

LE PROGRAMME

CHAPITRE 9

TRANSPORTS, MOBILITÉS ET ACCESSIBILITÉ



Orléans
En commun



LISTE SOUTENUE PAR

LA FRANCE INSOUMISE



9. Transports, mobilité et accessibilité

La pollution de l'air dans la métropole est une urgence sanitaire que peine à cacher une échelle de mesure dont le niveau dit «moyen » est parmi les plus bas échelons.

Nous ne pouvons plus laisser tousser la population et faire comme si tout allait bien ou en pariant que les voitures électriques rendront bientôt cela supportable.

Nous avons la responsabilité d'assurer à tous un air respirable. Le niveau de bruit le long de certains axes est aussi un problème sanitaire, bien qu'aujourd'hui très peu pris en compte, les objectifs définis jusque-là prévoyant au mieux de « ne pas dégrader la situation actuelle »

Tous transports confondus, la consommation de produits pétroliers représente la moitié de notre impact climatique.

Nous devons assurer à tous de circuler sans danger dans la ville, ce que ne permettent pas aujourd'hui les aménagements de la voirie : ils sont dangereux pour les cyclistes sur l'essentiel du réseau et la situation est à peine meilleure pour les piétons.

Des passages piétons sont même supprimés et des trottoirs diminués pour préserver et créer des places de stationnement.

Même si la commune ou la métropole ne peuvent pas seules aboutir à la « vision zéro » (zéro mort et zéro blessé grave) comme formulé dans les pays nordiques, l'attention apportée par la collectivité à la qualité des aménagements ainsi que le renforcement des opérations de prévention et de verbalisation peuvent fortement contribuer à cet objectif.

Évidemment, l'État a un rôle décisif à jouer dans ce domaine et une coopération étroite est souhaitable.

La population d'Orléans s'accroît et la conception actuelle de la ville tend à concentrer certains usages dans un petit nombre d'espaces. Puisque la voiture individuelle est depuis les années 1970 le moyen de transport majoritaire, certaines zones sont encombrées presque en permanence.

Créer de nouvelles voies automobiles ne ferait qu'aggraver le problème. Le report modal rapide de la voiture individuelle vers les transports collectifs et actifs (marche et vélo principalement) est la seule voie raisonnable pour améliorer la qualité de vie des habitants.

Y compris pour les automobilistes, la situation est devenue invivable, le temps perdu dans les embouteillages pourrait être plus utilement employé.

Aujourd'hui l'essentiel des aménagements de voirie n'est pensé que pour la circulation automobile, les aménagements de voirie pour les autres types de mobilité sont souvent incohérents, discontinus et en mauvais état (cette voirie dégradée abîme d'ailleurs très rapidement les vélos y circulant et incite fortement les cyclistes à choisir des vélos « tout terrain » plutôt que des vélos pensés pour la ville).

Ces mauvais aménagements génèrent des conflits d'usage multiples et donc occasionnent d'inutiles tensions et des clivages artificiels.

L'État via le CEREMA fait bien diverses recommandations sur la conception des aménagements mais il ne s'agit que de préconisations et il apparaît important que la commune et la métropole s'approprient pleinement cette question en votant des lignes de conduite regroupées dans un document pratique accessible à tous.

Augmenter l'usage des mobilités actives ne passe pas seulement par l'ajout de pistes cyclables et de parkings à vélos, c'est aussi la transformation des « zones à traverser » en « espaces de vie » via l'embellissement de l'environnement (trottoirs de qualité, végétalisation, baisse du bruit routier...) et l'enrichissement de ces espaces par des fonctionnalités nouvelles (espaces de compostage, boîtes à livres, cabanes à don, commerces et services, activités artistiques...) qui donnent envie de se déplacer autrement et plus largement changent notre rapport à l'espace public.

Repenser la voirie et ses usages c'est aussi apaiser la ville.

Ces aménagements sont encore trop souvent cantonnés aux zones urbaines, là où les élus s'imaginent que la demande existe. Ailleurs les obligations légales ne sont souvent même pas satisfaites.

Par exemple, la définition d'une « ville de la proximité », formulation en apparence conforme à nos attentes, tend en réalité à concentrer les efforts d'offres de services et de transports collectifs sur 10 % de l'espace de la Métropole, certes comportant la moitié des habitants, emplois et services, mais laissant de côté l'autre moitié.

Cette transformation des usages nécessite de prendre en compte les besoins des habitants, en particulier les plus vulnérables, et de faire sensiblement mieux qu'aujourd'hui pour y répondre.

La combinaison des transports collectifs et actifs doit très vite s'adapter aux besoins actuels et futurs de mobilité. C'est cette approche globale, intimement imbriquée dans la planification écologique que nous voulons construire.

A. Transports collectifs

Nous disposons à Orléans d'un réseau de transport collectif qui est loin de donner satisfaction à ceux qui doivent l'utiliser. Que ce soit sur le tracé des l'insatisfaction est habituelle chez ceux qui doivent compter sur ce moyen de transport pour se déplacer. Nous avons conscience que les transports en commun sont une partie de la réponse à la congestion de la voirie, à la pollution de l'air ou simplement à un accès universel de l'ensemble des citoyens à la mobilité.

La voiture individuelle représente encore un moyen massif de déplacement, l'augmentation de la population et des déplacements rend cette modalité de transports de plus en plus inadaptée, sans même parler de la pollution de l'air, du bruit ou des dangers engendrés pour les autres usagers.

Bien que bus et tramways représentent une part significative de la mobilité de demain, ils sont bien souvent bloqués par les voitures d'aujourd'hui.

Un travail de réaménagement des voiries devra être opéré pour que bus et tramways soient sensiblement moins affectés par les variations du trafic automobile.

Dans de nombreux cas, des voies dédiées et un renforcement de la logique de priorité aux intersections font partie de la solution.

La mesure phare de la mandature sera la mise en place de la gratuité totale des transports collectifs couplée au renforcement de l'offre.

Cette mesure, nécessaire pour réaliser la planification écologique, est financièrement supportable par la collectivité et même plus efficace en ce qu'elle réduit le coût de collecte et les opérations de contrôle.

Elle permettra d'inciter d'actuels automobilistes à essayer puis adopter les transports collectifs pour une part croissante de leurs déplacements.

Aujourd'hui nombre d'automobilistes n'ont pas d'alternative satisfaisante via les transports collectifs.

Même si la voiture ne disparaîtra pas complètement, le développement de nouveaux trajets rapides, fiables et fréquents s'appuyant pour partie sur des infrastructures nouvelles, permettra aux habitants d'avoir le choix.

Par exemple, depuis la mise en place de la gratuité des transports pour les habitants de la métropole de Montpellier en décembre 2023, la fréquentation a augmenté de 33% dans les bus et tramways du réseau.

Dès que possible, a minima à la fin de la concession, les transports collectifs seront assurés directement par la collectivité, sans passer par un opérateur privé.

Il s'agit pour la collectivité de gagner en compétences dans ce domaine pour permettre une coopération plus fine entre les services publics et faire des économies en arrêtant de financer les délégataires.

Des coopérations techniques devront être nouées avec d'autres collectivités ayant fait ce choix.

Étendre l'offre

- 1 Étendre et densifier le réseau de bus pour fournir des solutions de mobilité nouvelles, faciles et rapides ne passant pas forcément par le centre-ville.
- 2 Ouvrir une vaste concertation métropolitaine autour du tracé des futures lignes de tramway et des éventuelles extensions en rendant accessible à la population l'ensemble des données techniques et des outils de simulation nécessaires à l'élaboration d'un avis éclairé.
- 3 Proposer dans cette concertation la création d'une autre ligne de tramway sur l'axe Nord-Sud, entre la gare de St-Cyr en Val et Saran, qui deviendra la ligne C, sous réserve de faisabilité technique.

- 4 Étendre les possibilités de transport à la demande (l'actuel ResaTAO) pour desservir les arrêts de bus et de tramway au-delà des heures qui justifient la circulation de véhicules de grande capacité.
- 5 Encourager la mise en place d'une liaison ferroviaire régulière entre Orléans et Gien en passant par Châteauneuf-Sur-Loire pour améliorer le confort de transport des habitants, désengorger la D2060 et limiter la pollution liée aux déplacements domicile-travail en voiture sur cet axe.

Fiabiliser l'offre et améliorer le confort des usagers

- 6 Investir pour augmenter le nombre de rames de tramway mobilisables durant les heures de pointe, en parallèle d'un plan de recrutement et de formation des conducteurs.
- 7 Soulager le réseau de tramway durant les périodes de grande affluence en faisant circuler, en même temps que le tramway, les bus relais prévus initialement pour les périodes de panne.
- 8 Garantir une fréquence de passage des bus compatible avec un usage ordinaire, y compris durant les week-end et vacances scolaires.
- 9 Améliorer significativement la régularité des lignes de bus sur les axes structurants en les rendant moins dépendantes des aléas de la circulation automobile, notamment en développant les lignes de bus en site propre.
- 10 Mettre en place une régie publique des transports qui améliore la maintenance du matériel, les relations avec les usagers et les conditions de travail des agents.
- 11 Repenser la communication des usagers avec l'opérateur de transport, en réorganisant les outils pour permettre aux usagers de faire remonter facilement leurs idées et leurs réclamations et assurer un suivi du traitement des demandes.

- 12 Créer un bureau des temps afin de lisser les pics de fréquentation.
- 13 Regrouper les arrêts des bus des compagnies privées traversant la France voire l'Europe à la gare routière plutôt que dispersées sur la métropole dans des lieux inadaptés.
- 14 Utiliser les caméras embarquées dans les tramways pour permettre aux conducteurs de transmettre facilement les images des automobilistes enfreignant le code de la route et obligeant les tramways à procéder à des freinages d'urgence pénibles et risqués pour les usagers. Si nous ne pouvons pas vidéo-verbaliser, il faut au moins pouvoir quantifier précisément le phénomène pour y apporter des réponses adaptées.
- 15 Adapter la voirie pour que les cyclistes et trottinettistes aient de meilleures options que de rouler sur les voies de tramway.
- 16 Arrêter d'utiliser les bus et tramways comme supports publicitaires, en particulier quand ces publicités sont apposées sur les vitres et donc gênent directement l'usage ordinaire de ces moyens de transport, par exemple en empêchant les arrivants de voir où il y a de la place.
- 17 Tendre vers le 100 % accessibilité pour les personnes en situation de handicap à tous les transports publics et d'une manière générale à tous les lieux publics et la voirie.
- 18 Repenser les aubettes liées aux bus et tramways pour offrir une protection efficace contre la pluie.
- 19 Réorganiser le travail des contrôleurs (en attendant la gratuité des transports) afin que les opérations de contrôle ne perturbent plus la circulation des bus et tramways. L'obligation de pointer à chaque montée ou correspondance sera supprimée pour les abonnés.

Faciliter le report modal et l'intermodalité

- 20** Planifier l'accès gratuit aux transports en commun pour tous afin de limiter l'usage des véhicules individuels dans les déplacements du quotidien au sein de la métropole et réduire les inégalités socio-spatiales entre les citoyens. C'est aussi une mesure d'efficacité économique visant à réduire les coûts de collecte des ressources nécessaires au fonctionnement du réseau.
- 21** La gare SNCF de St-Cyr en Val deviendra un nœud intermodal d'importance métropolitaine :
- la fréquence des trains entre cette gare et la gare d'Orléans sera sensiblement augmentée ;
 - pourra être le terminus de la nouvelle ligne de tramway Nord-Sud ;
 - deviendra un point de passage des lignes de bus du secteur ;
 - pleinement intégré au réseau cyclable du secteur, avec un stationnement vélo sécurisé ;
 - construction d'un parking silo à destination des automobiles, pensé pour pouvoir être aisément transformé en immeuble d'habitation ou de bureau en fonction de l'évolution du besoin de stationnement automobile.
- 22** Signaler par un pictogramme les portes du tramway conseillées pour entrer avec son vélo afin de faciliter l'accès aux espaces dédiés et diminuer les interactions négatives entre utilisateurs.
- 23** Installer des rack à vélo dans chaque voiture de tramway et non juste dans certaines d'entre-elles comme actuellement.
- 24** Installer des box à vélo au niveau d'arrêts de tramway et de bus pour faciliter l'intermodalité.

B. Transports actifs

La mise en sécurité des cyclistes relève de la responsabilité de la commune. Aujourd'hui, la plupart des voies et des intersections sont dangereuses pour les cyclistes.

Nous ne rattraperons pas le retard accumulé dans ce domaine en un seul mandat, mais nous pouvons sensiblement réduire le problème.

Dans ce document nous parlerons peu des trottinettistes car leurs besoins sont jugés similaires à ceux des cyclistes.

Le franchissement de la Loire est un vrai problème aujourd'hui. Le dernier progrès date déjà du mandat précédent, il s'agit du pont George V devenu un axe cyclable majeur depuis la création de la piste bidirectionnelle.

Ce n'est pas le cas pour le pont Maréchal Joffre, son usage par les cyclistes n'y est en théorie pas autorisé bien qu'incontournable pour nombre d'entre eux.

Il est urgent d'aménager ce pont pour le rendre pleinement cyclable.

Au-delà de la nécessaire mise en sécurité des cyclistes, une myriade d'aménagements devront être repensés afin d'améliorer sensiblement leur confort comme l'attention portée à la conception et l'entretien des pistes cyclables ou l'implantation d'arceaux à vélo.

Une voirie adaptée aux besoins

24 Étendre le réseau cyclable en priorisant l'effort de mise à niveau des aménagements sur les axes à fort potentiel cyclable. La proposition faite par l'association DAMMO en 2023 de 10 lignes constituant ce qu'ils appellent le « Res'O »³ sera une source d'inspiration majeure de la première phase de déploiement. Le travail de conception fine se fera en coopération étroite avec les associations de cyclistes et les autres collectivités territoriales, en particulier le département du Loiret et son projet autour du réseau points-noeuds multimodal.

- 25** Mettre en place un Comité Vélo associant les services métropolitains chargés des déplacements, les associations et collectifs citoyens. Ce comité-vélo sera consulté avant tout engagement de travaux de voirie et aura notamment pour mission d'identifier et d'analyser les aménagements les plus qualitatifs réalisés ailleurs pour inspirer les aménagements orléanais.
- 26** Améliorer sensiblement la qualité des aménagements cyclables via la réalisation d'un guide métropolitain des aménagements cyclables. Il comprendra notamment :
- ▶ un rappel des obligations légales en matière d'aménagements cyclables, notamment la loi LAURE⁵ ;
 - ▶ une protection accrue des publics vulnérables vis-à-vis des véhicules motorisés ;
 - ▶ une sécurisation des intersections ;
 - ▶ la matérialisation de toutes les pistes cyclables avec une teinte d'enrobé unifiée ;
 - ▶ une signalisation simplifiée et uniformisée ;
 - ▶ un soin à la qualité de l'enrobé ;
 - ▶ la disparition de tous les seuils qui peuvent l'être ;
 - ▶ une meilleure programmation des feux rouges ;
 - ▶ la création de vélorues dans les rues étroites avec un marquage au sol incitant les cyclistes à rouler au centre de la rue pour rappeler que le doubler est interdit car le dépassement ne peut se faire en sécurité ;
 - ▶ l'abandon des aménagements cyclables sur les trottoirs ;
 - ▶ une méthode pour la réalisation des itinéraires provisoires durant les travaux ;
 - ▶ un nombre minimum d'arceaux à vélos à installer sur la voie publique en fonction de la fréquentation des lieux ;
 - ▶ les critères pour la mise en place d'arceaux à vélo provisoires lors des évènements accueillant beaucoup de monde ;
 - ▶ les critères pour l'installation de « box à vélo » au niveau d'arrêts de tramway et de bus selon leur fréquentation.

⁵ Bien connue des associations, la loi Laure (Loi sur l'Air et l'Utilisation Rationnelle de l'Énergie) a posé les fondements des politiques de déplacement en faveur du vélo (et des modes actifs en général). Son objectif : « respirer un air qui ne nuise pas à la santé ». Son article le plus connu a modifié le code de l'environnement : L228-2 : « A l'occasion des réalisations ou des rénovations des voies urbaines, à l'exception des autoroutes et voies rapides, doivent être mis au point des itinéraires cyclables pourvus d'aménagements sous forme de pistes, marquages au sol ou couloirs indépendants, en fonction des besoins et contraintes de la circulation. L'aménagement de ces itinéraires cyclables doit tenir compte des orientations du plan de déplacements urbains, lorsqu'il existe. »

- 27** Recenser rapidement la totalité des trottoirs non conformes à la loi ou non utilisables par tous, y mettre en place des aménagements provisoires de type « urbanisme tactique » en attendant des requalifications plus globales et rédiger un guide métropolitain des aménagements piétonniers, il comprendra notamment :
- une définition d'un trottoirs qui ira au delà du seuil minimum réglementaire d'1m40, libre de mobilier ou de tout autre obstacle éventuel, pour s'établir à 2m ;
 - l'abandon des trottoirs bateau au profit des bordures chanfreinées, plus agréables pour les piétons ;
 - la suppression des panneaux publicitaire (statiques comme dynamiques) qui encombrant les trottoirs et rendent les usagers vulnérables moins visibles ;
 - des aménagements piétons aux intersections qui n'obligent pas à faire des détours, dégradant le confort des piétons pour ne pas risquer d'incidence sur le confort des automobilistes ;
 - la fréquence d'installation de bancs, petits espaces couverts et fontaines afin de rendre la marche viable pour le plus grand nombre ;
 - la stratégie d'embellissement et de développement d'activités des rues et places pour rendre les itinéraires piétonniers agréables.
- 28** Inciter les citoyens à suggérer des améliorations de la voirie sans attendre une consultation spécifique.
- 29** Multiplier des « rues aux écoles », en lançant des expérimentation partout où il y a une demande de l'équipe pédagogique, des parents d'élèves ou des riverains.
- 30** Finaliser la transformation du pont George V en restaurant la symétrie de son aménagement : création d'un trottoir côté ouest et installation d'une piste cyclable de part et d'autre de la voie de tramway. Cela implique de mettre fin à la circulation automobile sur le pont. En plus de simplifier et de sécuriser les déplacements actifs, cela permettra de mettre en valeur le patrimoine architectural et naturel de la ville.

- 31 Rendre le pont Maréchal Joffre utilisable sans risque par les cyclistes et piétons, qu'une refonte de l'encorbellement pour gagner en largeur soit ou non possible. Une refonte de l'encorbellement aurait aussi l'avantage de pouvoir embellir cet ouvrage.
- 32 Abandonner officiellement tout projet de passerelle pour cyclistes et piétons à proximité des ponts existants, la priorité doit être d'améliorer le franchissement cyclable et piétonnier des ponts existants, de façon agréable et sécurisée, pas de construire de coûteux prétextes pour les en exclure.
- 33 Repenser complètement la première phase du projet dit de « requalification des mails » entre la gare d'Orléans et le pont Maréchal Joffre afin de le mettre en adéquation avec les besoins actuels et futurs de mobilité et pour redynamiser ce secteur aujourd'hui saturé de nuisances. Le très cher toilettage prévu par la mairie n'est pas de nature à résoudre l'essentiel des problèmes de cet axe. Les voies rapides vers le centre d'Orléans favorisent l'accumulation des automobiles dans les embouteillages à chaque feu, ce tronçon doit devenir sûr, pratique et agréable pour les piétons et cyclistes (en circulation ordinaire et non seulement en promenade) mais surtout redevenir serein pour ceux qui y habitent. Les aménagements devront être pensés pour pouvoir accueillir ultérieurement un tramway sans devoir modifier en profondeur l'aménagement.

Faciliter le report modal et l'intermodalité

- 34** Le service vélo+ sera rétabli, à un coût abordable, et le réseau de bornes sera étendu au-delà du centre-ville élargi actuel pour lui donner une dimension métropolitaine. Des vélos atypiques répondant à des besoins spécifiques seront proposés à la location : vélo cargo (déjà existant sous sa forme électrique), tandem, à 3 roues, longtail.)
- 35** Organiser avec le secteur du réusage l'acquisition gratuite de vélos pour les plus démunis, y compris les vélos atypiques liés à des handicaps, tout en facilitant l'acquisition des compétences pour l'entretien et les petites réparations.
- 36** D'instaurer en cœur de ville et à proximité de la Loire une « Maison du vélo » proposant aux touristes et aux cyclistes du quotidien des services et une convivialité autour du vélo : consignes à bagages, douches, parking à vélo sécurisé, prises pour recharger les VAE et téléphones portables, atelier d'auto-réparation, petite cuisine, buvette, salle polyvalente, lieu de ressources documentaires (y compris sur le cyclotourisme) et d'expertise. Vu la nature plurielle des activités, une gestion mixte associant le tissu associatif et les services municipaux est toute indiquée.
- 37** Développer, en lien avec la « Maison du vélo », l'apprentissage de la circulation à vélo dans les écoles de la ville. Au moins un parcours cyclable miniature sécurisé sera construit pour permettre aux élèves d'apprendre les bonnes pratiques pour se déplacer à vélo avec des formations encadrées par les services de police municipale et les associations de cyclistes. Des apprentissages pour adulte (y compris en non mixité) devront aussi être proposés.

- 38 Étendre les ateliers sur l'entretien et les petites réparations des vélos réalisés par le secteur associatif dans la perspective d'un gain en autonomie des utilisateurs. La tenue d'ateliers non mixtes animés par des femmes sera encouragée pour tendre vers une pratique du vélo non genrée.
- 39 Mettre en place un numéro permettant de signaler par SMS les véhicules stationnés sur les pistes cyclables. Ce numéro pourra aussi servir pour signaler les autres éléments empêchant la jouissance normale des équipements (poubelles, bris de verre, branches...). Cette modalité, beaucoup plus simple que l'actuelle procédure de demande d'intervention sur internet, pourra être déployée rapidement et complétée par la suite d'un équivalent de l'application municipale parisienne DansMaRue.
- 40 Utiliser la vidéosurveillance pour verbaliser le stationnement gênant ou dangereux sur les pistes cyclables comme le font déjà de nombreuses villes. Le non-respect des sas vélo, ou plus largement des feux de signalisation, pourra aussi être sanctionné de cette façon.
- 41 Promouvoir le Forfait Mobilité Durable parmi les agents de la métropole et faire de l'existence d'un tel forfait un critère d'attribution dans les appels d'offres.
- 42 Mettre en place des actions de sensibilisation aux bonnes pratiques sur la route afin de limiter les comportements mettant en danger les usagers vulnérables.
- 43 Repenser l'ensemble de la signalisation pour mieux renseigner cyclistes et piétons sur les trajets recommandés.

C. Transport individuel motorisé

La voiture individuelle est aujourd'hui un moyen de déplacement évident pour nombre d'orléanais, les aménagements des dernières décennies ont créé cette situation et les automobilistes eux-mêmes n'y peuvent pas grand-chose.

La mobilité de la population est liée à la voiture et même si nous empruntons une trajectoire de diminution de la part de l'automobile, nous devons inévitablement conserver une part de circulation automobile, ne serait-ce que pour les personnes à mobilité réduite, le transport ponctuel d'objets volumineux, les professionnels transportant du matériel ou les véhicules d'intervention.

L'usage des poids lourds pour le transport de près de 90 % des marchandises, combiné au développement d'entrepôts logistiques toujours plus nombreux avec des voies d'accès supplémentaires (comme des sorties d'autoroute), entraîne des nuisances sanitaires (bruit, poussières, gaz...) et environnementales qui ne font aujourd'hui pas assez l'objet d'attention.

Ainsi, l'objectif est de diminuer les capacités des voiries à usage automobile afin de cesser d'encourager la croissance continue du trafic tout en facilitant la circulation des véhicules réalisant des actions pas ou peu substituables.

Il faudra fournir aux automobilistes des solutions alternatives de mobilité leur permettant de ne pas utiliser systématiquement leur véhicule individuel.

L'enjeu est aussi d'encourager les automobilistes à se reporter sur des voitures individuelles plus petites, plus légères et moins puissantes, comme le recommande l'ADEME. Il est aussi souhaitable que ces véhicules soient partagés afin de servir pour des trajets peu ou pas réalisables via des options actives ou collectives.

Cette nouvelle cohabitation, apaisée, plus respectueuse des habitants, devra se construire en proposant des solutions efficaces, mais aussi parfois en restreignant les usages par la contrainte.

Les deux roues motorisés posent des problèmes de nuisances sonores pour les riverains (qui devraient fortement baisser à terme avec l'électrification du parc).

Ces nuisances sont sans commune mesure en comparaison de la part de ces véhicules dans les mobilités, l'intérêt de leur utilisation résidant davantage de l'agrément que de la nécessité.

Certaines métropoles proches prennent des mesures croissantes pour décourager la pratique des deux roues motorisés thermiques qui pourraient entraîner un report vers les métropoles qui les autorisent encore. Nous devons donc prendre des mesures au minimum alignées sur ce que pratiquent nos voisins.

44 Communiquer activement sur les parkings relais. Si les capacités de ces équipements se révèlent insuffisantes à l'avenir, les nouveaux équipements prendront prioritairement la forme de parkings silos pensés dès l'origine pour pouvoir être transformés en bureaux ou logements selon l'évolution des besoins de stationnement. Ces espaces incluront des points de rencontre de covoiturage.

45 Repenser les voiries aujourd'hui dédiées à l'usage quasi exclusif des automobiles pour concevoir une ville plus ouverte aux mobilités actives et collectives et plus sûre pour les publics vulnérables.

46 Supprimer les aménagements pensés pour la traversée automobile rapide d'Orléans. Ce trafic de transit doit être découragé .

- 47 Soutenir techniquement et administrativement les initiatives citoyennes de voitures partagées à l'échelle d'un quartier.
- 48 Refondre le plan de circulation avec extension des zones limitées à 30 km/h et mettre en place des moyens de contrôle pour que ces limitations de vitesse soient respectées.
- 49 Explorer les possibilités de limitation de circulation des voitures lourdes, larges et hautes dans les rues, notamment en limitant leur stationnement. Si de nouvelles possibilités sont offertes par la loi aux collectivités pour limiter l'entrée de tels véhicules dans la ville, elles seront pleinement utilisées.
- 50 Mettre en place une gestion en régie publique des parkings souterrains, avec tarifs préférentiels pour les riverains sur base du quotient familial et généraliser les parkings publics de quartier, la tarification intégrera aussi le poids et le volume des véhicules afin de privilégier les véhicules les plus adaptés à la ville. Le stationnement dans ces parkings doit systématiquement être moins cher que le stationnement sur la voirie. Les parkings souterrains seront réaménagés pour intégrer des places grand gabarit si la configuration des lieux permet l'entrée et la circulation de ces véhicules.
- 51 Nous opposer aux nouveaux projets continuant le tout-camion, comme les entrepôts géants, les élargissements de voies et les accès supplémentaires. A l'inverse, nous encouragerons le classement en zone protégée des aires concernées. Nous déplorons au passage l'ouverture du contournement de Jargeau, en dépit des ravages causés à la faune, la flore, au paysage et malgré l'existence d'options alternatives plus vertueuses.

52 Mettre en place une Zone à Trafic Limité dans le centre-ville élargi.

53 Étendre l'interdiction des deux roues motorisés thermiques dans certains secteurs subissant aujourd'hui de fortes nuisances.



**RETROUVEZ
NOS LIVRETS PROGRAMMATIQUES
ET NOS TRACTS SUR**

orleans-en-commun.fr



**Orléans
En commun**



LISTE SOUTENUE PAR

LA FRANCE INSOUMISE

