

**CONSTUIRE
COLLECTIVEMENT
UN CONTRE-
PROJET POUR
LES MAIIS
D'ORLEANS**

INTRODUCTION

Du pont Joffre au pont Thinat, les mails structurent fortement aussi bien le tissu urbain de la ville d'Orléans qu'ils conditionnent la circulation dans les autres communes de la métropole. Si la forme actuelle des boulevards n'est pas satisfaisante, il ne peut être question de valider le projet que tente d'imposer seul le maire d'Orléans, Serge Grouard, **sans concertation ni avec la population ni même avec les maires des autres communes de la Métropole.**

Fidèles à notre esprit de radicalité concrète, nous n'avons pas voulu rester dans une opposition stérile. Au contraire, **nous proposons ici les bases d'un véritable contre-projet pour la requalification des mails.** Nous le faisons en tant que citoyen-ne-s des communes concernées, mais aussi en tant que futur-e-s élu-e-s à la Métropole où, aux manettes, nous finaliserons ce contre-projet en concertation avec l'ensemble des habitant-e-s.

LES PRINCIPAUX DÉFAUTS DU PROJET ACTUEL

Depuis 2022, le maire Serge Grouard a relancé son projet de requalification des mails. Il est accompagné par le cabinet RichezAssociés. La requalification devrait se faire en 2 temps :

La phase 1 concerne la zone allant du pont Maréchal Joffre jusqu'à la place Halmagrand

La phase 2 concerne la zone allant de la place Halmagrand jusqu'au pont Thinat et serait réalisée plus tard.

C'est cette phase 1 qui nous préoccupe aujourd'hui.

Dans le projet tel qu'il est présenté, les ouvrages routiers lourds (pont et trémie) seraient supprimés, il resterait une 2x2 voies dédiée aux automobiles ainsi qu'une voie de bus de part et d'autre de chaque trottoir. Ces aménagements seraient séparés par une « trame végétale » centrale dans laquelle devrait s'insérer une piste cyclable discontinue, qui semble surtout pensée pour la balade et sert de caution pour **justifier l'absence d'aménagements cyclables le long des trottoirs**. Point positif du projet, les trottoirs seraient sensiblement élargis.

Au niveau de la place d'Arc, ces voies se rabattraient du côté de la rue de la République pour libérer une sorte d'esplanade devant la nouvelle façade du centre commercial. La trémie permettant à cet endroit aux piétons d'enjamber la route (et accueillant l'agence postale) serait aussi supprimée dans le cadre d'une transformation profonde et d'un agrandissement du centre commercial. Le stationnement des bus aujourd'hui réalisé au niveau de place d'Arc serait déplacé ailleurs. Le stationnement de voirie serait remplacé par un grand parking souterrain (des chiffres variables ont circulé sur sa capacité) aux abords du campus Madeleine.

Ce projet prétend apaiser le secteur, remettre de la nature en ville et refonder les usages, mais il ne s'agit en réalité que d'un gros relookage préservant l'essentiel du flux automobile et reléguant les autres usages à la marge.

Ainsi, le projet tel qu'il est conçu **rendra la circulation des vélos plus difficile qu'avec la situation actuelle pourtant déjà assez navrante.**

La concertation avec les citoyen·nes a été une véritable farce, complètement déconnectée de l'élaboration du projet qui est en réalité issu d'un tête-à-tête entre le maire et le cabinet RichezAssociés.

PROPOSITION D'UNE MÉTHODE DE CONCEPTION COLLECTIVE FACE À LA MÉTHODE DU MAÎTRE DE LA VILLE QUI DÉCIDE SEUL

Les graves lacunes de ce projet résident probablement dans son élaboration : le maire d'Orléans, se vivant comme le monarque de la ville, fait produire à un bureau d'étude sa vision toute personnelle de la façon dont doit évoluer la ville.

Pour s'en convaincre, il suffisait d'assister à la **prétendue réunion de concertation qui n'en était pas une**. Les personnes présentes étaient autorisées à faire des propositions ou des remarques au monarque qui décidait seul s'il en tiendrait compte et **noyait l'assistance de longs monologues où il était uniquement possible de saisir, au détour d'une phrase, quelques bribes des aménagements qu'il souhaitait**.

Le flou a été maintenu jusqu'à la publication de l'enquête publique le 3 mars 2025 où le projet dans sa forme théoriquement définitive a été dévoilé.

Cette façon de faire est non seulement **irrespectueuse des habitant·es** mais elle est surtout **inefficace pour produire un aménagement rassembleur pour la ville et la métropole**. La preuve en est le projet proposé qui, s'il était réalisé, rendrait le secteur à peine moins invivable que la situation actuelle en ayant fait endurer de longs travaux aux riverain·es et en ayant englouti quelques millions d'argent public.

Ce que nous proposons est simple : la prochaine municipalité doit revenir à l'étape de conception en associant réellement les habitant·es, ce qui implique de **rendre accessible à tou-te-s l'ensemble des données dont disposent la ville et la métropole et d'organiser un processus d'élaboration reposant sur l'intelligence collective**. Aujourd'hui, la population souhaitant donner son avis et faire des propositions est perçue comme une gêne, une perturbation qu'il faut maintenir à distance et distraire.

UNE COMMUNICATION INSTITUTIONNELLE MALHONNÊTE

La mairie communique largement en prétendant que ce projet résoudrait la plupart des problèmes de ce secteur, que la zone végétalisée centrale deviendrait presque un jardin d'Eden, que les nuisances liées au trafic automobile disparaîtraient, que les mobilités actives seraient facilitées...

Tout cela est factuellement inexact et relève de la **désinformation du public**. La mairie semble croire que la population va s'en tenir aux belles déclarations et n'ira pas voir le détail du projet. Il est vrai que la mairie a pris l'habitude de tenir à distance les habitant·es de la plupart des décisions les concernant.

UN PROJET MAL ENGAGÉ

Malgré un accord formel de la métropole pour engager ce projet, les communes de la métropole semblent commencer à réaliser ce qui se cache derrière : un saucissonnage du projet pour dissimuler le coût réel des travaux et un résultat après travaux qui ne résout pas les problèmes du secteur, donc de nouveaux travaux à faire plus tard pour apporter de vraies solutions aux problèmes posés. Ils ne veulent pas payer les caprices de Serge Grouard.

Les villes d'Olivet et de Saint-Jean-de-Braye se sont déjà prononcées défavorablement et ce n'est sans doute qu'un début.

L'ESQUISSE D'UN CONTRE PROJET

Il ne s'agit pas ici de construire intégralement un contre-projet, puisque nous le souhaitons concerté, mais d'esquisser un projet alternatif, en adéquation avec les enjeux climatiques, de mobilité et d'apaisement, objectifs qui devraient normalement guider un tel projet.

ADÉQUATION AVEC LES BESOINS DE MOBILITÉS ACTUELS ET FUTURS

Pour commencer, penser un nouvel aménagement pour cet espace nécessite d'identifier ce qui est insatisfaisant aujourd'hui.

LE PONT MARÉCHAL JOFFRE

La phase 1 du projet démarre juste après le pont Maréchal Joffre. Les ponts sont souvent des goulets d'étranglement, c'est aussi le cas ici. Le nombre de voies du pont détermine la capacité maximum de l'axe nord-sud dont il fait partie. Cet élément détermine fortement la pertinence de l'aménagement qui peut être imaginé au nord.

Aujourd'hui, le pont Maréchal Joffre est une 2x2 voies avec un minuscule trottoir. Cela n'aurait aucun sens qu'une ligne de bus sur une voie dédiée se retrouve momentanément dans la circulation générale quand la voirie se rétrécit. Les bus se trouveraient alors régulièrement bloqués par la circulation automobile, annulant ainsi tout l'intérêt d'une voie dédiée. **Il faut donc qu'une des deux voies dans chaque sens soit dédiée au bus.**

Quel intérêt y aurait-il alors à dédoubler la voie voiture juste après le pont alors que le flux serait identique ? Dans l'autre sens, quel intérêt y aurait-il à garder deux voies de circulation automobile pour les fondre en une seule à l'arrivée du pont ?

Certains experts pourraient considérer que de tels voies de circulation peuvent servir à stocker des véhicules en attente de passage sur le pont, mais cet usage est bien trop marginal pour justifier qu'on conserve une voirie globalement inutile. Le goulet d'étranglement du pont détermine donc la voirie qui doit être reconstruite au nord du pont.

Évidemment il est possible d'élargir un peu le pont avec un nouvel encorbellement ou avec une passerelle accolée mais cela devrait alors être réalisé avant ce qui est pensé comme la phase 1 de requalification des mails. Et même avec ces travaux, un nouvel encorbellement ou une passerelle permettra une circulation correcte des piétons et cyclistes, il ne fera pas gagner des voies pour la circulation motorisée. De plus, **la question très urgente du franchissement cyclable du pont Maréchal Joffre ne pourra pas être éludée en cas de réaménagement, même mineur, du pont, sauf si la collectivité souhaite encore s'affranchir de la loi et être à nouveau condamnée au tribunal administratif.**

LA CYCLABILITÉ

La cyclabilité est un des points noirs du projet de Serge Grouard. Plutôt que d'améliorer la qualité du cheminement cyclable le long du secteur de la phase 1, dont l'aménagement est aujourd'hui peu qualitatif, le maire a décidé de le supprimer et de considérer que la piste cyclable fantaisiste imaginée dans la zone centrale végétalisée serait suffisante pour s'affranchir d'aménagements qualitatifs le long des trottoirs.

Si l'on sait le maire peu soucieux de la sécurité des cyclistes et indifférent aux conflits d'usage occasionnés par de mauvais aménagements, **il franchit ici un nouveau seuil dans l'hostilité envers les cyclistes**. Si ce projet se concrétise, la réalité des pratiques semble assez évidente : les cyclistes seraient contraints de circuler sur les trottoirs ou les voies de bus faute d'aménagement satisfaisant. Il en va de même pour les trottinetistes qui seraient amenées à fréquenter plus intensément les trottoirs ce qui occasionnerait une forte augmentation des conflits d'usage avec les piétons.

La solution est pourtant évidente : il faut des pistes cyclables le long des trottoirs.

Au niveau des intersections avec les rues perpendiculaires à faible trafic, il est aussi possible de mettre en place des trottoirs traversants et des pistes cyclables traversantes permettant d'améliorer sensiblement le confort et la sécurité des usagers vulnérables.

LES TRANSPORTS COLLECTIFS

Comme déjà évoqué ci-dessus, la voie de bus doit se poursuivre sur le pont Maréchal Joffre afin que la circulation des bus ne soit pas affectée négativement par les variations de l'intensité de la circulation automobile.

Des îlots entre la piste cyclable et la voie bus doivent être créés pour accueillir les aubettes et plus largement les personnes attendant, montant ou descendant des bus.

De futurs aménagements de transports collectifs plus capacitaires dans ce secteur seront vraisemblablement nécessaires dans les années à venir. Afin d'éviter des surcoûts et de longs travaux très perturbants si la collectivité décide dans quelques années de créer une ligne de tramway dans ce secteur, il est nécessaire de penser dès aujourd'hui à un aménagement compatible avec cette éventualité. Ainsi une bande enherbée au centre de la zone végétalisée doit être laissée vierge de tout nouvel aménagement pour pouvoir accueillir les voies de tramway et l'implantation des passages piétons doit être compatible avec l'installation des stations. **Il ne s'agit pas de prendre la décision aujourd'hui mais de rendre ce projet possible en minimisant les perturbations pour les riverains et le surcoût pour le contribuable.**

LA PLACE D'ARC

Le projet soumis à enquête publique prévoit de faire passer les 6 voies de circulation motorisées sur la place qui servirait d'esplanade à la nouvelle façade de la galerie commerciale. Ces 6 voies seraient rabattues du côté de la rue de la République, probablement pour préserver un peu les abords de la nouvelle façade de la galerie commerciale.

La ligne A verrait son trajet simplifié, ce qui est rendu possible par la suppression du cheminement piéton actuel qui enjambe la circulation motorisée.

Serge Grouard ne se représente sans doute pas ce qu'implique pour les piétons de franchir 6 voies de circulation pour traverser la place. Ce projet réduira la taille de la place d'Arc et la rendra totalement hostile aux piétons du fait de l'intense flux de véhicules.

Quant à la piste cyclable dysfonctionnelle, elle s'arrêterait purement et simplement au niveau de la place.

Une autre option que nous proposons est de ne garder en circulation sur la place que les transports actifs et collectifs (bus, tramway et vélo et piétons) et de préserver et réaménager le tunnel pour faire passer les automobiles sous la place.

STATIONNEMENT AUTOMOBILE

Le projet du maire prévoit la fin du stationnement de voirie dans le secteur prévu par la phase 1. Ce stationnement serait plus que compensé par un parking souterrain de grande capacité (là où le tram B traverse les mails). Les chiffres annoncés fluctuent : selon les documents les plus récents, le parking aurait une capacité d'environ 300 places. Le nombre de places n'est pas la seule incertitude, le prix d'un tel aménagement est lui aussi fluctuant. **Les tarifs évoqués ne tiennent d'ailleurs compte que du coût de création de l'équipement mais pas de son coût de fonctionnement.**

Rappelons que la circulation sur les mails diminue d'année en année tandis que les transports actifs et collectifs progressent. Toutefois les promoteurs de ce projet justifient la création de ce parking par le besoin qu'auraient les personnels du campus Madeleine (qui devrait ouvrir avant le début des travaux de requalification des mails) de venir en voiture au travail.

Ce besoin nouveau n'est jamais démontré et semble surtout reposer sur un a priori concernant la persistance dans le temps des pratiques de mobilité actuelles. Le parking souterrain tout proche (au niveau de la médiathèque) semble pourtant loin d'être occupé au maximum de ses capacités, il en est de même des parking relais les plus proches.

Partons de l'hypothèse où un tel besoin pour l'usage du campus serait réellement avéré et estimé durable dans le temps. Il serait alors bien plus pertinent de concevoir ce stationnement en silo, sur le site du campus ou dans sa proximité immédiate. Ce bâtiment pourrait ressembler à n'importe quel immeuble de logement ou de bureau des environs et être conçu pour pouvoir être aisément transformable en logements ou bureaux si le besoin venait à évoluer dans le temps. **Les aménagements que nous faisons aujourd'hui doivent aussi être pensés pour le futur.**

Dans un territoire grandement construit autour de la Loire, il est également toujours étonnant de constater que les choix d'urbanisme ignorent systématiquement les conséquences d'une éventuelle crue d'ampleur.

Enfin, outre sa possibilité de changer d'usage avec l'évolution des besoins et d'être moins sensible aux inondations, un parking silo est, à capacité égale, généralement moins cher qu'un parking souterrain.

UN SECTEUR QUI CESSE D'ÊTRE HOSTILE ET TOXIQUE

Ce secteur est aujourd'hui très peu hospitalier. Les riverain·es vivent autour d'un axe de circulation qui est plus proche d'une autoroute que d'une paisible voie urbaine.

La mairie reconnaît ce diagnostic mais n'en tire aucune conclusion adéquate, son projet de grand relooking ne résout pas ce problème et les progrès à l'issue des travaux seront marginaux.

Là encore, la réponse est pourtant évidente : **il faut réduire le flux de véhicules motorisés et sa vitesse. Pour cela il faut décourager le trafic de transit et ne garder, pour l'essentiel, que la desserte du secteur.**

On n'incite pas réellement à changer la façon de se déplacer s'il reste plus intéressant, pour traverser Orléans, de passer par les mails en voiture plutôt que d'emprunter des axes plus adaptés à un trafic de transit.

Il ne s'agit pas que de rendre ce secteur plus agréable à vivre, **il s'agit de se soucier de la santé et de la sécurité des habitant·es.** Améliorer la qualité de l'air, faire de ce secteur un endroit où l'on a envie d'habiter et de se promener est l'un des objectifs que ne remplit pas ce projet.

Pour y parvenir, il s'agit de réduire la voirie dédiée aux automobiles à une voie dans chaque sens de circulation et de consacrer la surface économisée à des usages récréatifs et adaptés à la ville de demain (**site de compostage collectif de proximité, équipement sportifs, îlots de fraîcheur, verdure...**).

Il est étonnant que l'arrivée imminente du campus Madeleine et de ses milliers d'étudiants ne soit pas perçue comme une occasion de dynamiser le quartier et d'offrir un cadre de vie agréable. **Un secteur apaisé pourrait inciter les étudiant·es et les personnels universitaires à habiter et flâner dans les mails et amènerait avec eux le développement de commerces et d'espaces culturels ou récréatifs.** Au contraire, le projet actuel franchement inhospitalier incitera la communauté universitaire à rester sur le campus Madeleine ou à investir d'autres secteurs proches du campus, évitant soigneusement la zone des mails qui resterait sinistrée.

UN REGAIN DE BIODIVERSITÉ

Ne pas mener à bout le projet du maire permettra de préserver une partie des arbres aujourd'hui promis à l'abattage. Ne consacrer qu'une voie de chaque côté à la circulation automobile sera également un facteur de préservation des arbres.

Il faut se rendre à l'évidence : il n'est pas possible de préserver l'ensemble des arbres ; par exemple la suppression des trémies pour aller vers un aménagement sur un niveau est une bonne évolution mais les arbres et arbustes présents sur les zones pentues devant être aplanies devraient vraisemblablement être sacrifiés.

Les arbres et la végétation sont précieux, ils nous rendent divers services écosystémiques (régulation des températures et de l'humidité, régulation des eaux, dépollution...) et leur présence doit être accrue en ville en général et sur ce secteur en particulier.

La ville d'Orléans attribue à chaque arbre présent sur l'espace public une valeur financière. Si on prend cette valeur comme base de référence (il serait possible de questionner les critères de détermination mais nous choisissons ici de nous abstenir), en partant de cette évaluation, il est possible d'attribuer une valeur à la perte planifiée du patrimoine arboré. En fonction de la valeur de chaque arbre, il est possible de construire des scénarios alternatifs de préservation au cas-par-cas.

Ainsi, un arbre ayant une valeur reconnue comme importante pourra faire l'objet de mesures de préservation passant, par exemple, par son déplacement. Cette mesure n'est généralement pas retenue car complexe et donc coûteuse, mais face à la menace de perte d'un actif déjà reconnu comme précieux, cette option peut être considérée.

Pour des arbres n'ayant pas une valeur reconnue aussi favorable, il est aussi possible de différer l'abattage pour laisser le temps aux nouveaux arbres plantés d'assumer une grande partie des fonctionnalités écologiques des arbres amenés à être coupés.

Une partie de la valeur de ces arbres peut résider davantage dans leur intérêt botanique qu'écologique. Il est alors possible de procéder à des multiplications via des semis ou

des boutures et là encore d'attendre que ces sujets grandissent avant de couper le sujet remarquable.

Ces abattages différés ne sont sans doute pas possible pour l'ensemble des individus mais cette option doit être sérieusement considérée. Si on reprend le scénario d'un tramway qui viendrait s'insérer dans la partie centrale dans le futur, ce type de mesures pourrait permettre de préparer son arrivée plus sereinement.

CONCLUSION

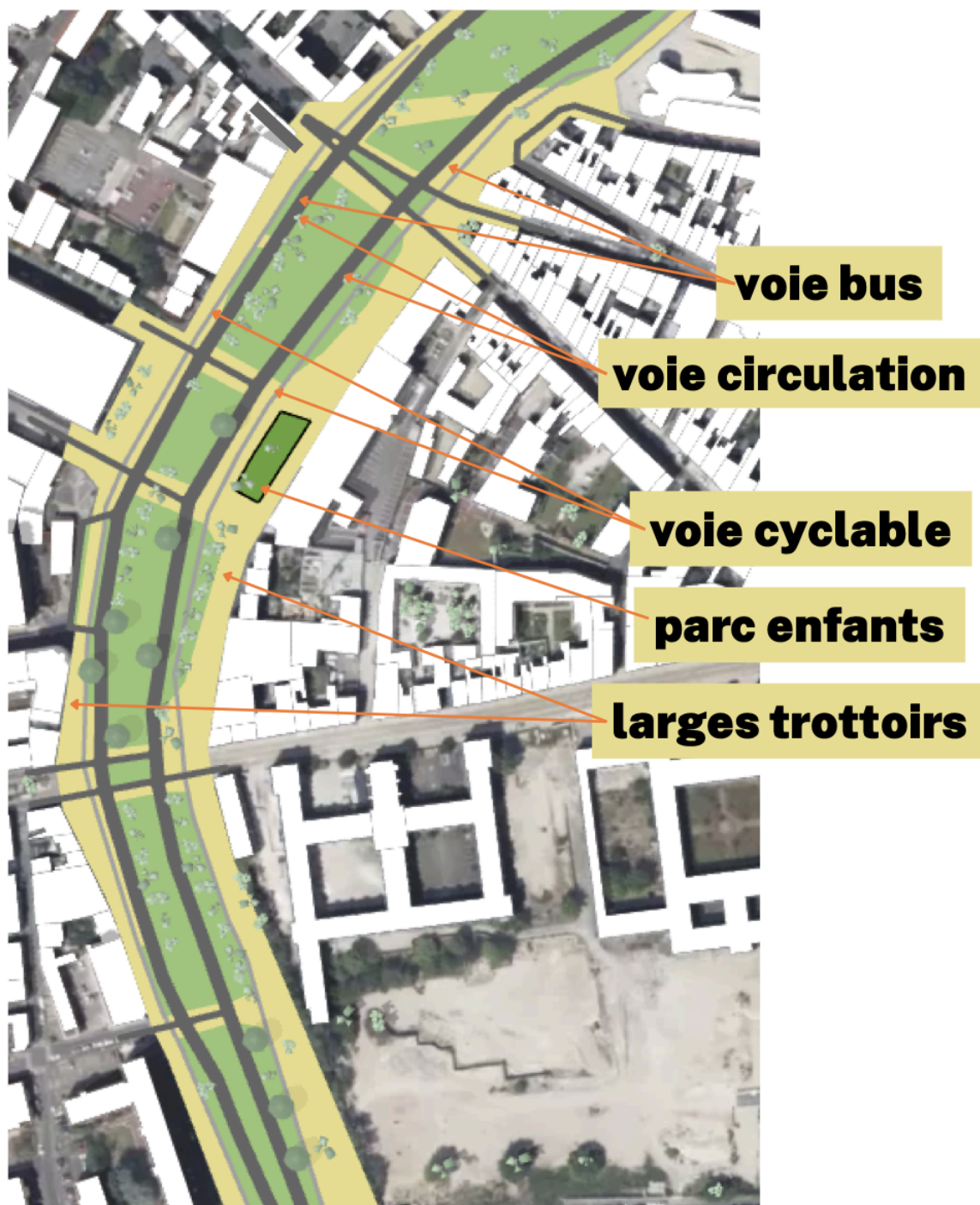
Vous l'aurez compris, notre but est de co-construire avec les habitant-es et les usagers afin de transformer en profondeur cet axe pour en faire un lieu de vie et pas uniquement un lieu de passage.

La France Insoumise souhaite créer des espaces de vie, mettre en en valeur les différentes zones de ces boulevards, comme la patinoire ou bien le FRAC et tisser des liens entre les différents quartiers traversés.

Rejoignez-nous pour partager vos expériences, vos idées, vos envies.

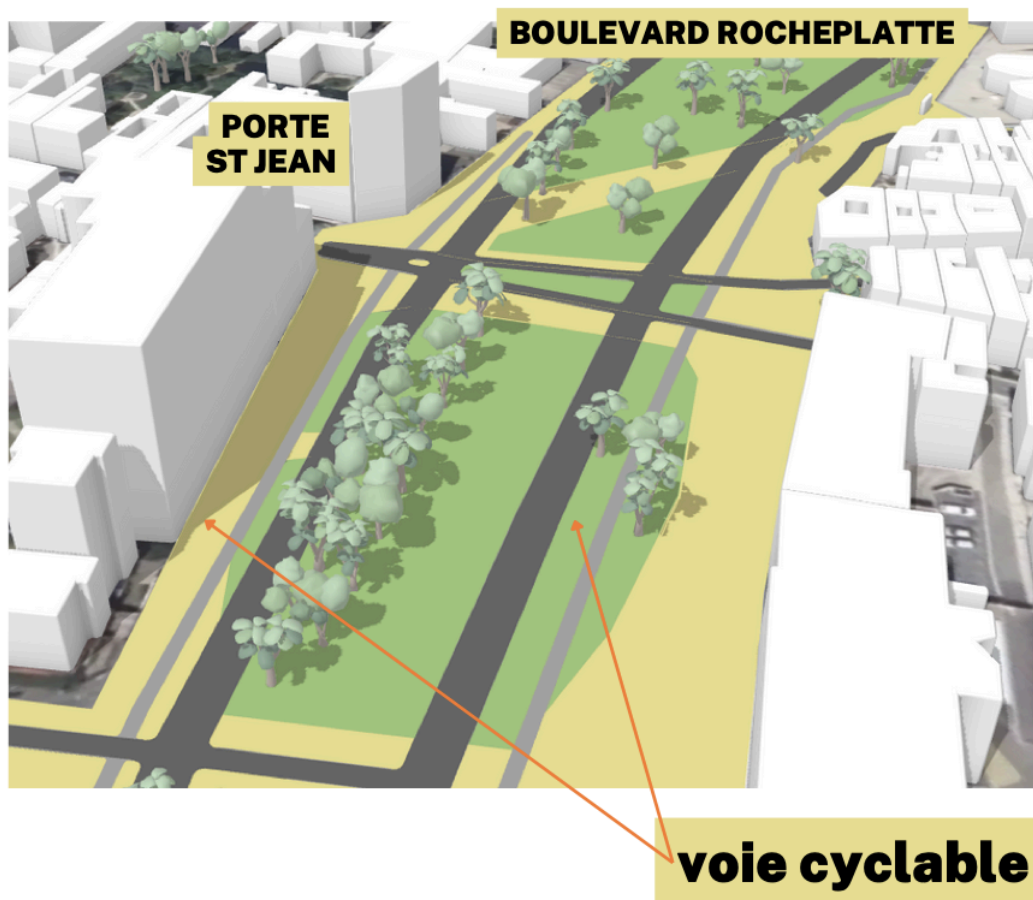
Nous souhaitons entendre les voix de toutes et tous pour **imaginer ensemble la ville de demain.**

Annexe 1

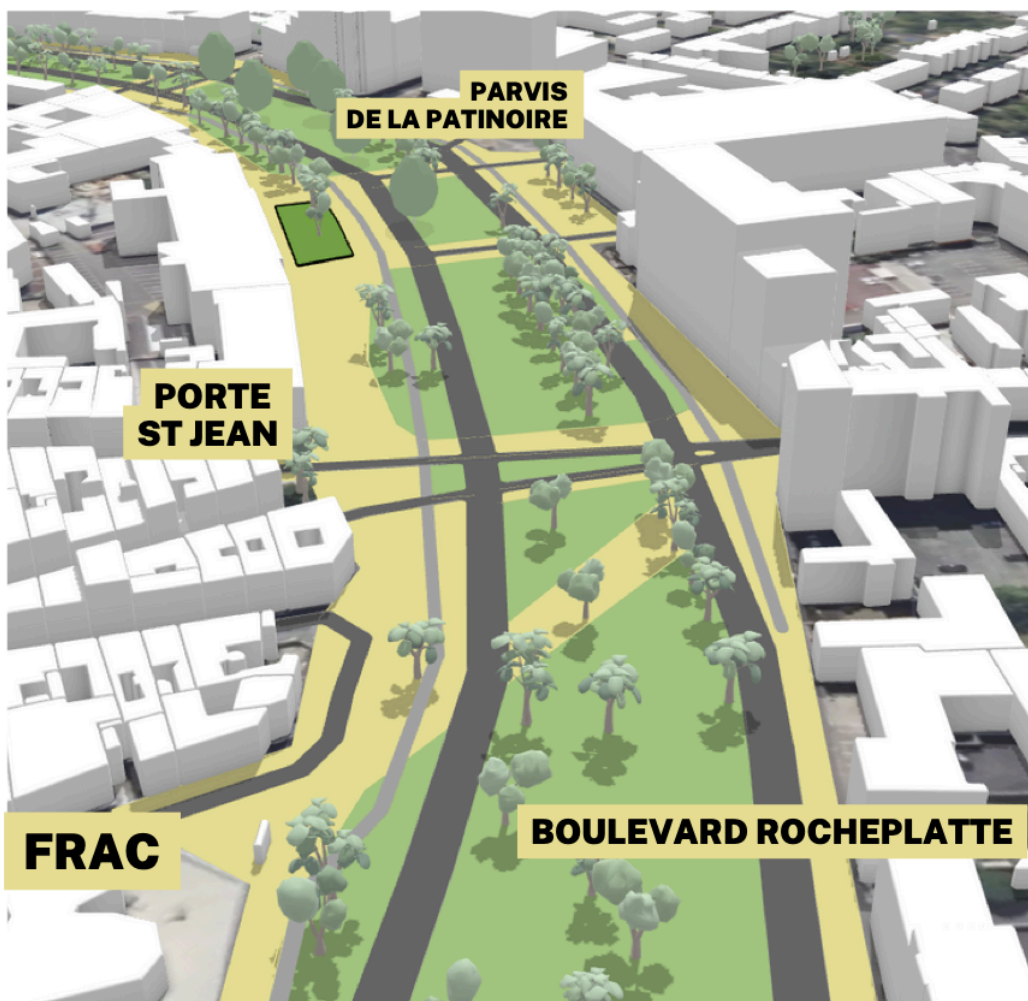


Boulevard Jaurès

Annexe 2



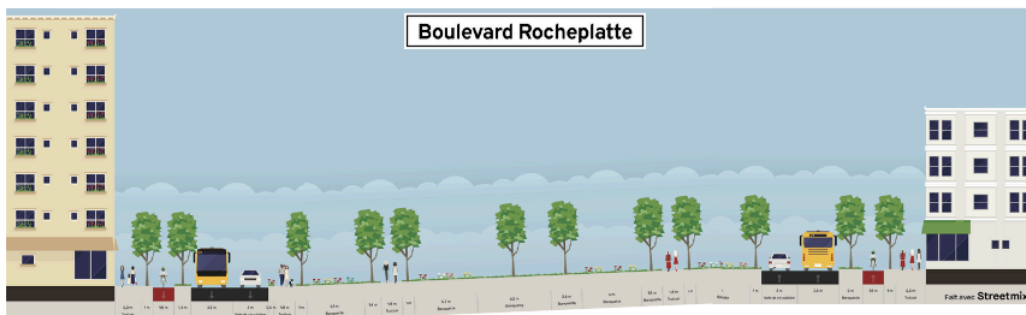
Annexe 3



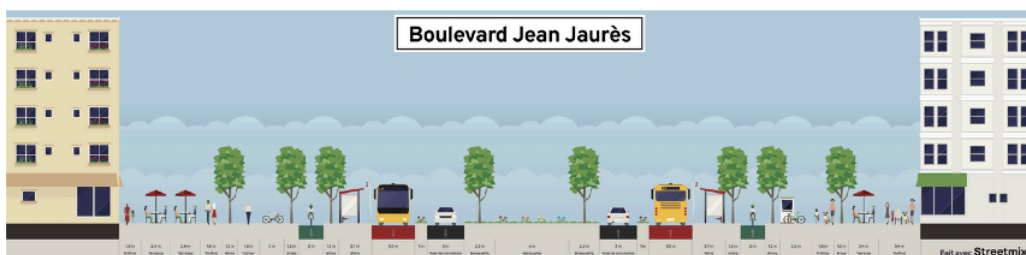
VUE VERS LE SUD

Annexe 4

VUE COUPES BOULEVARD ROCHEPLATTE



VUE COUPES BOULEVARD JEAN JAURÈS

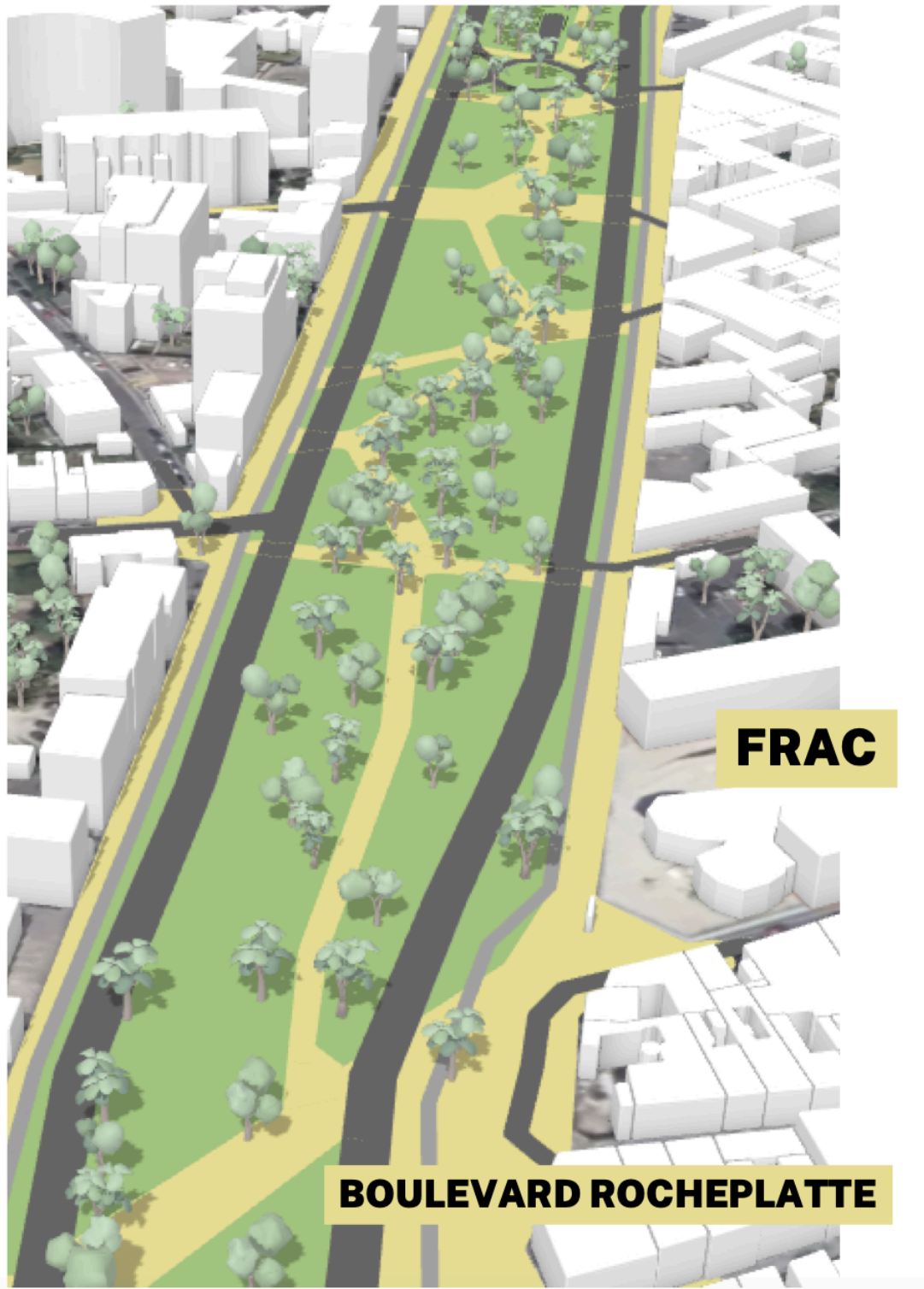


Annexe 5

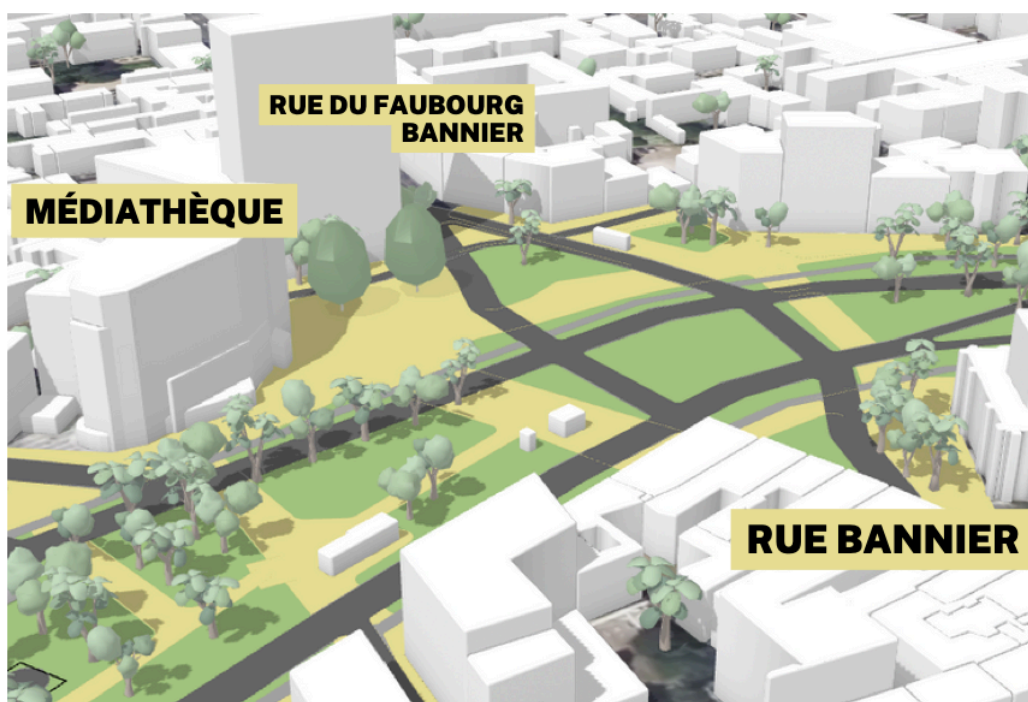


BOULEVARD ROCHEPLATTE

Annexe 6



Annexe 7



Annexe 8



VUE VERS L'OUEST