

ENQUETE PUBLIQUE SUR LA REQUALIFICATION DES MAILS D'ORLEANS

Analyse des dossiers d'enquête – Focus sur les points sensibles par Alain Lebon (Groupe de travail Urbanisme & Mobilités)

La Métropole lance une enquête publique sur la requalification des mails. Vous retrouverez dans le dossier réglementaire d'enquête, extrêmement complet et détaillé, une étude d'impact, un dossier Loi sur L'Eau, les avis des services et personnes consultés, les différentes études de circulation, géologiques, sur le bruit, etc....

Plus de 2 000 pages sont ainsi proposées à l'examen. Pour avoir une vue plus synthétique du projet, tournez-vous vers le **résumé non-technique de l'étude d'impact** (23 pages), ou sont exposés "**les choix du projet parmi les différents partis envisagés**" (pages 5/6), essentiels pour comprendre le projet, et vers l'**avis de l'Autorité Environnementale, la MRAE**, service décentralisé de l'Etat, qui porte un avis "non pas sur l'opportunité du projet, mais sur la qualité de l'étude d'impact et la prise en compte de l'environnement et de la santé humaine dans le projet. Il est donc ni favorable, ni défavorable à celui-ci."

Cet avis (26 pages), factuel et argumenté, est très critique des objectifs et études présentés. Il a donné lieu à un **mémoire en réponse de la Métropole**, qui constitue la 3ème source (29 pages) d'appréhension du projet.

A partir de ces trois documents, nous vous proposons la synthèse qui suit, avec en guise de conclusion différents commentaires qui pourront vous aider à formuler un avis individuel auprès du commissaire enquêteur.

LE PROJET

Les mails s'articulent en plusieurs séquences depuis la Loire jusqu'à la place Halmagrand :

- Le boulevard Jean-Jaurès, coupé par l'alignement rue des Carmes - Faubourg Madeleine, où circule le tram ligne B, et marqué par le grand projet de l'université,
- Le boulevard Rocheplatte, jusqu'à la place Gambetta,
- Le boulevard de Verdun avec la place Albert 1er au débouché de la rue de la République et la traversée de la ligne A du Tram,
- Le Boulevard Alexandre Martin et la place Halmagrand, traversée par le tram ligne B.

LES OBJECTIFS

- Réintégrer les mails dans le tissu urbain et changer leur image, **atténuer la barrière physique entre centre et faubourgs**,
- Apaiser les mails, **favoriser les transports en commun, les mobilités actives (piétons-vélos)**, limiter la place de la voiture,
- Remettre la nature en ville, en réponse au dérèglement climatique. **Les mails, lieu de vie.**

LE PHASAGE

- Phase 1, lancement des travaux en 2026 (au lieu de 2024) : Partie Est des mails, du Bld Jean-Jaurès à la place Halmagrand.
- Phase 2 - partie Ouest des mails, de la place Halmagrand au pont Thinat : plus tard et après.

LES GRANDS PRINCIPES

- ◆ La remise à plat de tous les carrefours et places, la suppression des bretelles de raccordement (pont Joffre), des ponts et trémies routières.
- ◆ Un profil en travers des voies favorisant les transports en commun et les mobilités actives piétons-vélos :

Profil en travers type, au niveau du boulevard Rocheplatte:

- Un trottoir de minimum 2m,
- Un couloir de bus en façade de 3,5m,
- Une noue paysagère de 3m,
- Deux voies de circulation VP (véhicules particuliers),
- un mail central de 39m, intégrant
 - une voie piétonne de 3m,
 - une piste cyclable bidirectionnelle de 4m,
- et de nouveau, en sens inverse de circulation, 2 voies VP, une noue, un couloir bus et un trottoir.

Trois types de profil ont été envisagés dans l'étude d'impact. Ce profil a été retenu comme le plus adapté pour :

- Préserver la largeur maximale de mail central,
 - Faciliter l'accès des usagers des bus depuis le front urbain,
 - Minimiser les conflits d'usage piétons / vélos,
 - Réduire l'impact sur les arbres existants dans le cas de pistes vélos bi-directionnelles intra-mails.
-
- ◆ La refonte du stationnement, avec la création notamment d'un parking public souterrain, dans l'ancienne trémie du bld Jean-Jaurès, nécessaire au fonctionnement de l'université et de l'hôtel 4* prévus sur le site de l'ancien hôpital. *Un point, non-abordé, n'a pas fait l'objet d'analyse et reste sans réponse : pourquoi les stationnements nécessaires au projet Carmes-Madeleine n'ont pas été intégrés au site ?*
 - ◆ La reconfiguration totale du pôle d'échange de la gare d'Orléans, noeud de circulation important ou convergent tous les flux tram, bus urbain et Rémy, VP, vélos et piétons.
 - Le centre commercial Place d'Arc est agrandi en rez-de-chaussée sur l'actuel centre-bus. Sa façade est avancée et rénovée, la passerelle de franchissement est démolie (40.000 passages / jours actuellement le samedi) et l'ensemble des flux s'articule et s'assemble à plat, sur un niveau unique.
 - Les trémies de franchissement VP sont comblées.
 - Les arrêts de bus sont repositionnés Boulevard Alexandre-Martin.
 - La station de Tram est déplacée au centre de la nouvelle place.
 - Les 2x2 voies bi-directionnelles VP sont déplacées en façades sud de la place Albert 1er et du boulevard Alexandre-Martin, avec un S de repositionnement des circulations Est→Ouest au centre de l'actuel parking public.
 - Le tourne à gauche depuis l'avenue de Paris vers les mails est supprimé.
 - ◆ La réintégration de la nature en ville et la valorisation du patrimoine végétal.

L'IMPACT SUR LES MOBILITES

Le projet est censé modifier le caractère principalement routier des mails en lieu de passage et de vie, et apaiser les mails s'agissant du trafic.

L'étude de circulation présente dans le dossier (41.300 véh./ jour sur la RD 2020 en 2023), peu pertinente dans son ensemble selon la MRAE, identifie deux grands types de trafic sur les mails :

- de la métropole vers l'intra-mails (24% des trajets pour une distance moyenne de 9,3 km)
- de transit interne à la métropole, ou de l'extérieur vers la métropole (65%, et 48,3 km)

L'évolution du trafic repose sur des reports modaux ou d'itinéraires, qui sont insuffisamment développés, alors que l'étude de trafic en situation post-travaux (2028), montre une augmentation très sensible des files d'attentes (de 200 m à 1000 m Avenue de Paris, et un déficit de capacité de - 25% sur Place d'Arc).

Il y a comme une évaporation du trafic, qui laissera les 65% d'automobilistes en transit dans la métropole dubitatifs sur les bienfaits du projet. A noter que la circulation VP reste à 2x2 voies.

La MRAE souligne l'absence de réflexion sur l'évolution des lignes de transport en commun (tracé, fréquences). En réponse, la Métropole avance le récent renouvellement de la délégation de service public, avec un plan de mobilités actives (vélos-trottinettes), une ligne de bus express de La Source vers pôle 45 via l'A10, un nouveau franchissement de la Loire via le pont Joffre (études engagées pour une passerelle vélos / piétons ?), et de façon très générique, l'amélioration des transports en commun.

Si le dossier décrit **le projet des mails comme "la clé de voute" d'un réseau vélos structurant** (étude d'impact, p.230), la MRAE souligne le retard de la Métropole sur ce sujet, et la priorité annoncée à l'itinéraire "magistral" Nord/Sud, qui va déjà fortement solliciter les budgets publics.

En réponse, la Métropole met en avant les reports d'itinéraires de transit interne à la métropole, via la tangentielle ou l'autoroute, qui pour convaincre, s'appuie sur une baisse de la fluidité sur les mails de – 25 %, soit 4500 véhicules ! *Espérons que la congestion annoncée sera compensée par de larges bénéfices environnementaux.*

Le report d'itinéraires sur les quartiers existants fait appel à la modification en cours du plan de circulation, qui sera poursuivie en 2025, et sur l'augmentation géométrique de la capacité des carrefours. Ainsi le tourne à gauche depuis l'avenue de Paris sur les boulevards sera supprimé, entraînant de fait du trafic en plus sur cette portion du boulevard de Verdun.

En conclusion : sur l'aspect des mobilités, on pressent que le choc attendu de la baisse des trafics sur les mails se fera plus sous l'effet de leur congestion que d'une nouvelle offre de mobilités et/ou d'itinéraires de substitution.

IMPACT ENVIRONNEMENTAL

Le projet prévoit l'abattage de 142 arbres (soit 36% des arbres compris dans le périmètre), dont plusieurs à fort intérêt écologique. Ces abattages seront compensés par des plantations, mais il faudra attendre avant que ces arbres contribuent, par la formation d'une nouvelle canopée, à la création d'un d'îlot de fraîcheur.

Si la création d'îlots de fraîcheur urbains est considérée comme une mesure pertinente en faveur de l'adaptation au changement climatique, **l'étude d'impact présente une "lacune majeure"** en ne donnant pas le bilan carbone du projet et l'évolution des émissions de gaz à effet de serre, en référence aux objectifs fixés par les autorités régionales (SRADDET) et nationales (SMBC).

En réponse, la Métropole souligne une meilleure qualité de l'air, avec une mise à jour de l'étude de circulation prenant en compte la congestion du trafic et l'abaissement des vitesses moyennes de 50 à 25 km//h.

Toutefois, les émissions de NO₂ – dioxyde d'azote – émises par les moteurs thermiques seraient en stagnation, à l'exception d'une baisse " maximale de – 4 à – 5 % " boulevard Rocheplatte.

L'étude d'impact qualifie à juste titre **l'enjeu acoustique de "très fort"**. Il est à noter que le bruit restera très important sur les mails avec des niveaux compris entre 65 dB et 70 dB (supérieur au seuil de gêne de 60 dB). "Ceci amène à s'interroger sur le choix du profil retenu et sur la pertinence de dédier l'espace central des mails à la promenade et aux loisirs".

La MRAE recommande d'étendre le périmètre d'étude aux zones de report de trafic. La Métropole indique qu'une augmentation constatée de 2 dB constitue une modification significative rendant nécessaire une obligation de protection. Toutefois, sur 325 bâtiments étudiés, 282 voient leur niveau sonore en façade diminuer.

IMPACT SUR LES FLUX PIÉTONS

L'étude souligne les cheminements complexes entre la rue de la République et les pénétrantes de la place Albert 1er (place d'Arc). Il est très difficile d'appréhender les nouveaux itinéraires piétons qui se formeront sur le futur pôle d'échange **faute de plan de modélisation des flux.**

Il est à noter que les distances (et les temps) d'échanges liés à la rupture de charge entre les différents modes de transport (bus-train, bus-tram notamment) s'allongent significativement au point de s'interroger sur la notion de pôle d'échange pour cet espace interrompu par une circulation VP de transit (*plus de 200 m d'envergure, alors que la réduction des temps et distance est l'essence même de la réalisation des pôles d'échanges*).

Il apparaît que devant l'accroissement inéluctable des flux, ce nouveau pôle d'échange est en recul pour la sécurité des piétons (40 000 passages / jour entre la rue de la République et place d'Arc).

Le centre commercial est agrandi et dispose d'une offre commerciale renouvelée. Il gagne fortement en visibilité et accessibilité. *On peut toutefois s'interroger sur la masse d'argent public dédiée à la relance d'une activité privée.*

En terme d'accidentologie, le projet de piste cyclable central semble respecter les recommandations de sécurité avec une largeur supérieure au minimum de 3,50 m.

La MRAE recommande **d'approfondir la description du fonctionnement des carrefours, ce qui est fait de façon exhaustive dans la réponse de la Métropole.**

IMPACT SUR LES SOLS POLLUES ET LA BIODIVERSITE

L'étude d'impact conclut que le "site est susceptible d'être concerné par la pollution des sols avec un niveau d'enjeu fort".

La MRAE **rejette les conclusions d'absence d'incidence résiduelle sur les sols pollués** liés au projet. Elle recommande de détailler et d'acter les mesures de réduction qui seront prises.

En termes de biodiversité, les enjeux pour les milieux sont logiquement très faibles dans un contexte urbain très artificialisé. **L'étude d'impact conclut à un impact résiduel non significatif sur la biodiversité.**

LA PERTINENCE DU PROJET ET LES EVOLUTIONS SOUHAITABLES

L'étude de trafic présentée dans le dossier prévoit une baisse générale de trafic sur les boulevards, qui s'appuie sur des données et des méthodologies peu décrites, des modalités de reports modaux et d'itinéraires peu développés.

Il est évoqué à plusieurs reprises la saturation des boulevards malgré le maintien de 2 x 2 voies de circulation. *On peut se demander si la baisse de trafic envisagée ne relève pas de la méthode Coué.*

Ne serait-il pas plus pertinent de commencer par développer tous les moyens (vélo et TCSP) et axes de reports modaux (liaison rapide Orléans centre – La Source), avant ou conjointement au projet des mails?

Dans cet ordre d'idée, les études et analyses de la MRAE et les réponse de la Métropole mettent en évidence la nécessité d'une passerelle dédié aux piétons et vélos le long du pont Joffre.

Le raccordement de cette passerelle aux mails, en tête nord du pont, afin de ne pas interrompre la continuité des cheminements, apparaît nécessaire. *Compte-tenu des différences de niveaux à franchir, c'est loin d'être une évidence technique. Ce raccordement devrait être étudié maintenant, afin d'être opérationnel conjointement à la mise en service des nouveaux aménagements de voirie.*

La mise à plat de l'ensemble des flux devant place d'Arc, si elle profite pleinement à l'accès au centre commercial et à son renouveau alors qu'il connaît une perte de fréquentation redoutable, complexifie et insécurise les cheminements piétons. *Comment peut-on parler d'un pôle d'échanges qui s'étendrait sur 200 mètres de long et éloignerait les moyens de transport au lieu de les rapprocher ?*

L'alternative doit être peser, avant d'engager la suppression des ouvrages de franchissement, trémies et passerelles, qui permettent de séparer et sécuriser les flux.

Enfin, soyons attentifs à ne pas initier sur la place Albert 1er un enchevêtrement de flux, qui prolongerait la coupure historique Est- Ouest de la ville par la voie ferrée, jusqu'au façades sud de la place.