

NOS PROPOSITIONS

# MOBILITÉS

*“Se déplacer autrement et en toute sécurité.  
Apaiser la circulation automobile dans nos  
quartiers pour la sécurité de tous”*



## 7 engagements phares

1. Des transports en commun plus efficaces, plus accessibles et progressivement gratuits
2. Une offre cyclable enfin à la hauteur d'une métropole
3. Apaiser la circulation automobile dans nos quartiers pour la sécurité de tous
4. Libérer les trottoirs et garantir la mobilité de tous
5. Franchir la Loire, un enjeu essentielle de mobilité
6. Partager et stationner son véhicule
7. Logistique adaptée à notre tissu urbain et au changement climatique



L'ALLIANCE DES  
COLLECTIFS CITOYENS

**OSE** *Orléans  
Solidaire  
Ecologique*



# Diagnostic express – quelques constats

## Se déplacer à Orléans à pied ou à vélo se révèle souvent difficile voire dangereux.

Que ce soit dans le “baromètre des villes marchables” ou dans “le baromètre des villes cyclables” Orléans obtient la **très mauvaise note de E**. De plus les accidents sont **réguliers** et parfois **dramatiques**. On comprend dès lors les **hésitations** à se déplacer autrement dans notre ville.



Aussi, le tribunal administratif a **enjoint en mars 2025 Orléans Métropole à mettre en conformité** plusieurs aménagements non conformes à la législation (rues Landreloup, Porte-Dunoise, Gambetta).

## Le vélo explose, mais les itinéraires restent discontinus et insuffisamment sécurisés

Le nombre de cyclistes augmente chaque année à Orléans comme dans toutes les métropoles de France, notamment depuis le COVID (**augmentation des trajets vélo de +28% entre 2019 et 2021** selon l’ADEME), mais nous souffrons d’un vrai retard dans la mise en place d’itinéraires cyclables continues, sécurisés et efficaces.

Sur la métropole, le **trafic cycliste annuel a augmenté de +75 % entre 2019 et 2023** (15 points de comptage), signe d’une demande réelle, mais encore freinée par des aménagements trop souvent fragmentés et des arbitrages de voirie défavorables aux cyclistes lors des réaménagements. La place des cyclistes est encore négligée lors des réaménagements de voirie et les arbitrages leur sont encore défavorables, ce qui s’avère contradictoire avec l’objectif d’augmenter la part modale du vélo.

## Sécurité routière : trop d'accidents concentrés sur quelques axes rapides.

En 2023, Orléans figurait **dans les trois métropoles françaises les plus dangereuses sur la route**, avec **10 décès enregistrés**, un triste record depuis 2011. La vitesse excessive de certains conducteurs et la configuration de certains carrefours où se croisent les flux expliquent ces résultats, et rendent les autres modes de déplacements plus dangereux. Il y a une réelle nécessité d’abaisser globalement la vitesse en dehors des grands axes et de renforcer considérablement les contrôles, tout en réaménageant les lieux les plus accidentogènes.

## ● Des transports en commun qui progressent, mais encore trop chers et pas assez accessibles

L'offre de transport en commun **progresse mais reste trop chère pour beaucoup**. La nouvelle grille tarifaire TAO (01/07/2025) fixe le ticket occasionnel à 2 €, l'abonnement mensuel « plein tarif » à 52 € (26€ jeunes), avec une tarification solidaire au quotient familial encore méconnue et difficile d'accès pour les publics qui en auraient le plus besoin.

L'accès au service FlexO représente également un coût trop élevé pour beaucoup : 2€/10 min et l'inclusion dans un Boxe mobilités onéreuse à **75€/mois (50€ jeunes)** freine leur usage. Résultat : le coût d'accès limite le report modal des ménages populaires, malgré les nouveautés.

## ● Liaisons structurantes et franchissements de Loire : des goulots pour tous les modes.

La Loire est une coupure naturelle structurante et, faute d'itinéraires de franchissement suffisamment fluides et sécurisés pour tous les modes, elle concentre les tensions et les saturations. En 2023, **95 000 véhicules franchissent chaque jour la Loire** (hors pont de l'autoroute), ce qui explique la congestion récurrente et souligne l'urgence de proposer des alternatives crédibles et sûres pour les piétons et les cyclistes.

Les franchissements motorisés se concentrent surtout sur les ponts Joffre (44 %) et Thinat (42,5 %) tandis que **le pont George-V ne voit passer que 4 % des véhicules**. Côté vélos, l'aménagement en 2021 d'une piste protégée a encouragé l'usage du vélo sur cet axe (3 000 cyclistes/jour en moyenne, plus d'un million de passages en 2024), mais l'aménagement cyclable au débouché sud du pont n'existe pas, il faut travailler à une offre de franchissements de la Loire continu et sécurisés.

## ● Stationnement, pôles-échanges : un système encore trop centré sur la voiture individuelle.

On compte environ 3.500 places payantes sur voirie en centre-ville, plus de 4.600 dans les parkings souterrains, mais moins de 4.000 dans les P+R sur le réseau TAO. Cette **offre inégale n'incite pas à privilégier le stationnement en parcs relais**, d'autant que l'offre commerciale est méconnue. Cela provoque un afflux conséquent de véhicules dans l'hyper-centre qui pourraient rester en périphérie et génère une forte congestion certains jours ou à certaines heures, au détriment des habitants qui souhaitent partir, rentrer ou stationner près de chez eux. Il manque **une incitation forte au report modal**.

Diminuer la place de la voiture **ne veut pas dire l'interdire** — elle reste indispensable pour une partie des habitants, en particulier dans les zones peu denses et périurbaines. À l'échelle nationale, l'Insee rappelle qu'en 2017 94 % des ménages vivant en zones rurales possèdent un véhicule, ce qui illustre la dépendance automobile dès que l'offre alternative baisse ; dès lors, la question du stationnement doit être traitée sans opposer les usages, en organisant mieux plutôt qu'en subissant.

## ● Logistique urbaine : inadaptée, polluante et parfois dangereuse

Enfin, la livraison en hypercentre par des véhicules parfois de taille inadaptée souffre d'un manque d'espaces dédiés et **génère arrêts gênants et des conflits d'usage**, voire des accidents dramatiques. Les livraisons en hypercentre sont vitales pour l'activité commerciale, mais le « **dernier kilomètre** » est aujourd'hui source de congestion, de pollution et de conflits d'usage (gabarits inadaptés, arrêts gênants, manque d'espaces dédiés).

L'enjeu est massif : selon l'ADEME, la logistique urbaine représente **25 % des émissions de gaz à effet de serre en ville** et environ **un tiers des émissions de polluants atmosphériques**, ce qui justifie de repenser l'organisation (mutualisation, créneaux, véhicules adaptés, aires dédiées) plutôt que de laisser ces flux désorganisés.

## ● Marcher et se déplacer pour les personnes à mobilités réduite reste trop souvent entravé par des trottoirs impraticables

Dans nombre de quartiers, la circulation des piétons est **entravée voire impossible**. Se déplacer en fauteuil roulant ou en poussant une poussette est impossible et il faut emprunter la chaussée et se mettre en danger. Soit le trottoir est **trop étroit**, soit il est d'une **déclivité trop importante**, soit il est **obstrué** par des panneaux inutiles, des écrans publicitaires ou par des véhicules qui y stationnent sans en avoir le droit.

Ce déficit d'accessibilité est cohérent avec un indicateur très parlant : en 2023, **seuls 53 % des arrêts du réseau bus/tram sont aux normes d'accessibilité pour les personnes à mobilité réduite**, preuve que la continuité « sans obstacle » n'est pas encore la règle.

## → Axe 1 — Des transports en commun plus efficaces, plus accessibles et progressivement gratuits

Notre objectif : faire des transports en commun et des mobilités actives l'alternative n°1, abordable et fiable.

### → Ce que nous mettrons en place

#### ● Une gratuité partielle, par étapes selon les capacités financières de la Métropole

Dès la première année du mandat nous porterons auprès des élus métropolitains une **gratuité pour toutes et tous le samedi**. Puis la deuxième année ce sera **le dimanche et les jours fériés, et lors des grands événements (fêtes de Loire, fêtes johanniques etc.)**

Dans le courant du mandat, nous porterons l'instauration d'une **gratuité ponctuelle “qualité de l'air”** : activation les jours où l'indice ATMO passe en “mauvais” ou pire après information de Lig'Air.

D'ici la fin du mandat, et dans la mesure des capacités financières de la Métropole, nous porterons une **gratuité tous les jours pour les - de 26 ans et les retraités résidents de la Métropole**.

Cette proposition est **utile pour le report modal, la diminution de la circulation automobile et de la congestion** grâce à une hausse attendue de fréquentation les jours de gratuité. Elle permet aussi d'envisager une augmentation du nombre de clients pour le centre-ville. Enfin, cela contribuera à une **réduction du nombre de trajets en voiture** pour les sorties, les courses et les loisirs lors de périodes où la congestion et les émissions sont les plus fortes.

Moins de trafic automobile, ce sera moins une **meilleure qualité de l'air, une réduction du bruit, des rues plus apaisées et plus sécurisées** pour les autres usagers. Le report modal vers les trams et le bus s'accompagne également de plus de marche pour les trajets d'approche, **bénéfique pour la santé et le bien-être**.

### ● **Rendre le réseau pleinement accessible**

Notre priorité est que chaque habitant, quel que soit son âge ou sa capacité à se déplacer, puisse utiliser tram et bus en toute autonomie. Nous continuerons de **mettre à niveau arrêts et quais selon les normes en vigueur**, avec un parcours voyageur lisible, tactile et sonore. **Une commission d'usagers** (associations PMR, seniors, parents) **co-pilotera les audits et les corrections rapides**, en appliquant systématiquement les référentiels techniques du CEREMA dans chaque aménagement.

### ● **Améliorer la desserte des quartiers insuffisamment couverts**

Nous **repenserons le réseau pour revoir la desserte des quartiers mal desservis** et les relier plus rapidement aux services publics, aux pôles de santé, d'emploi et d'études, avec des itinéraires simples, réguliers et des correspondances garanties.

Selon les besoins, nous renforcerons des lignes structurantes et améliorerons les liaisons vers le centre-ville pour mieux connecter l'ensemble des villes et quartiers de la Métropole. Cette approche par les usages **réduira les inégalités territoriales et fera gagner du temps au quotidien**. Nous étudierons la restauration d'une desserte du centre-ville par une navette gratuite et fréquente.

## → **Pourquoi c'est utile et gagnant ?**

### ● **Améliorer la desserte des quartiers insuffisamment couverts**

Tout report d'un trajet en voiture vers un transport en commun contribuera à la **réduction de la congestion et de la pollution**, et pour les grands événements : moins de stationnement sauvage, plus de sécurité et de sérénité. La gratuité "qualité de l'air" permettra d'agir comme un bouclier sanitaire lors des pics de pollution. En parallèle, des fréquences renforcées réduisent l'attente, fiabilisent les correspondances et font gagner du temps. Au final, on choisit le tram ou le bus **parce que c'est plus pratique, plus rapide et pas seulement parce que c'est vertueux**.

### ● **Un réseau accessible à tous : autonomie, confort et déplacements facilités**

Un réseau pleinement accessible, des quais aux normes et des cheminements continus c'est **l'autonomie retrouvée pour les personnes en situation de handicap**, c'est aussi une ville **plus facile** pour les personnes âgées, les familles, les voyageurs chargés : **bref, pour tout le monde**.

## Accessibilité et justice territoriale : une mobilité qui rapproche et inclut tout le monde

Mieux desservir les quartiers, c'est **rapprocher l'emploi, la santé, les études et les services publics**. Moins d'inégalités de mobilité, c'est moins de renoncements aux droits, aux services, à la culture ... Un réseau plus simple et plus régulier renforce aussi l'attractivité de la Métropole et sa résilience. Et chaque trajet gagné en transports en commun, c'est plus de marche d'approche : **santé, bien-être, apaisement**.

## Axe 2 — Une offre cyclable enfin à la hauteur d'une métropole

Notre objectif : créer un réseau cyclable continu et sécuriser les déplacements à vélo pour atteindre une part modale du vélo de 15% en 2032.

### Nos principales propositions

#### Créer de grands axes cyclables continus et sécurisés pour mailler le territoire de la Métropole



Ces axes structurants doivent permettre de **se déplacer rapidement et en sécurité du nord au sud et d'est en ouest**, de relier les pôles d'activité économiques, commerciales et de services.

Nous nous appuierons sur les **préconisations du Plan Vélo 2019 qui a été totalement ignoré** lors du dernier mandat alors même qu'il avait été voté à l'unanimité et doté d'un financement qui a été détourné de son objectif premier.

Nous nous appuierons également sur l'**expertise d'usage d'associations locales qui peuvent aider les élus et les services à définir les priorités et à mettre en œuvre les bons aménagements**. L'association DAMMO a proposé à la Métropole un "RésO Vélo" peu coûteux mais ambitieux qui est resté lettre morte.



#### Un RésO évolutif

L'association DAMMO et le collectif Vélorution Orléans organisent une conférence de presse le vendredi 30 juin 2023 à 14h00 à studio 16 - place du Maréchal de Lattre à Orléans sur le thème d'une proposition de RésO vélo.

Récemment, le président de la métropole Serge Gouaud déclarait à la télévision qu'il ne savait pas comment créer un réseau cyclable rapidement et invitait à la faire soi-même des propositions. Nous répondons donc à son appel avec une proposition d'un RésO continu, autour de 10 lignes structurantes de 170 Km au total, et desservant toute la métropole.

Sa mise en place est rapide car nous utilisons à 90% les pistes existantes. Il y a quelques voies à réaliser pour créer la continuité. Voici le planning à tenir :

- Juillet - octobre 2023 : arbitrage des itinéraires dans les maîtrises
- Septembre 2023 : vote du conseil métropolitain d'un budget de 500 000€ pour la mise en place du RésO par les municipalités soit 10% du budget vélo annuel.
- Octobre 2023 à Février 2024 : mise en place des fléchages horizontaux, verticaux, changement des sens de circulation, mise en sens unique de rue résidentiel, mise en place de Vélo'Rue
- à partir de 2025 : utilisation du budget vélo pour améliorer et déployer le RésO avec des infrastructures dédiées

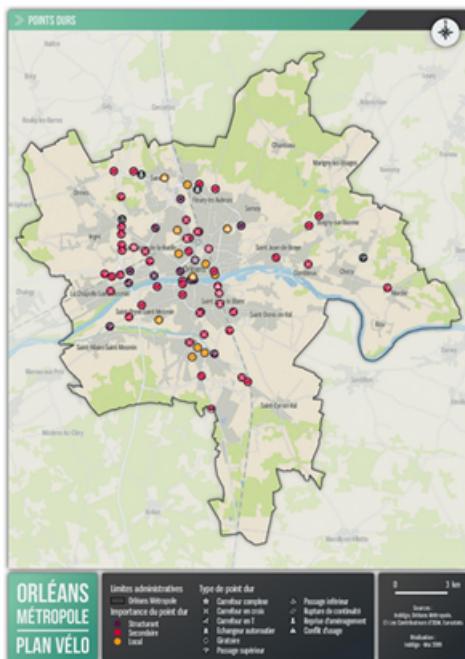
Samedi 4 mars 2024 inauguration du RésO

Vous trouverez le communiqué de presse associé en cliquant [ici](#).

Source : <https://www.dammo.fr/reso-velo>



Source : [https://www.orleans-metropole.fr/fileadmin/orleans-metropole/MEDIA/document/deplacement/velo/Plan\\_Velo\\_2019.pdf](https://www.orleans-metropole.fr/fileadmin/orleans-metropole/MEDIA/document/deplacement/velo/Plan_Velo_2019.pdf)



La signalisation des itinéraires cyclables sera revue et modernisée en concertation avec les usagers. Comme à Lyon, par exemple, les pistes cyclables seront nommées et les itinéraires clairement balisés.

Source : <https://www.cleanrider.com/actus/pistes-cyclables-2-0-marquage-couleurs-signalisation-tout-change/>

## ● **Aucun aménagement de voirie sans respect des normes**

Nous nous engageons à **appliquer systématiquement la loi et les normes en vigueur**, ainsi que **les préconisations du CEREMA** pour tous les aménagements de voirie, sans solliciter aucune dérogation auprès des services de l'Etat. Les points noirs actuels seront traités afin de supprimer les aménagements illégaux au cours du mandat.

## ● **Inciter à l'usage du vélo : augmenter la flotte de Vélo TAO et créer une aide de la Métropole à l'achat d'un vélo à assistance électrique**

Aider les Orléanaises et Orléanais qui le souhaitent à changer de mode de déplacement quotidien c'est aussi leur proposer le vélo qui leur manque. Nous **doublerez le nombre de Vélo TAO disponibles à la location longue durée** et nous créerons une **aide métropolitaine cumulable avec les aides de l'Etat, de la Région et de certaines entreprises**.

## ● **Installer davantage de stationnements pour les vélos**

Nous installerons **davantage d'arceaux adaptés à tous les types de vélos** dans l'ensemble des quartiers, aux abords de toutes les écoles, dans toutes les cours d'école et plus généralement dans les lieux où leur nombre est insuffisant. Nous multiplierons aussi les **abris de stationnement sécurisés**.

## ● **Le vélo cela s'apprend**

Nous apporterons le soutien de la ville aux initiatives associatives (1-Terre-Action) permettant aux adultes d'apprendre, de réapprendre ou de mieux maîtriser le vélo. Nous **permettrons aux élèves de chaque école, en les dotant des moyens et matériels adaptés, de maîtriser le Savoir Rouler à Vélo avant la fin du CM2**. Le matériel indispensable sera acquis auprès de structures de réemploi (1-Terre-Action, Ressourcerie AAH).

## → **Pourquoi c'est utile et gagnant ?**

### ● **Un réseau cyclable continu et sécurisé : le vélo devient l'évidence au quotidien**

Un réseau cyclable continu et sécurisé rend le vélo enfin évident au quotidien : moins de détours, moins de stress, plus de sécurité. En reliant clairement quartiers, emplois, études, santé et commerces, **on fait du vélo une alternative rapide et fiable**. La signalisation modernisée aide chacun à s'orienter facilement, y compris les nouveaux cyclistes. Des aménagements conformes aux normes évitent les conflits d'usage, et qu'un "point noir" décourage l'usage du vélo pour tout un trajet.

### ● **Lever les freins à la pratique : stationnement, équipement et apprentissage pour tous**

**Faciliter l'accès au vélo, c'est lever les freins concrets** : s'équiper plus facilement, essayer sans risque, et rendre possible des trajets plus longs ou plus exigeants. Des stationnements plus nombreux et mieux répartis réduisent le vol et favorisent la vie de quartier et les commerces. L'apprentissage, pour les adultes comme pour les enfants, construit la confiance et l'autonomie, notamment sur les trajets scolaires. Au final, **plus de vélo, c'est moins de congestion et de pollution, plus de santé, et une métropole plus agréable à vivre**.

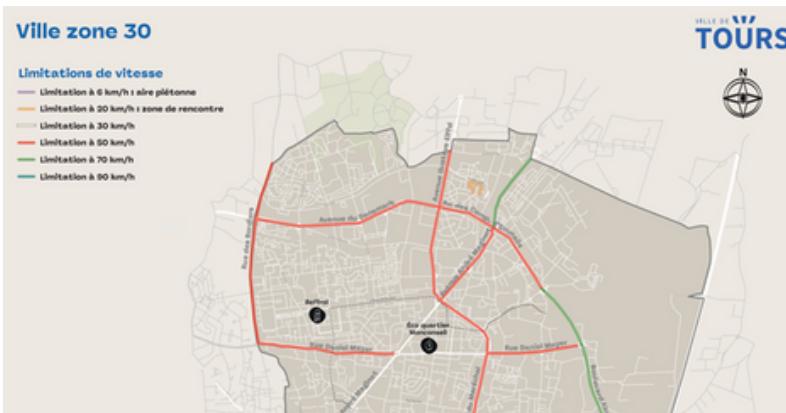
## Axe 3 — Apaiser la circulation automobile dans nos quartiers pour la sécurité de tous

Notre objectif : nous donner les moyens de lutter contre l'insécurité routière et les comportements dangereux, apaiser tous les quartiers et garantir la sécurité des piétons et cyclistes.

## Nos principales propositions

## Orléans, ville à 30

**Une partie de notre ville est déjà à 30** : l'ensemble de l'intramail (depuis 2018) et nombre de voies ou de portions de voies dans les zones résidentielles. A l'image de la ville de Tours, au lieu de multiplier les zones 30 et les panneaux inutiles, nous ferons de **l'ensemble de la ville une zone 30 à l'exception de certains grands axes** qui conserveront leur limitation actuelle comme les boulevards, la Tangentielle, la RD2020, l'avenue Galloux...



Source : <https://www.tours.fr/app/uploads/2024/12/ville-zone-30.pdf>

Nous pourrons ainsi améliorer la sécurité des usagers, réduire le bruit, améliorer la fluidité du trafic et retirer de l'espace public les panneaux devenus inutiles. Cette limitation de vitesse à 30 sera assortie d'aménagements de la voirie pour inciter à la réduction de vitesse lors des regualifications de voiries.

## Des rues scolaires partout où c'est possible

Devant nombre d'écoles la **circulation automobile peut représenter un danger pour les enfants** stationnés qui arrivent devant l'école, attendent l'ouverture des portes ou qui en sortent. Une rue scolaire désigne l'espace qui entoure l'entrée d'une école qui est fermé au trafic motorisé au moment de l'entrée et à la sortie des enfants de l'école (aux horaires scolaires du matin, du midi et du soir).

Orléans compte 53 écoles et groupes scolaires pour lesquels nous proposons d'étudier la création d'une rue scolaire entre mars et juin 2026, en dialogue avec les riverains concernés, les directions d'école, les parents d'élèves. Partout où cette création sera possible et validée à l'issue de ce dialogue, elles seront mises en place en septembre. Des agents municipaux seront chargés de leur gestion.

### ● **Revoir le plan de circulation dans tous les quartiers**

En lien avec les habitants et usagers, nous procéderons à une refonte du plan de circulation dans l'ensemble des quartiers avec pour objectif d'y apaiser la circulation, de réduire autant que possible la circulation de transit dans les zones résidentielles. Certaines voies secondaires pourront ainsi être réservées uniquement aux riverains, vélos et piétons. A cette occasion nous réfléchirons à la possibilité de fermer certains espaces à la circulation motorisée périodiquement le dimanche pour rendre l'espace public d'un quartier aux enfants.

### ● **Contrôles de vitesse renforcés et tolérance zéro pour tous les comportements dangereux**

En lien avec les actions conduites par la Police Nationale sous l'autorité de la Préfecture, la Police Municipale procédera à davantage de contrôles de vitesse, notamment pour faire respecter les rues à 30, de jour comme en soirée et certaines nuits.

Comme la loi y autorise désormais le Maire (Décret du 8 mars 2024 portant application de l'article 53 de la loi 3DS du 21 février 2022), nous étudierons et demanderons l'installation de radars automatiques sur certaines portions de voirie. La Police Municipale sera invitée à rappeler la loi puis à verbaliser tous les manquements au Code de la Route pour l'ensemble des usagers, qu'ils soient automobilistes, cyclistes conducteurs de trottinettes ou piétons.

## → Pourquoi c'est utile et gagnant ?

### ● **Vitesse réduite, quartiers apaisés : plus de sécurité, moins de nuisances**

Apaiser la circulation dans tous les quartiers, c'est d'abord réduire les risques : cela diminue la gravité des accidents, limite les comportements agressifs et rend la cohabitation plus sûre pour les piétons comme pour les cyclistes. Moins de vitesse, c'est aussi moins de bruit, moins de nuisances le soir et la nuit et un trafic souvent plus régulier parce qu'on limite les accélérations et freinages brusques. En accompagnant cette règle par des aménagements simples et cohérents, on transforme une limitation "sur le papier" en une conduite réellement apaisée, partout, sans multiplier la signalisation inutile.

### ● **Rues scolaires et lutte contre le transit : protéger les enfants, rendre la rue vivable**

Protéger les abords d'école et réduire le transit, c'est rendre la rue à ses usages essentiels : se déplacer, se rencontrer, laisser les enfants entrer et sortir sans danger. Des rues scolaires bien organisées sécurisent les moments les plus sensibles de la journée, réduisent la pollution devant les écoles et encouragent marche, trottinette et vélo sur les trajets courts. Repenser les plans de circulation avec les habitants limite le trafic de transit dans les zones résidentielles, ce qui améliore immédiatement la sécurité et la tranquillité.

### ● **Contrôles et sanctions : faire respecter une règle simple, pour un espace public sûr**

Enfin, des contrôles réguliers et une réponse ferme aux comportements dangereux rétablissent une règle simple et juste : l'espace public appartient à tous et chacun doit pouvoir s'y déplacer sans crainte.

## Axe 4 — Libérer les trottoirs pour garantir la mobilité de tous

Notre objectif : faire en sorte que dans tous les quartiers les trottoirs soient libérés des obstacles et aux normes pour être rendus aux piétons et aux PMR.

### → Ce que nous ferons une fois élus

#### ● Lutter contre le stationnement des véhicules sur les trottoirs

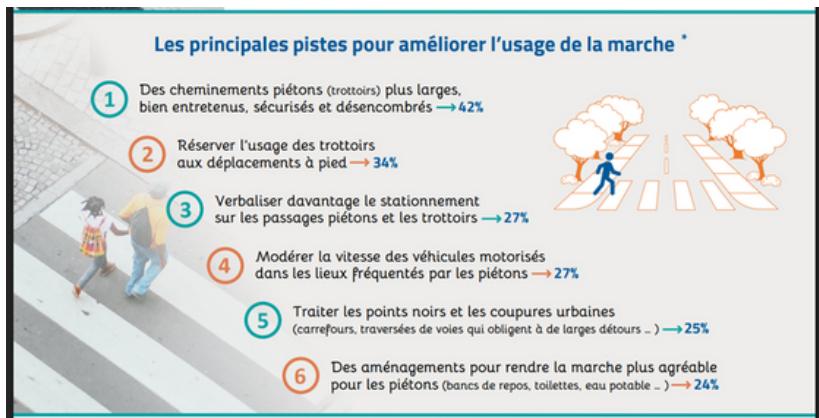
Les ASVP seront invités à verbaliser systématiquement tous les véhicules pour lesquels sera constaté un stationnement gênant ou abusif. Un rappel à la loi sera fait d'abord. La verbalisation des véhicules ne concernera pas que les zones où le stationnement est payant, mais l'ensemble du territoire communal.

Les véhicules stationnés sur les trottoirs seront, comme la loi le prévoit, systématiquement verbalisés en "très gênant" sanctionné par une amende forfaitaire de 135€. Si un véhicule empêche totalement la circulation sur le trottoir et oblige à descendre sur la chaussée, il sera immobilisé et mis en fourrière.

#### ● Des cheminement piétons continus sécurisés dans tous les quartiers

Nous nous appuierons sur les habitants, les associations, les élus et les services pour faire un état des lieux précis des trottoirs et cheminements dans l'ensemble de la ville. Ceux dont l'état ou la configuration représentent une gêne importante pour la mobilité feront l'objet des interventions les plus urgentes. De la même manière, les carrefours dangereux, les espaces impraticables qui créent une rupture dans ces cheminements seront traités.

Nous ferons en sorte que dans tous les quartiers de la ville on puisse se rendre à pied aisément et de façon sécurisée vers les lieux de vie, les écoles, les commerces, les équipements culturels ou sportifs. Nous procéderons à un bouchardage des pavés du centre-ancien pour les rendre moins glissants. Une carte des cheminements piétons sera éditée et les itinéraires seront balisés (avec un temps de marche approximatif) afin que les habitants soient incités à marcher dans leurs déplacements quotidiens.



Préconisations du Baromètre des villes marchables

Source : <https://www.ffrandonnee.fr/Media/Default/Documents/Infographie%20%20Barometre%20des%20villes%202023%20-%20V3.pdf>

## Un dialogue étroit avec les associations de personnes en situation de handicap

Nous veillerons à associer systématiquement les associations avant tout aménagement urbain de façon à ce que leur avis soit pris en compte. Au-delà des normes que nous nous engageons à ne pas contourner et des préconisations du CEREMA que nous ferons appliquer, nous souhaitons que l'espace public soit accessible à tous. Nous veillerons à donner plus de poids aux avis de la Commission Communale pour l'Accessibilité.

## → Pourquoi c'est utile et gagnant ?

### ● Trottoirs libérés : rendre la ville praticable et juste pour les piétons

Libérer les trottoirs, c'est rendre immédiatement la ville praticable pour celles et ceux qui en sont le plus souvent exclus : personnes en situation de handicap, personnes âgées, parents avec poussette, enfants. Il n'est pas normal pour un piéton de devoir descendre sur la chaussée et de se mettre en danger. Une règle claire, appliquée partout et de façon juste, rétablit le respect de l'espace piéton, apaise les tensions entre usagers et améliore la qualité de vie dans tous les quartiers. C'est aussi une mesure d'égalité : marcher ne doit pas dépendre du quartier où l'on habite ni de sa capacité à slalomer entre obstacles.

### ● Remettre la marche au centre de nos habitudes de déplacement

Créer des cheminement piétons continus et lisibles, c'est transformer la marche en vraie solution de déplacement, simple et agréable. En traitant les ruptures, les carrefours dangereux et les zones impraticables, on relie enfin les habitants aux écoles, commerces, équipements sportifs et culturels sans "trous" dans le parcours. Rendre certains revêtements moins glissants et mieux orienter les itinéraires encourage la marche au quotidien, avec des bénéfices directs sur la santé, la convivialité et l'activité des commerces de proximité. En associant étroitement les personnes concernées et leurs associations, on évite les erreurs d'aménagement, on priorise ce qui compte vraiment, et on construit une ville accessible à tous, durablement.

## → Axe 5 — Franchir la Loire, un enjeu essentiel de mobilité

Notre objectif : offrir de nouvelles traversées sécurisées pour les piétons et les cyclistes.

## → Ce que nous mettrons en place

### ● Expérimenter la piétonnisation du Pont George V

Comme nous l'avons proposé il y a plusieurs années, nous fermerons le Pont George V à la circulation automobile pendant une période d'expérimentation de 8 mois (d'avril à novembre 2026). La voie automobile sera entièrement dédiée aux piétons et un aménagement provisoire sera mis en place pour élargir le trottoir actuel sur la chaussée. La voie cyclable sera elle effectivement interdite aux marcheurs et coureurs qui pourront y être verbalisés.

Au mois de décembre 2026, l'ensemble des données rassemblées pendant cette phase d'expérimentation (report des 4000 véhicules / jour sur les autres ponts, nombre de traversées piétons, nombre de traversées cycles, chiffre d'affaires des commerces...) sera examiné. Les habitants et associations seront interrogés, l'Assemblée citoyenne consultée, puis le conseil municipal prendra la décision de pérenniser cette mesure ou non.

## ● Créez une passerelle cyclable sur le pont Joffre

Le Pont Joffre est actuellement difficile à emprunter par les cyclistes (la chaussée est interdite aux vélos et l'espace contigu est étroit et partagé avec les piétons). Afin de permettre une traversée aisée et sécurisée de la Loire par ce pont, **nous créerons une passerelle en encorbellement et les aménagements nécessaires au nord et au sud.**

## ● Étudier la création d'une passerelle pour une nouvelle traversée de Loire

Afin d'offrir une autre traversée de Loire possible pour les piétons **nous lancerons les études pour la réalisation d'une passerelle entre les deux rives.** Le développement et l'aménagement du Parc de Loire en rive sud nous incite à envisager une passerelle entre ce dernier et le chemin de Halage qui ouvrirait un accès nouveau et plus court à la base de loisirs de l'Île Charlemagne.

Comme ce projet est par essence métropolitain, cette passerelle pourrait également être imaginée sur la commune de Saint Jean de Braye, et relier Saint Loup au Parc de Loire, en traversant la Loire puis le plan d'eau de l'Île Charlemagne.



## Pourquoi c'est utile et gagnant ?

### ● Recoudre les deux rives en améliorant les franchissements pour les mobilités douces

Mieux franchir la Loire, c'est d'abord **recoudre la Métropole et supprimer une inégalité de mobilité entre les deux rives.** En sécurisant et en facilitant les traversées à pied et à vélo, on fait gagner du temps au quotidien, **on réduit le stress et on ouvre des itinéraires simples** pour aller travailler, étudier, faire ses courses ou se promener. Une expérimentation bien encadrée sur le pont George V permet de tester sans dogmatisme, de **mesurer les effets réels** sur la circulation, la fréquentation et l'activité du centre-ville, puis de décider en toute transparence. En rendant la traversée **plus agréable et plus lisible**, on renforce l'attractivité des quais, on encourage les déplacements de proximité et on apaise un des points les plus sensibles de la ville.

## Des traversées dédiées et continues : lever le “mur” de la Loire pour les mobilités actives

Offrir des traversées réellement adaptées aux cyclistes et aux piétons, c'est lever un verrou majeur du report modal : la Loire ne doit plus être un “mur” pour les mobilités actives. Une solution dédiée sur le pont Joffre **sécurise les usages, évite les conflits sur des espaces étroits et permet une continuité d'itinéraire qui manque aujourd'hui**. Étudier une nouvelle passerelle, c'est anticiper l'évolution des usages (développement du Parc de Loire) et créer des liens directs entre lieux de loisirs, nature et quartiers de vie. À la clé : **moins de dépendance à la voiture pour traverser, plus de fréquentation des espaces publics et naturels, et une métropole plus fluide, plus saine et plus attractive pour tous.**

## Axe 6 — Partager et stationner son véhicule

Notre objectif : mieux organiser le stationnement pour réduire la circulation inutile, libérer l'espace public et rendre le centre-ville plus accessible à celles et ceux qui en ont besoin

### Nos principales propositions

#### Soutenir et développer les offres de covoiturage et d'autopartage

De nombreuses métropoles s'appuient sur des initiatives existantes pour repenser leurs mobilités. Le service d'autopartage CITIZ vient de s'implanter à Orléans. Il permet d'envisager une alternative à la possession d'un véhicule individuel propre. Il faudra **encourager son développement, aider à le faire connaître afin qu'il puisse rapidement se développer**.

Afin de réduire la dépendance à la voiture individuelle pour se rendre en cœur de ville, plusieurs métropoles (Lyon, Rennes, Reims) ou la région Ile de France se sont appuyées sur le service ECOV pour **organiser des lignes de covoiturage express régulières et faciliter leur usage quotidien sans réservation**. Nous étudierons sa mise en place dans notre métropole.

#### Développer l'offre de P+R et rendre gratuit le voyage pour les usagers

Nous souhaitons réduire la circulation automobile en centre-ville. Nous **augmenterons le nombre de places disponibles en parcs relais par la création de nouveaux parcs aux entrées de ville**. Le stationnement en parc relais sera gratuit et le titre de transport permettant d'aller en centre-ville également pour l'ensemble des passagers. **Nous ferons connaître davantage ce dispositif.**

#### Repenser la tarification du stationnement à Orléans

Afin de permettre aux résidents de **se garer plus facilement près de leur domicile**, nous appliquerons le stationnement payant dans plusieurs quartiers au-delà des Mails (selon les modalités prévues par Serge Grouard en 2023). Les riverains pourront s'abonner aux mêmes conditions que ceux de l'Intramail pour stationner leur véhicule en voirie (seulement 22€ par mois) tandis que le stationnement payant (selon une grille à définir) pour les usagers non résidents.

Nous proposerons (comme à Nantes) aux riverains abonnés la possibilité de **faire bénéficier de leur abonnement à des membres de leur famille ou à des amis non résidents à Orléans qui leur rendent visite** (à Nantes, le "Pass-Famille" donne droit à 24 jours gratuits de stationnement par an).

Comme d'autres villes, nous étudierons la mise en place d'une modulation du coût du stationnement en fonction du type ou du poids du véhicule.

## → Pourquoi c'est utile et gagnant ?

### ● Réduire le transit et renforcer les parcs-relais : un centre-ville plus fluide et plus respirable

Réduire le trafic de transit en centre-ville du trafic, c'est réduire la congestion, le bruit et la pollution, et rendre les trajets plus fiables pour ceux qui doivent impérativement venir en voiture. En rendant les parcs-relais plus simples et plus avantageux, on réduit le stress et l'énerverment que génère la recherche d'une place, on réduit le coût du stationnement pour l'usager, on fluidifie les grands axes, on libère les trottoirs, on sécurise les autres usagers et on facilite les livraisons. Pour le commerce, on maintient l'accès des voitures mais sans saturation et on améliore la rotation des places utiles.

### ● Stationnement plus juste et plus clair : favoriser la rotation, apaiser les quartiers

Revoir les règles de stationnement, c'est remettre de la justice et de la clarté : les riverains doivent pouvoir se garer aisément et l'espace public ne doit plus être occupé pendant des heures par des "véhicules ventouses". Une tarification mieux pensée facilite les visites et réduit les stationnements gênants. En modulant selon le véhicule, on encourage un usage plus responsable d'un espace rare. Résultat : moins de temps perdu, des quartiers apaisés et des alternatives plus attractives.

## → Axe 7 — Logistique adaptée à notre tissu urbain et au changement climatique

Notre objectif : réorganiser la chaîne logistique en privilégiant pour le "dernier kilomètre" des véhicules non polluants et de taille réduite.

### → Ce que nous ferons une fois élus

#### ● Organiser des Etats Généraux de la logistique urbaine

Dès l'été 2026, nous réunirons les acteurs de la chaîne logistique, les associations et représentants des commerçants afin de réfléchir aux évolutions nécessaires à apporter à cette activité. La décarbonation, la réduction de la taille des véhicules, l'utilisation d'autres moyens de transport (cyclo logistique) ainsi que le développement de plateformes logistiques de taille intermédiaire à l'entrée de la ville seront au cœur de cette réflexion. Elle permettra d'établir une feuille de route logistique urbaine décarbonée pour la période 2026-2033.

#### ● Réglementer pour diminuer progressivement la taille des véhicules autorisés dans l'hypercentre

Dans le dernier tiers du mandat, quand auront été lancées les chantiers pour redéfinir la chaîne logistique, nous commencerons, par arrêté municipal, à limiter progressivement l'accès du centre-ancien aux véhicules les plus lourds, sauf dérogation spéciale du Maire.



## Pourquoi c'est utile et gagnant ?

### Logistique du dernier kilomètre : moins de nuisances, des livraisons plus sûres et fiables

**Réorganiser la logistique du “dernier kilomètre”**, c'est réduire immédiatement les nuisances en centre-ville : moins de bruit, moins de pollution, moins de congestion et moins de conflits d'usage. En favorisant des véhicules plus petits et non polluants, on sécurise les rues étroites et on protège la qualité de vie des riverains, tout en fiabilisant les livraisons.

### Règles co-construites : une transition efficace sans pénaliser le commerce, pour une ville résiliente

Des règles **co-construites avec les professionnels** permettent d'anticiper, d'investir et d'éviter les solutions brutales. À la clé : un hypercentre plus respirable, plus sûr et plus attractif, sans pénaliser l'activité commerciale. Enfin, une logistique adaptée rend la ville **plus résiliente face aux pics de chaleur et aux épisodes de pollution, de plus en plus fréquents**.



## Mot du colistier référent



**Romain GUIGON**

*Colistier OSE et référent du groupe de travail Mobilités*

Depuis l'épidémie de COVID, **les habitudes de mobilité ont sensiblement évolué**. A Orléans aussi il y a eu avec les "corona-pistes" un mouvement pour accompagner une recrudescence de la mobilité cyclable. Cet élan s'est vite essoufflé ici alors qu'il s'est poursuivi ailleurs. **Notre Métropole prend du retard sur d'autres et ne permet pas aux habitants qui le souhaiteraient de changer de mode de déplacement.**

Les habitants que nous sommes et que avons rencontrés aspirent souvent au calme dans leur quartier et se plaignent des nuisances causés par certains véhicules. Dans le même temps, nous constatons que **l'insécurité routière s'accroît, faute de politiques courageuses pour la juguler depuis 25 ans**. Ce ne sont pas des affiches et des slogans qui suffiront, ce sont des actes.

Ces constats nous amènent au même point : **la volonté politique**. Elle fait défaut pour encourager la mobilité cyclable, elle fait défaut pour garantir la mobilité des piétons, elle fait défaut pour adapter nos espaces publics, elle fait défaut pour juguler les comportements dangereux et générateurs de nuisances. **Cette volonté nous l'aurons.**



Quais de Loire