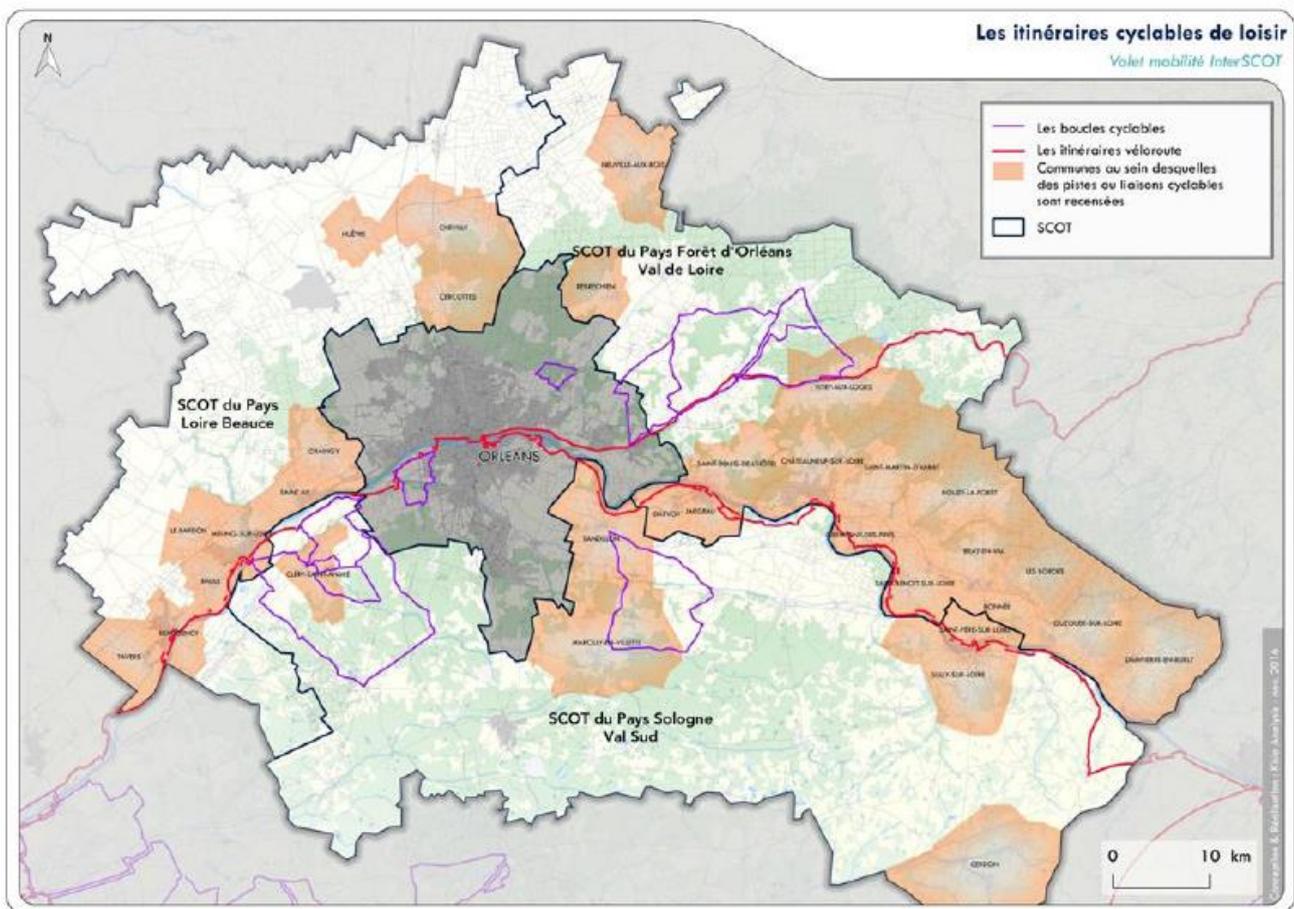
« 7 boucles de cyclotourisme recensées sur le territoire des 3 Pays.

8 nouvelles boucles en projet sur le Pays Forêt d'Orléans et 8 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 inter-SCoT « 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 XVIII<sup>e</sup> 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.

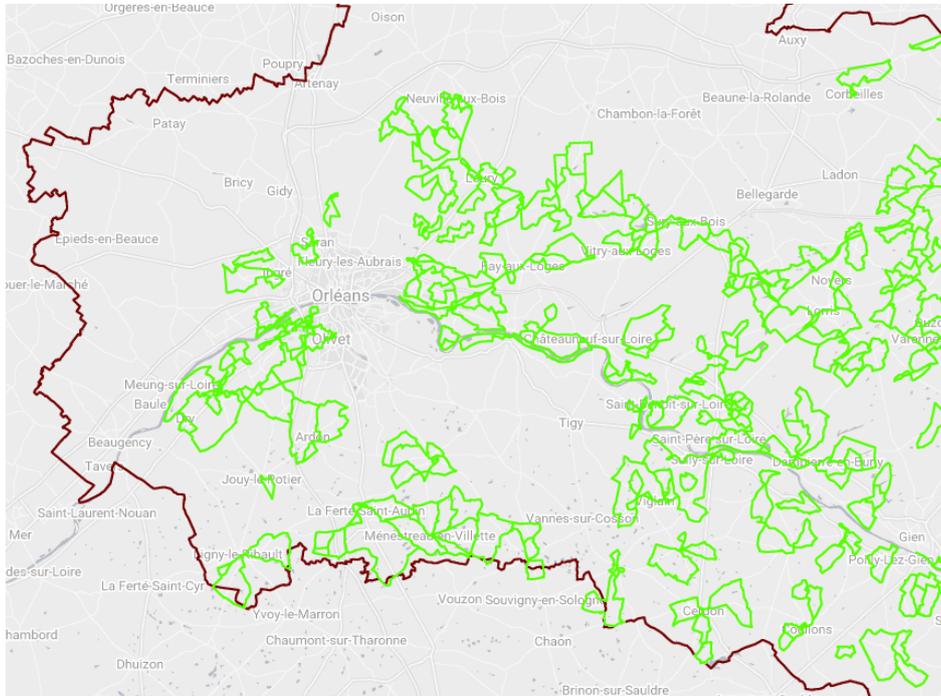


### 3.1.3 La marche

Les sentiers de randonnées, notamment de Grandes Randonnées (GR), forment un maillage reliant les trois territoires de SCoT. Ainsi, la Sologne, qui apparaît comme un espace fermé, difficilement pénétrable, comporte néanmoins de nombreux chemins accessibles et des circuits de découverte.

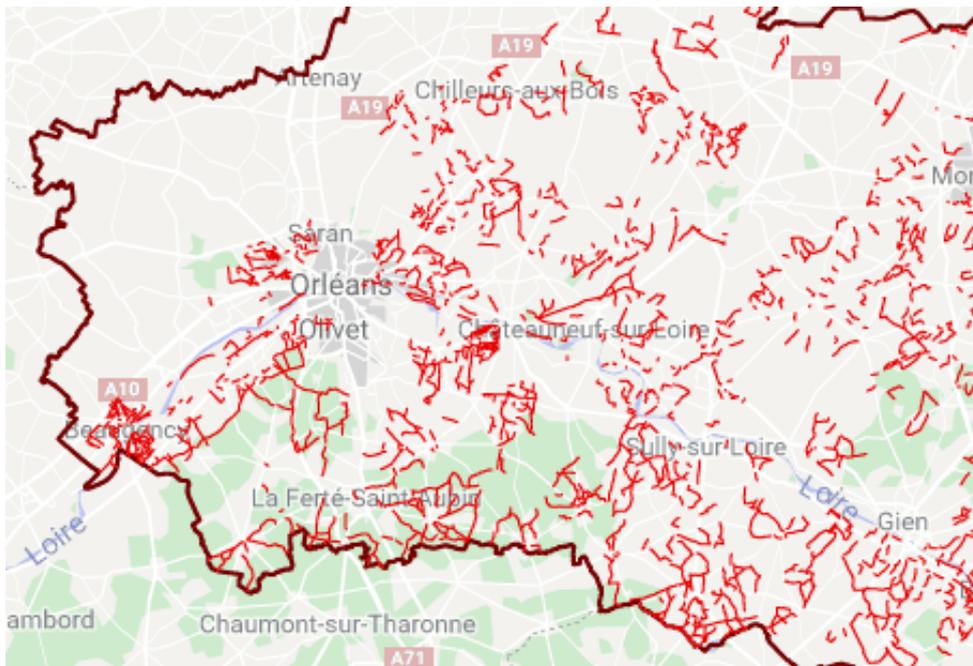
Le site Géoloiret présente les itinéraires de promenades et de randonnées qui correspondent aux petites randonnées de 16 cantons servant à la mise à jour du PDIPR (Plan Départemental des Itinéraires de Promenade et de Randonnées) du Loiret.

**Itinéraires de promenades et de randonnées (PDIPR Loiret)**



Source : Géoloiret, 2018

**Chemins ruraux inscrits (PDIPR Loiret)**



Source : Géoloiret, 2018

### 3.1.4 Les déplacements équestres

Source : *Stratégie régionale du tourisme et des loisirs 2016 – 2021, région Centre-Val de Loire*

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.

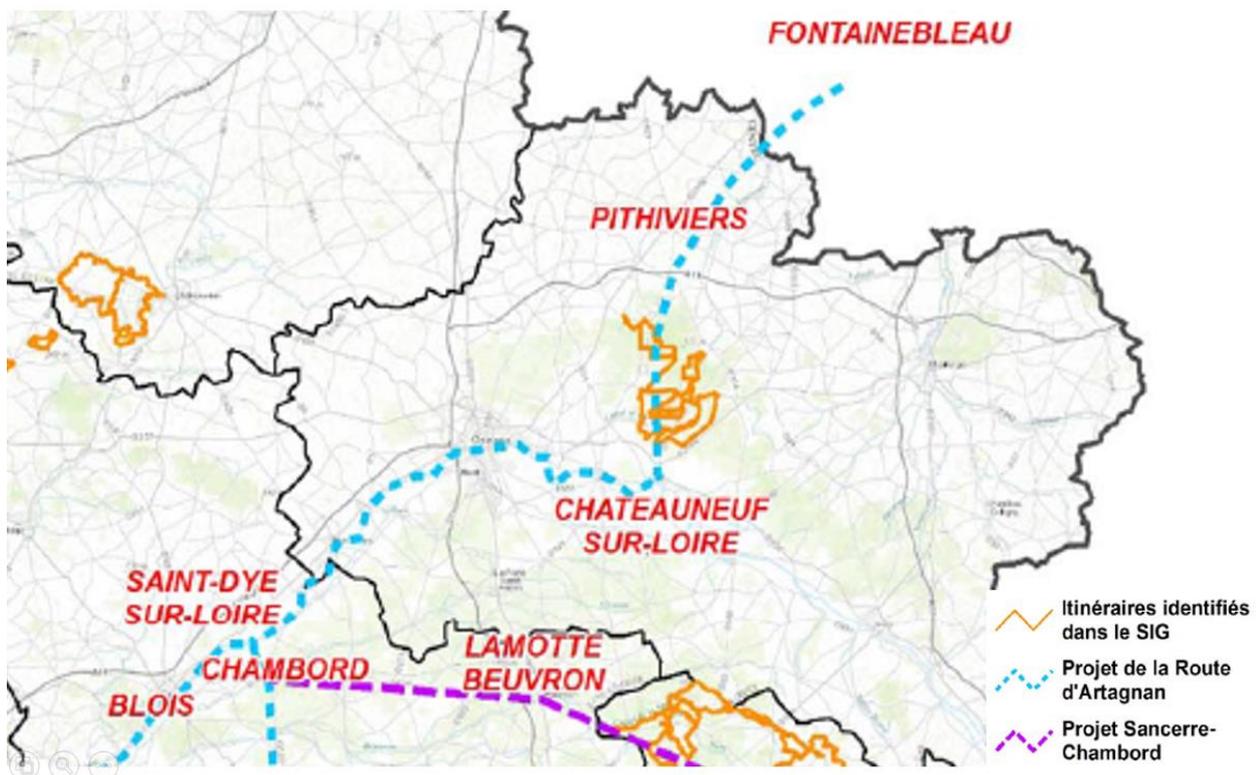
Le niveau d'ambition de la région Centre-Val de Loire dépend très étroitement de l'investissement de la Fédération Française d'Equitation (FFE) et des professionnels de la filière.

Dans la continuité du travail collaboratif conduit ces 2 dernières années sur un Système d'Information Géographique (SIG) consacré à la randonnée équestre, 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 6 itinéraires équestres regroupant 6 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 2 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 décliner à cheval la destination mondialement reconnue du Val de Loire enrichie d'un contenu culturel.

*Itinéraires de tourisme équestre en région Centre-Val de Loire*



## 3.2 Le covoiturage

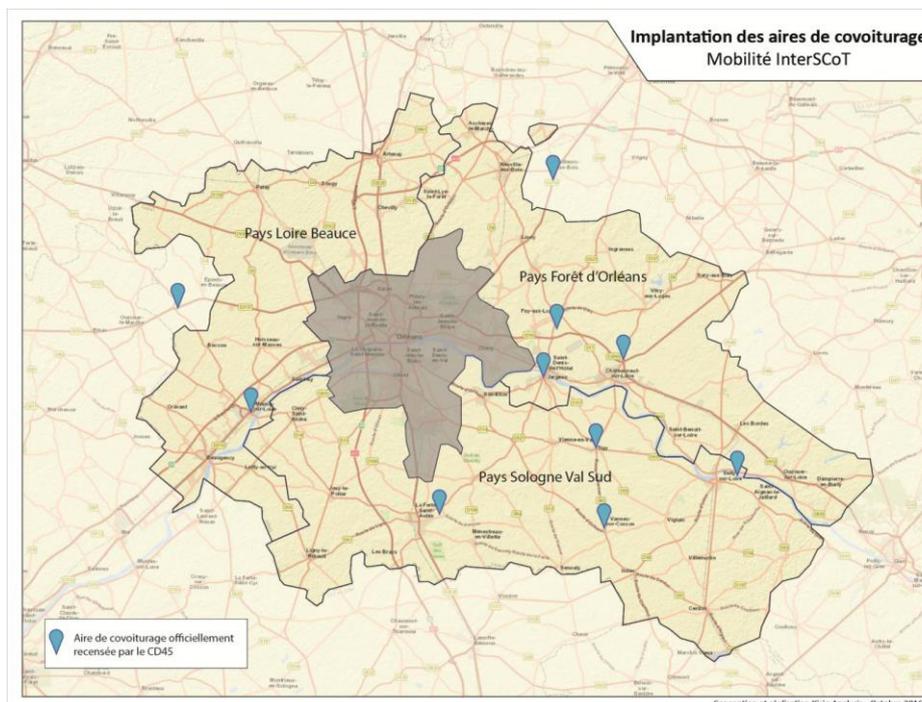
Les aires de covoiturage sur le territoire de l'Orléanais

Les aires de covoiturage existante couvrent de manière insuffisante les différents bassins versants automobiles pour les populations de l'Orléanais.



### Les aires de covoiturage sur le territoire 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)



Source : étude inter-SCoT « Mobilités et déplacements » de 2017, KISIO

Certains axes routiers structurants non ne sont pas équipés d'aire de covoiturage : R sur l'axe Orléans-Châteaudun

Une plateforme de covoiturage départementale existe depuis 2008 ([www.covoiturage-loiret.com](http://www.covoiturage-loiret.com)) mise en place et gérée par la société Ecolutis. Elle semble peu utilisée (très peu d'annonces à jour, aucun événement associé).

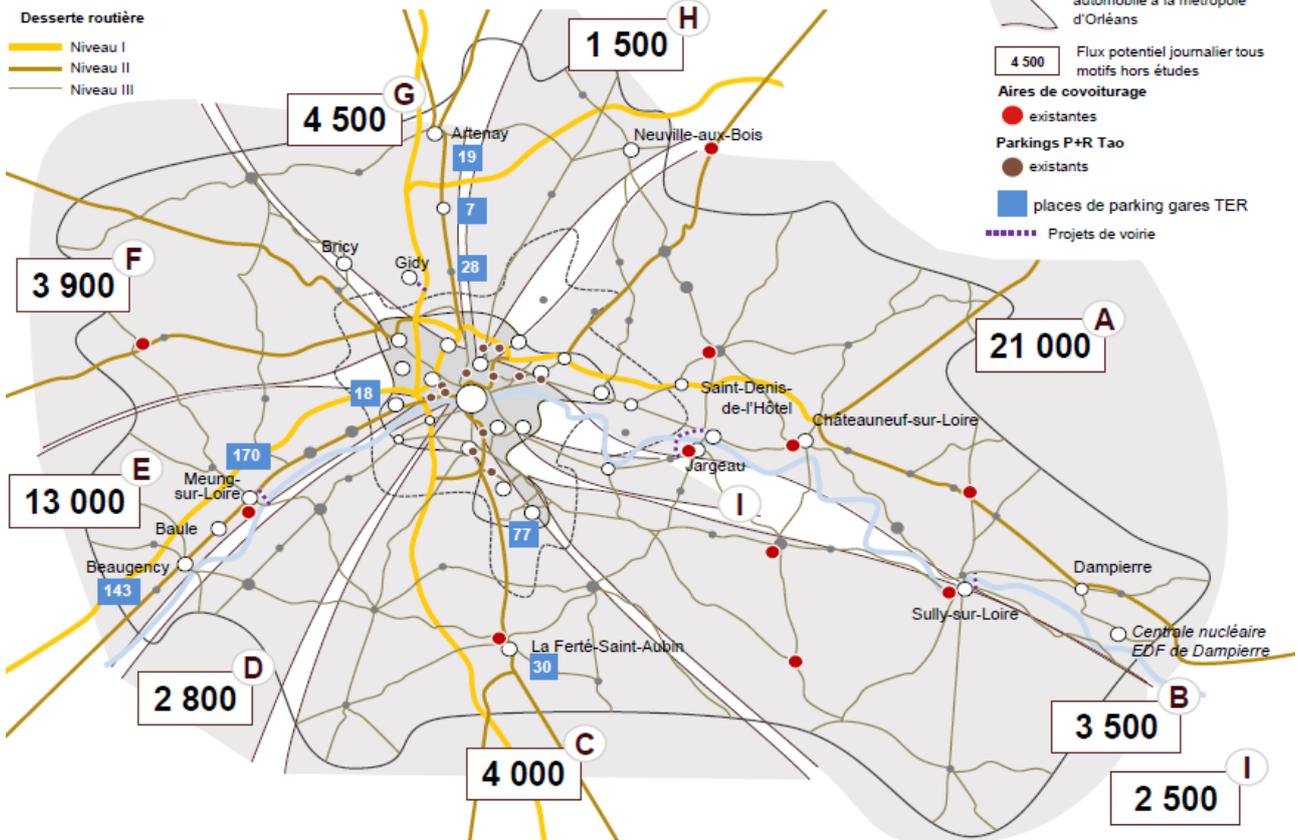


### Perspectives de renforcement de l'offre en covoiturage

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 coeur 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	-

## Accès automobile actuel à la métropole d'Orléans



Source : Schéma des services de mobilité de l'Orléanais, MENSIA, décembre 2017

## Diagnostic

- Présence de deux voies "Véloroutes européennes" : EuroVélo 3 / La Scandibérique et EuroVélo 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

- 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.

### Faiblesses

- 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.**

## 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, et 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
<b>Total</b>	<b>981</b>	<b>342</b>	<b>28 052</b>	<b>39 227</b>	<b>68 601</b>

Source : SDES, *Mémento de statistique des transports*, unité : km



Infrastructures ferroviaires

Infrastructures routières

Ligne TGV		Voie unique fret			Autoroute
Double voie fret et voyageur		Voie métrique voyageur			
		Sans trafic			
Voie unique fret et voyageur					

Source : DREAL Centre - SDIT  
 IGN - Bd-Topo  
 Réalisation : SEEVAC - DVCPDD - mars 2013

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'Île-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 3 SCoT à la région parisienne, au grand Ouest, à la Bourgogne et à Clermont-Ferrand.

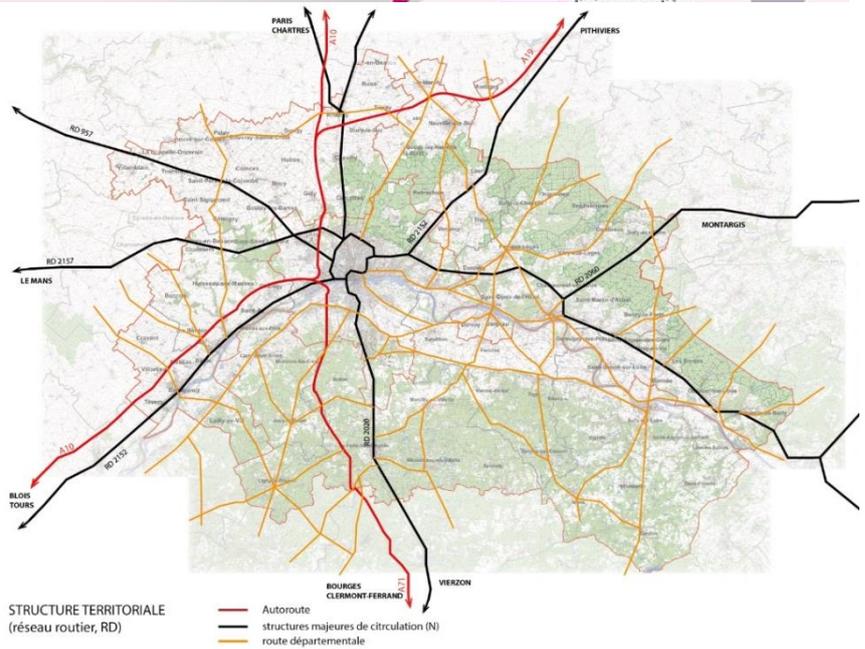
Ce maillage autoroutier est complété par des liaisons routières efficaces entre les principales villes de la Région Centre-Val de Loire, à l'exception de la liaison Chartres - Orléans.

Avec un seul échangeur présent sur les 3 territoires, les infrastructures autoroutières constituent plutôt des coupures physiques que des vecteurs de desserte du territoire.

Le territoire est ainsi structuré par :

- **3 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 **5 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'Île-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 de 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 :



**2 échangeurs et un projet d'échangeur :**

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 projet d'échangeur au niveau de la commune de Gidy.

**3 sorties :**

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 2x2 voies, sauf sur la déviation d'Orléans où ces sections sont aménagées à 2x3 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 de l'inter-SCoT (partie sud), les points d'échange sont les suivants :

**1 échangeur :**

entre l'A71 et l'A10 au niveau d'Orléans-Centre, Vierzon, A20 (Châteauroux, Limoges, Toulouse), Bourges, Clermont-Ferrand.

**2 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).

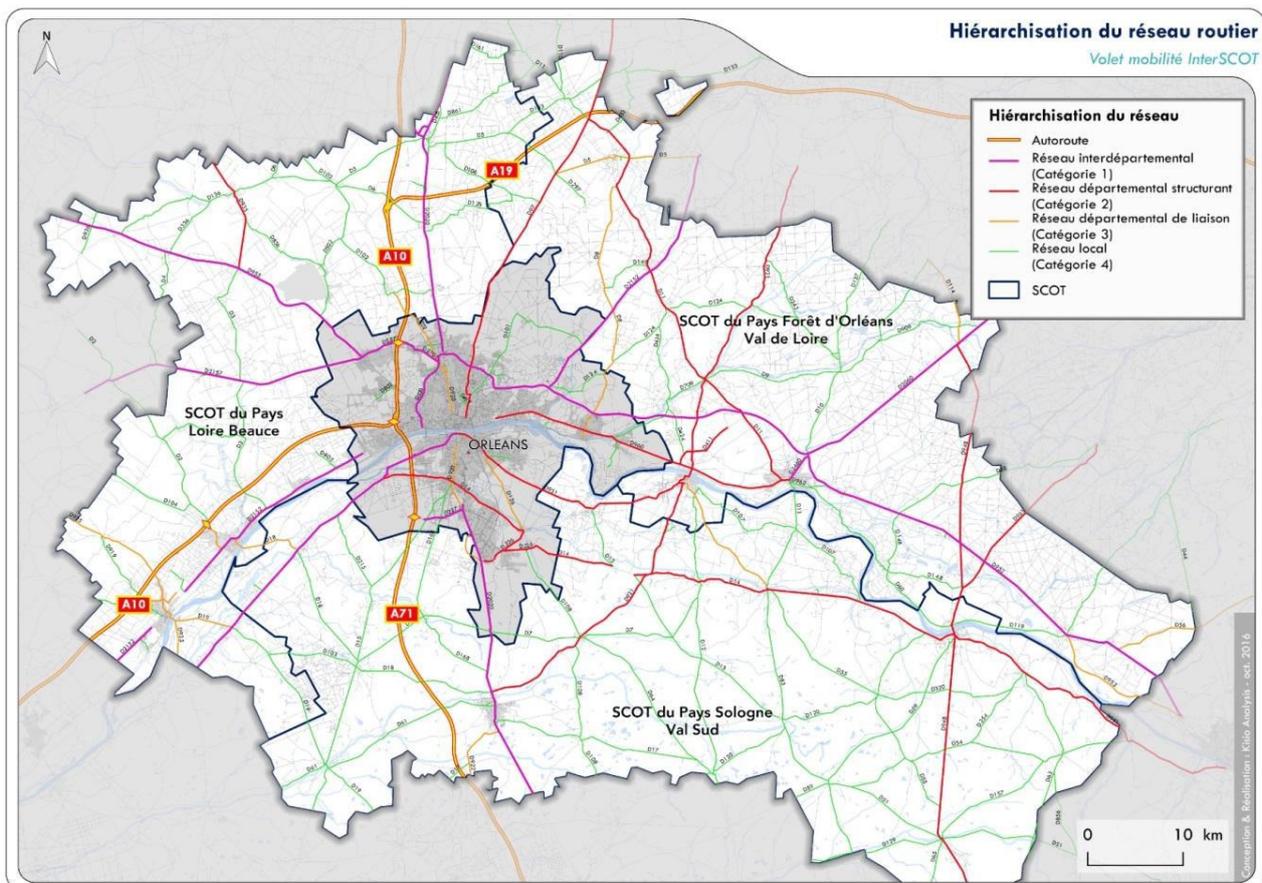
Les secteurs plus ruraux sont desservis par un réseau local départemental assez dense.

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'InterSCoT (Beaugency, Meung-sur-Loire, Jargeau, Châteauneuf-sur-Loire et Sully-sur-Loire)

Malgré son positionnement stratégique aux portes d'Orléans et de l'Île-de-France, lui conférant des atouts significatifs en matière d'accessibilité et de mobilité, le territoire des 3 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 3 territoires du SCoT et au sein même de ces 3 périmètres.

Au sein du périmètre des 3 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 : étude inter-SCoT « Mobilités et déplacements » de 2017, KISIO

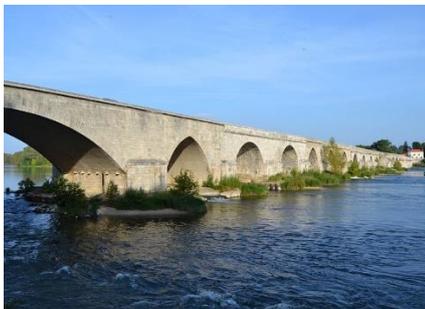
#### 4.1.2 La Loire et les franchissements

Le territoire des 3 SCoT est marqué par le passage de la Loire qui forme une limite au niveau des 2 PETR, en passant par Orléans Métropole.

Afin d'assurer la liaison entre les territoires des 2 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



*Pont de Beaugency*



*Pont de Meung-sur-Loire*



*Pont de Jargeau*



*Pont de Châteauneuf-sur-Loire*



*Viaduc ferroviaire de Sully-sur-Loire*



*Pont de Sully-sur-Loire*

Un projet de franchissements de la Loire sur les RD948, RD921, RD18 implique la déviation de la RD2157 et RD18 à Meung-sur-Loire et Cléry-Saint-André.

## 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 quelle que soit le parcours. L'usage des transports en commun peine à atteindre les 10 % de l'ensemble des déplacements.

Les territoires des 3 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 3 SCoT, l'A10 et l'A71 supportent des trafics élevés de plus de 30 000 véhicules par jour (2016).

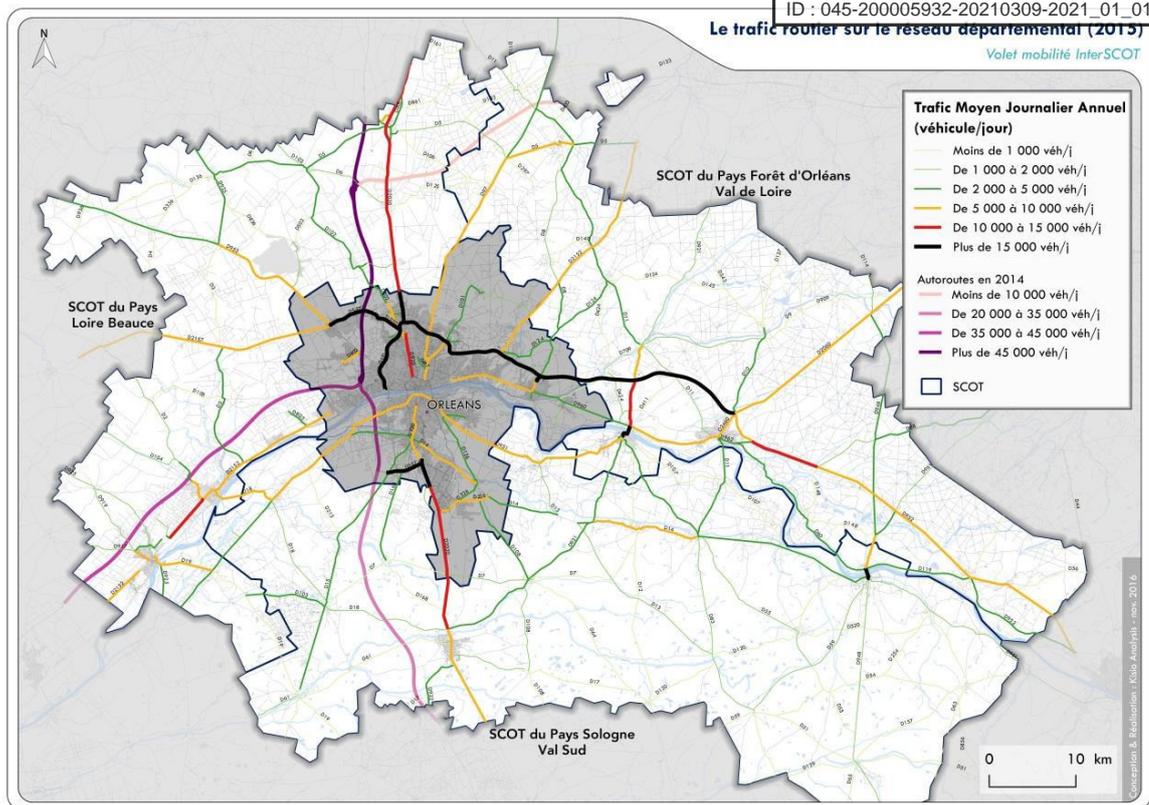
Les routes départementales sont également très fréquentées, notamment sur la RD2060 (ex RN60).

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 (TMJA<sup>8</sup> = 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).

---

<sup>8</sup> TMJA : Trafic Moyen Journalier Annuel



Source : étude inter-SCoT « Mobilités et déplacements » de 2017, KISIO

L'actualisation des données (trafics 2016) confirme les constats précédents.

	2009		2016		Evolution en 7 ans
<b>A10</b>	au nord, 61.100 veh/jr à Gidy	dont 17% PL	au nord, 62 226 veh/jr à Gidy	dont 16,5% PL	Trafic + 1,8%
	à l'ouest, 36.316 veh/jr à Meung sur Loire	dont 17% de PL	à l'ouest, 41 520 veh/jr à Saint-Ay	dont 15,7% de PL	Trafic + 14,3 %
<b>A71</b>	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 %
<b>A19</b>	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)
<b>RD2020</b>	10.641 veh/jr à Artenay	Dont 7% PL	11 119 veh/jr à Chevilly	Dont 6,9% PL	Trafic + 4,5 %
	13.337 veh/jr en limite sud de la métropole	Dont 6% PL	13 707 veh/jr en limite sud de la métropole	Dont 5,4% PL	Trafic + 2,8 %
<b>RD 2060</b>	20.725 veh/jr à Donnery	Dont 16 % PL	20 277 veh/jr à Donnery	Dont 14,6% PL	Trafic - 2,2 %
<b>RD2152</b>	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)<sup>9</sup>

### Evolution de l'accidentologie (tués et blessés)

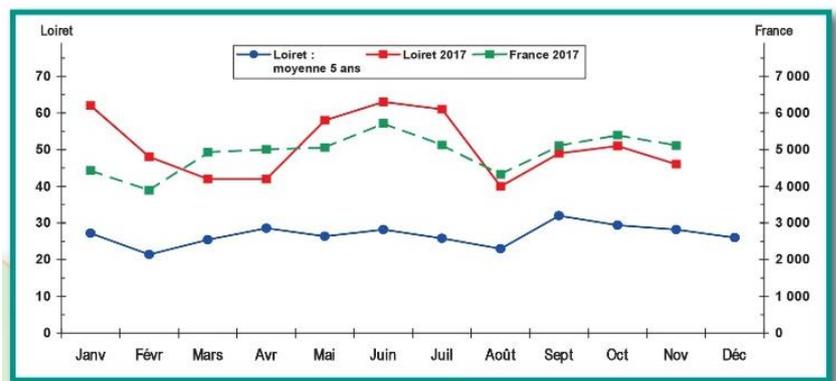
En novembre 2017, la mortalité routière augmente au niveau national par rapport à novembre 2016. La hausse de la mortalité concerne essentiellement les motocyclistes et les automobilistes.

Dans le Loiret, le mois s'achève sur un bilan de 1 tué contre 3 tués en novembre 2016.

	Novembre 2017
Accidents	<b>46</b>
Tués	<b>1</b>
Blessés	<b>57</b>

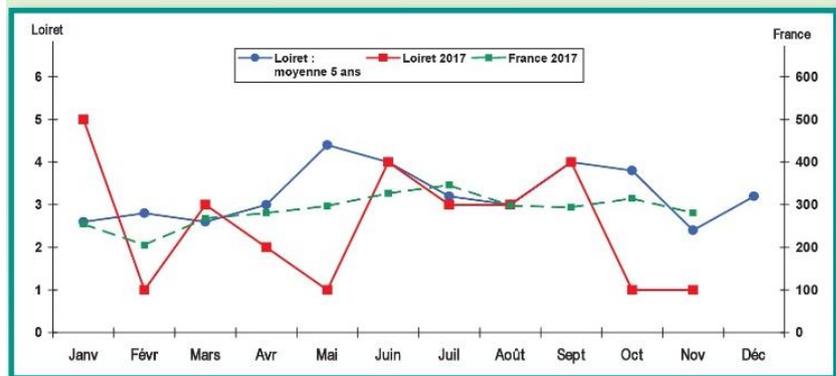
### Évolution mensuelle

**Accident corporel** : survient sur une voie ouverte à la circulation publique, implique au moins un véhicule, provoque au moins une victime (tué ou blessé).



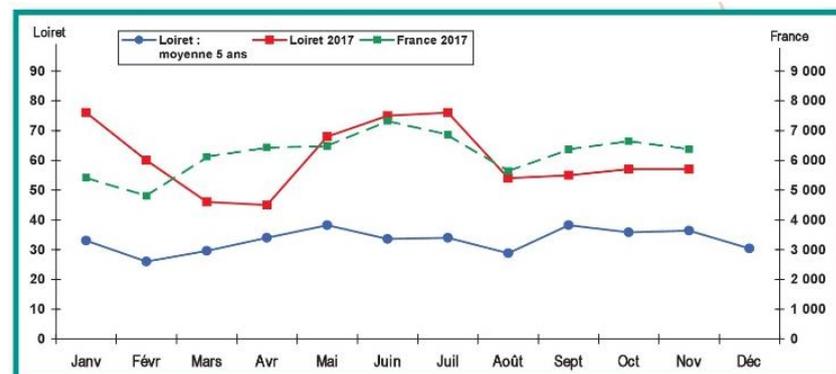
### Tués :

Le tué est une victime d'un accident corporel de la circulation décédée sur le coup ou dans les 30 jours de l'accident.



### Blessés :

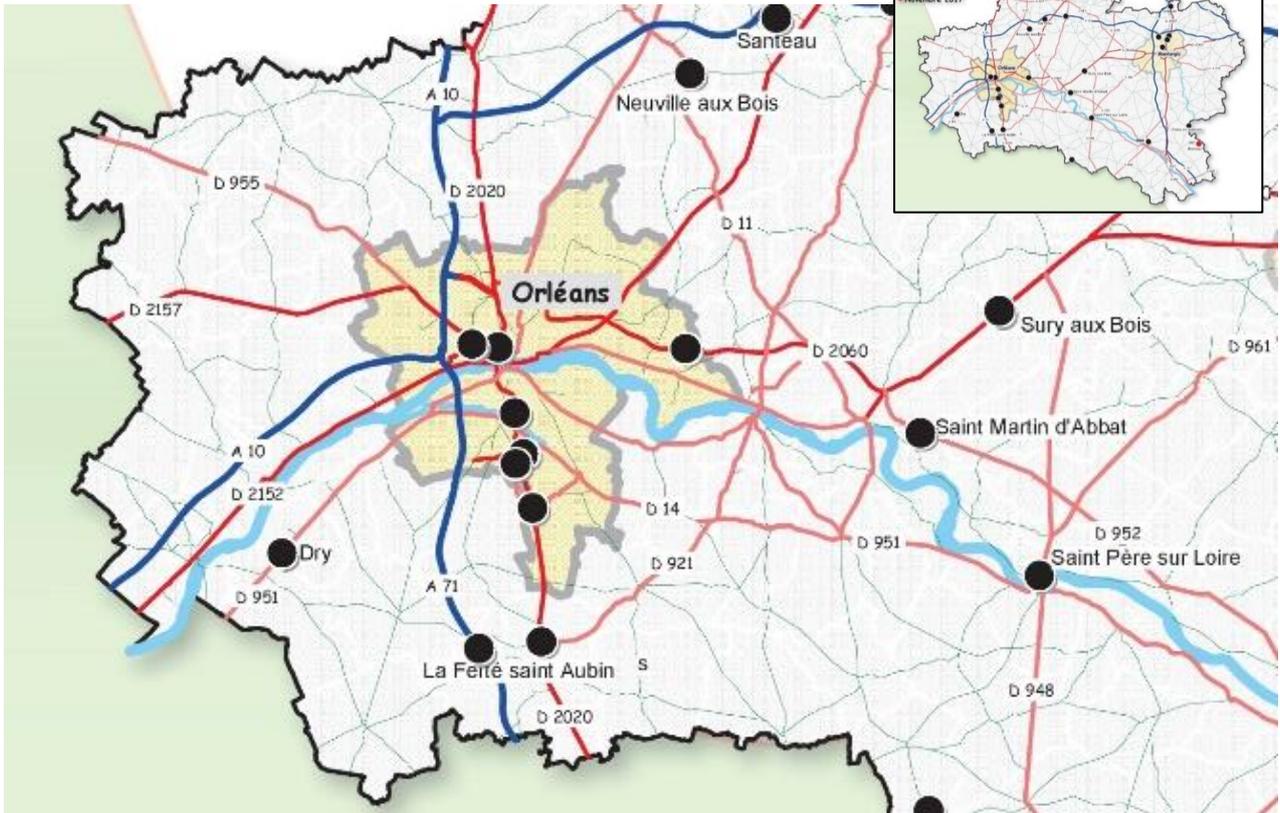
Le blessé est une victime d'un accident recevant des soins médicaux. Si son état nécessite plus d'une journée d'hospitalisation, c'est un blessé hospitalisé.



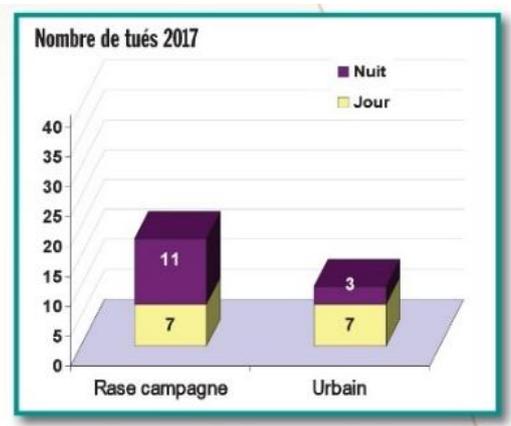
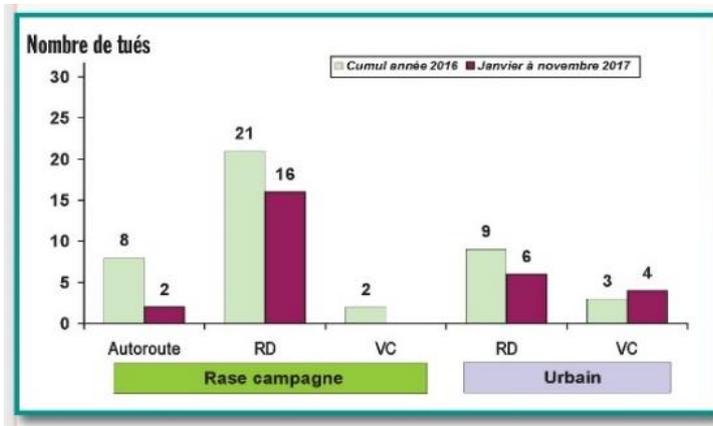
<sup>9</sup> Source : Observatoire départemental de Sécurité Routière du Loiret (DDT Loiret). Tableau de bord Novembre 2017

## Localisation des accidents mortels

Zoom de la carte des accidents mortels 2017 sur les 3 SCoT

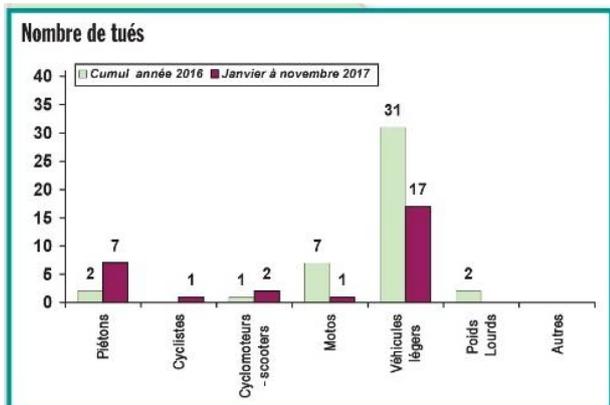


Répartition temporelle et spatiale des accidents mortels

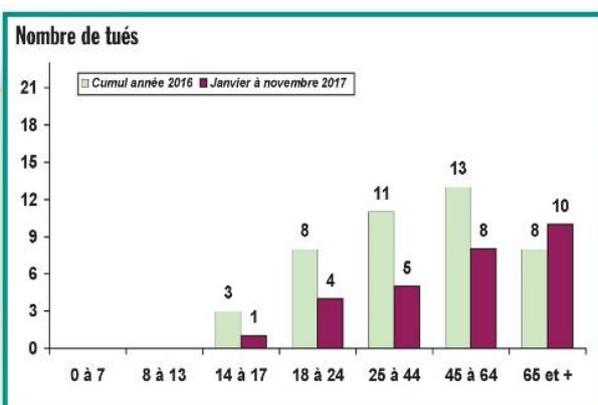


## Typologie des accidents mortels

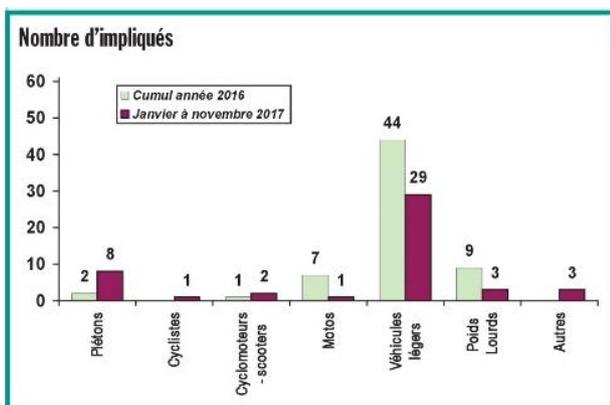
Tués par catégories d'usagers



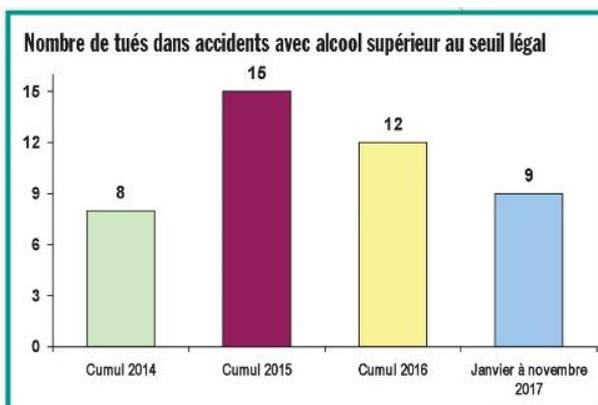
Tués par classes d'âge



Impliqués dans les accidents mortels



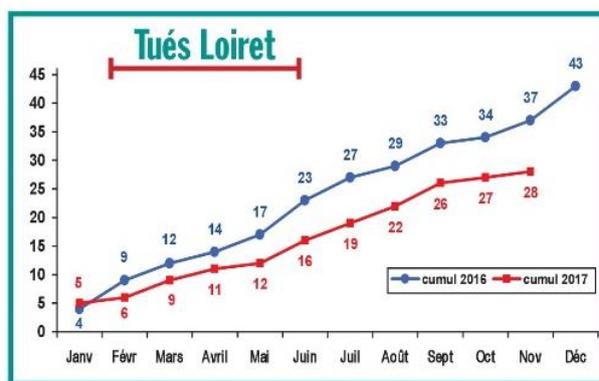
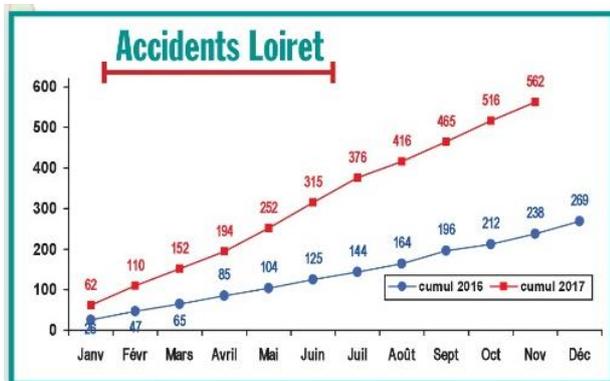
Tués dans accidents avec alcool



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.

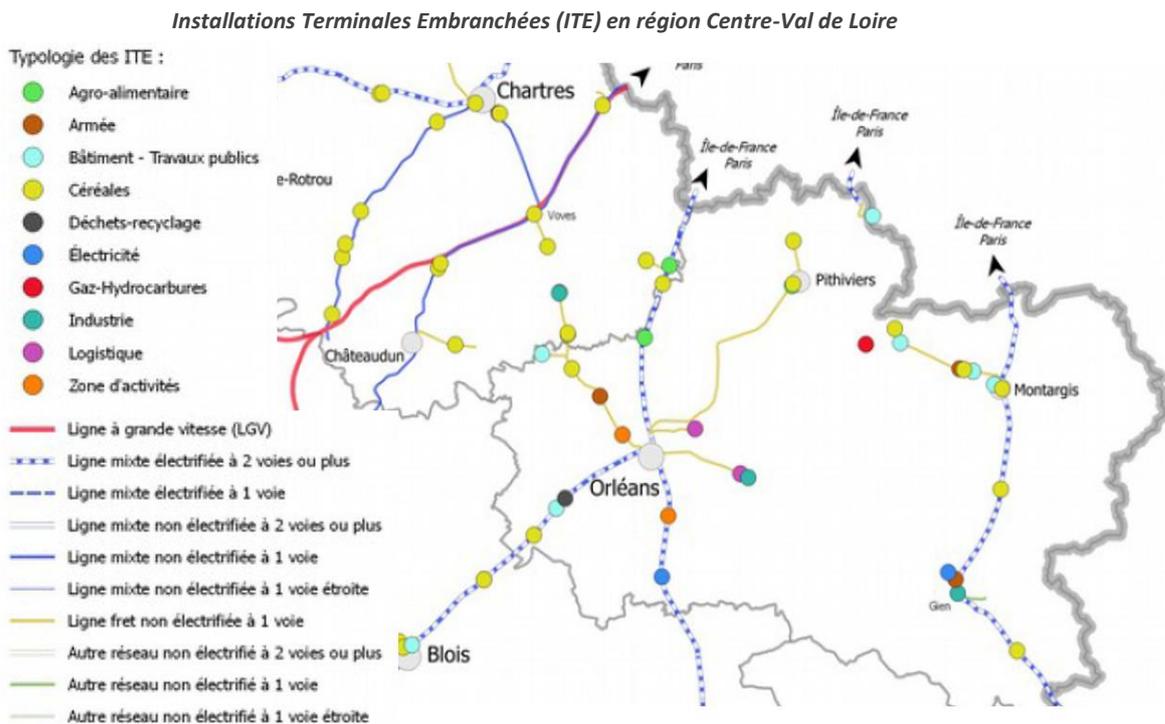
##### Le fret sur le réseau ferré

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.



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 :

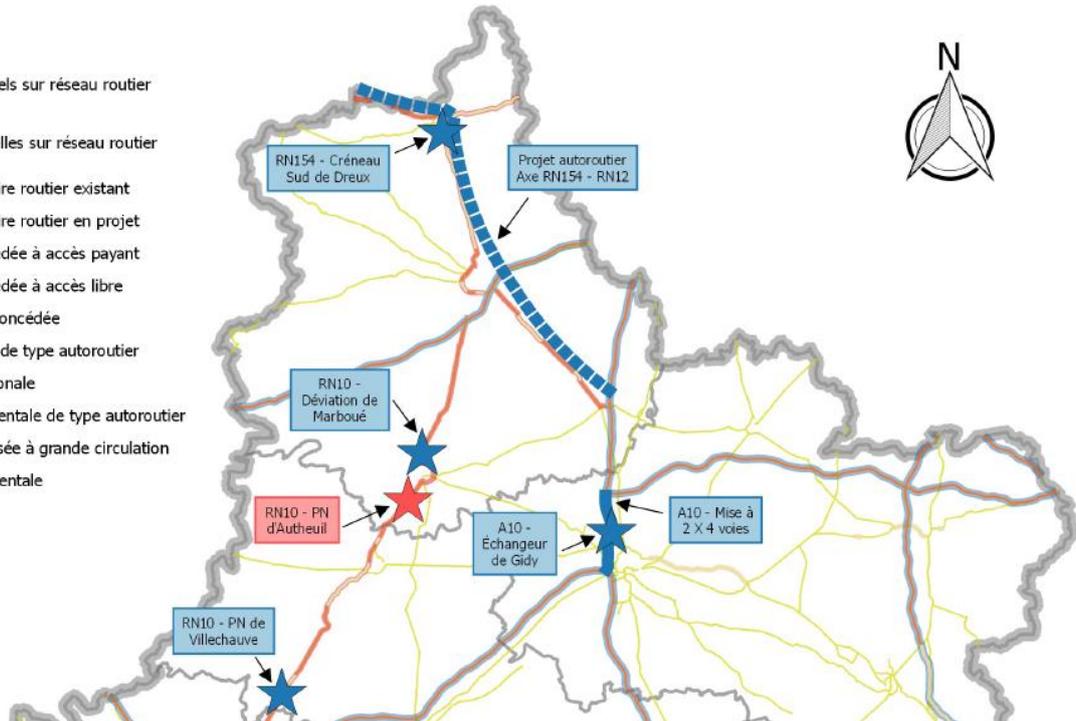
- Un renforcement du maillage impliquant des mesures d'aménagement d'itinéraires et de franchissement de la Loire.
- Une hiérarchisation du réseau pour limiter les effets de diffusion du trafic poids lourds.

#### 4.3.1 Le projet routier de l'Etat de mise à 2x4 voies de l'A10 entre l'A71 et l'A19

Projets sur le réseau routier national en région Centre-Val de Loire

##### Légende

-  Travaux ponctuels sur réseau routier
-  Études ponctuelles sur réseau routier
-  Études sur linéaire routier existant
-  Études sur linéaire routier en projet
-  Autoroute concédée à accès payant
-  Autoroute concédée à accès libre
-  Autoroute non concédée
-  Route nationale de type autoroutier
-  Autre route nationale
-  Route départementale de type autoroutier
-  Autre route classée à grande circulation
-  Limite départementale
-  Limite régionale



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 avec l'autoroute A71 et celui avec l'autoroute A19. La mise en œuvre de ce projet nécessitera près de 7 ans de travaux.

Ce projet vise à faire face à l'augmentation du trafic sur ce secteur projetée par Cofiroute durant les 25 prochaines années. Cofiroute prévoit en effet que le trafic est amené à presque doubler sur cet axe durant cette période (passage de 68 000 véhicules/jour à 100 000 véhicules/jour).

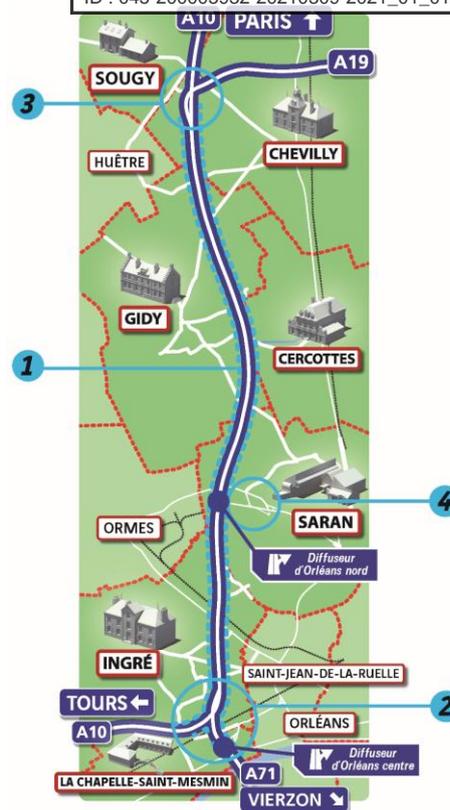
Le projet comprend :

- 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 **dévi**ation 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 2 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.

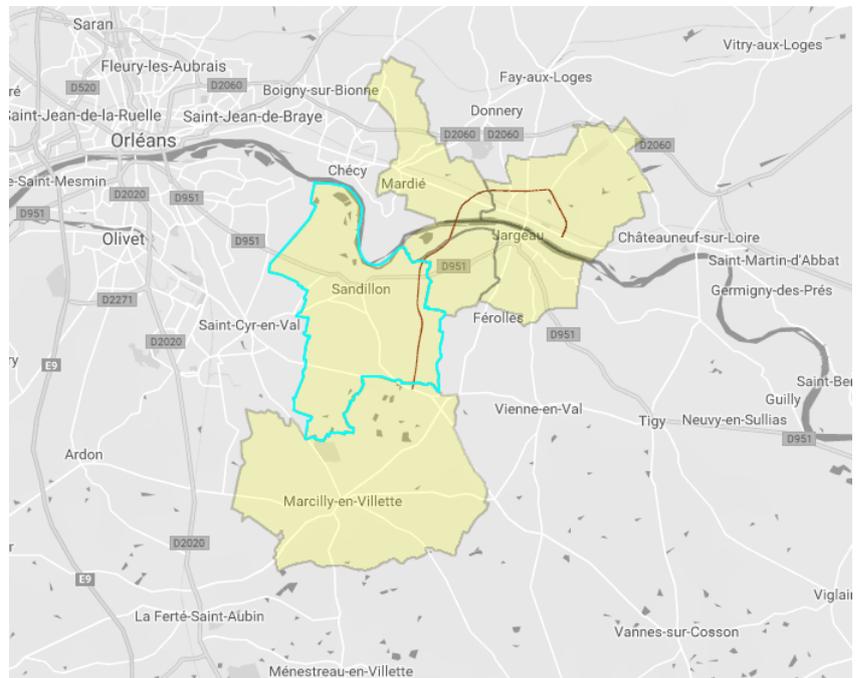
Le tracé retenu permet de dévier, de manière optimale, le trafic de transit des centres villes de Jargeau, Darvoy et Saint-Denis-de-l'Hôtel, polarisé avec l'agglomération orléanaise, en l'orientant vers les axes structurants du département (RD 2060 au nord et RD 14 au sud).

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 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

Il s'agit de la liaison RD2152 - RD18.

Ce projet de déviation est 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.

Après avoir étudié différentes hypothèses, le Conseil départemental a retenu le tracé passant à l'ouest des communes de Meung-sur-Loire (avant Baule) et Cléry-Saint-André. Différents critères ont été étudiés tenant compte du milieu naturel, de l'habitat, de l'urbanisme, de l'agriculture, du paysage, de la sécurité et du coût du projet. Au final, l'itinéraire proposé permet de préserver au mieux l'espace agricole sur le territoire de Cléry-Saint-André, le Bois de la Brosse et les habitations de Dry.

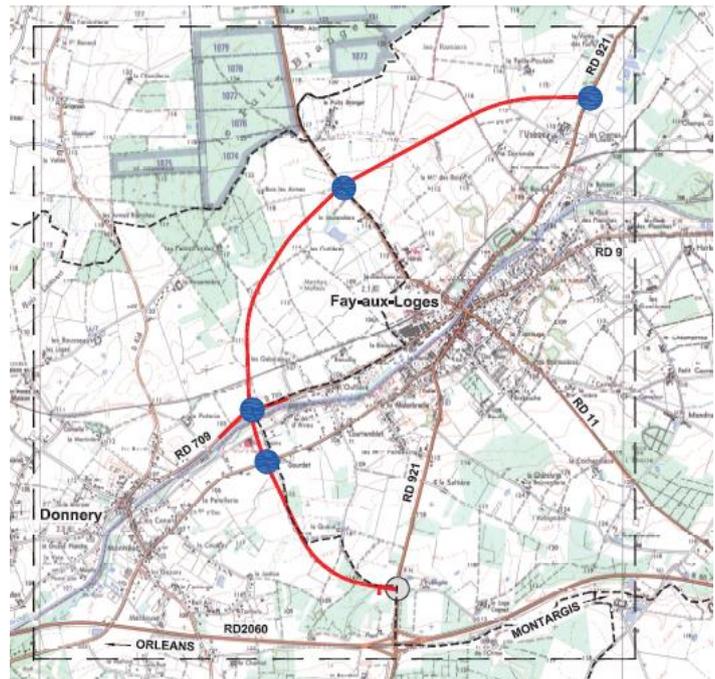
La déviation envisagée, longue de 7,1 km, comporterait deux voies disposant d'une distance de sécurité de 7 mètres de large de part et d'autre de la chaussée, ainsi que 4 carrefours giratoires.



### 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.



#### DÉVIATION DE LA RD921 À FAY-AUX-LOGES PLAN DE LOCALISATION

- Projet de déviation
- Carrefour giratoire projeté
- Carrefour giratoire existant
- - - Limite communale
- - - Zone d'étude

Source : dossier d'autorisation au titre des articles L 214-1 à L 214-6 du Code de l'Environnement

## 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 entraîne 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.

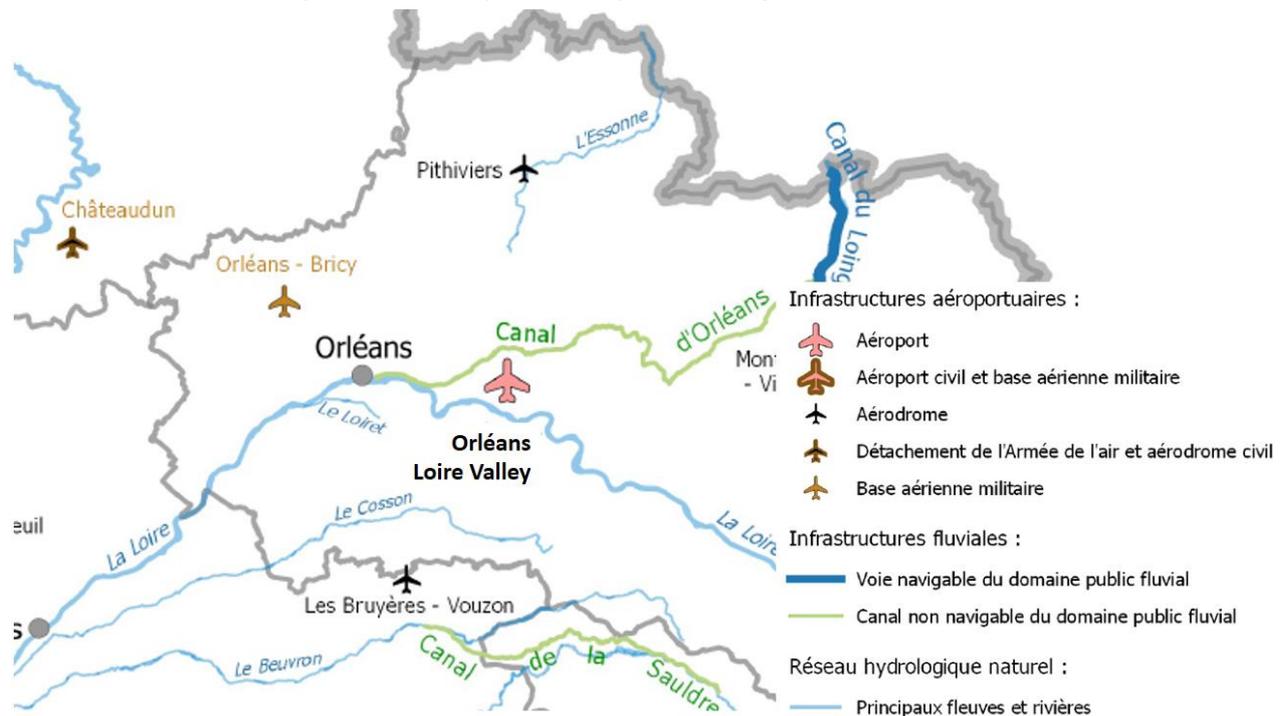
Forces	Faiblesses
<ul style="list-style-type: none"> <li>- Grande qualité des infrastructures routières.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Le transport de marchandises par voie ferrée est actuellement peu développé.</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>- De nombreux projets structurants pour le développement des infrastructures :</li> <li>- Projet routier de l'Etat :</li> <li>- mise à 2x4 voies de l'A10 entre l'A71 et l'A19,</li> <li>- nouvel échangeur sur l'A10 au nord-ouest (commune de Gidy).</li> <li>- Déviation de la RD921 entre Jargeau et Saint-Denis-de-l'Hôtel.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Saturation des routes nationales, notamment sur la RD 2060.</li> <li>- 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).</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Un manque de transversales à l'intérieur des territoires : certains itinéraires sont très fréquentés par les camions, dévalorisant certains trajets et cœur de villages.</li> </ul>

## Enjeux

- **Développer une complémentarité modale entre réseau routier et réseau ferroviaire.**
- **Renforcer le maillage routier : aménagement d'itinéraires et de franchissement de la Loire.**

## 5 UNE ACCESSIBILITE AEROPORTUAIRE

### 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** : aéroport disposant d'infrastructures permettant l'accueil de passagers ou le trafic de marchandises.

### 5.1.1 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...





## 5.1.2 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 1<sup>er</sup> septembre 2015, la base d'Orléans-Bricy abrite à nouveau la 61<sup>e</sup> escadre de transport (unité de transport de l'armée de l'air française formée le 1<sup>er</sup> 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.



*Base aérienne 123 d'Orléans-Bricy. Illustration © Eric Malot*

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 :

- d'une part, aux flottes d'avions A400M et Hercules 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).

## SYNTHESE

### Synthèse de l'ensemble des offres de mobilité

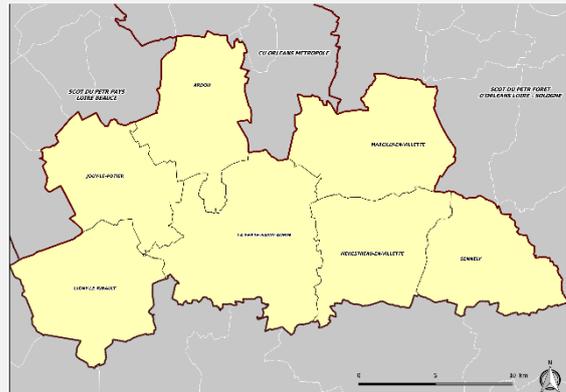
Les conclusions de l'étude inter-SCoT « Mobilités et déplacements » de 2017 (étude KISIO réalisée selon les anciens périmètres de SCoT qui ont évolué en 2017) sur l'analyse de l'ensemble des offres de mobilité sont les suivantes :

	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 <i>Projet de réouverture Orléans – Chartres : 2 haltes au Nord (2023)</i>	1 gare de proximité – niveau d'offre satisfaisant mais fréquentation faible	Aucune gare actuelle <i>Projet de réouverture ligne Châteauneuf – Orléans : 2 arrêts (2021)</i>
	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) + <i>schéma de programmation de 8 nouvelles boucles</i>	3 boucles cyclotouristiques, projet de 8 nouvelles boucles. <i>Démarche d'aménagement de liaisons intercommunales au niveau de la CC val d'Or</i> 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 <i>Projet contournement de Jargeau</i> 3 aires de covoiturage officielles

Source : étude inter-SCoT « Mobilités et déplacements » de 2017, KISIO

**Synthèse générale selon les nouveaux périmètres de SCoT :****Diagnostic****Communauté de Communes des Portes de Sologne**

- Un niveau d'offre des lignes régulières Rémi relativement faible, qui ne constitue pas une alternative crédible à l'automobile pour les trajets quotidiens des actifs.
- Le service de transport à la demande semble mal connu de la population. Des réflexions existent pour la mise en place d'une offre de transport locale à la Ferté Saint-Aubin.
- La gare de la Ferté Saint-Aubin est l'unique du territoire. Elle bénéficie d'un niveau d'offre TER satisfaisant vers Orléans mais sa fréquentation est relativement faible au regard de l'offre. L'offre stationnement y est insuffisante.
- Les communes de l'ouest du territoire sont plutôt orientées vers les gares de l'axe Chaingy-Beaugency pour le rabattement sur le réseau ferroviaire.
- Une offre de cyclotourisme bien développée avec 2 boucles existantes et un schéma de programmation comprenant 6 nouvelles boucles à aménager sur le territoire. Pas de document de programmation pour les aménagements « utilitaires » en dehors du schéma départemental qui préconise le développement des liaisons cyclables vers les établissements scolaires.

**Les enjeux de la transition modale sur le territoire des 3 SCoT**

Le « paysage » de la mobilité sur le territoire des 3 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'Île-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 3 SCoT.

L'infléchissement des tendances observées en termes de mobilités sur le territoire des 3 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.