

NOS PROPOSITIONS

# URBANISME

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



## 6 engagements phares

1. Désengorger Orléans en offrant des alternatives crédibles à la voiture (train, TCSP, intermodalité) pour se déplacer plus vite et plus sereinement.
2. Rééquilibrer l'espace public en donnant la priorité aux piétons, aux vélos et aux transports collectifs, avec des aménagements lisibles et continus.
3. Réhabiliter les faubourgs par un urbanisme opérationnel de long terme (voirie, stationnement, végétalisation, commerces...) pour refaire de vrais quartiers de vie.
4. Prévoir un urbanisme plus actuel pour les ZAC, adapté aux nouveaux modes de vie et de déplacements, où la voiture resterait à l'entrée des nouveaux quartiers, avec plus de végétal et de biodiversité. Incrire dans les Zac la création de quartiers de venellessi caractéristiques d' Orléans.
5. Préserver l'eau, infiltrer la pluie dans les sols là où elle tombe, débitumer, rendre les sols perméables, c'est-à-dire :
  - limiter l'artificialisation des sols avec des pavés, des dalles avec des joints d'infiltration, plutôt que du bitume,
  - des fosses à pluie pour les arbres,
  - des cours d'école végétalisées,
  - la généralisation des méthodes de gestion alternatives des eaux pluviales, à l'exemple des plus grandes villes de France.
6. Faire de la santé un critère d'urbanisme en réduisant l'exposition des habitants (et surtout des plus vulnérables) à la pollution de l'air.



ÉLECTIONS  
MUNICIPALES

15 & 22  
MARS 2026

L'ALLIANCE DES  
COLLECTIFS CITOYENS

**OSE** *Orléans  
Solidaire  
Ecologique*



# Diagnostic express – quelques constats

## ● La Loire : une coupure urbaine qui se mesure chaque jour

En 2023, environ 95 000 véhicules ont franchi la Loire chaque jour (hors pont autoroutier), avec une concentration très forte sur quelques ouvrages : 44 % sur le pont Joffre, 42,5 % sur le pont Thinat, 9 % sur le pont de l'Europe et 4 % sur le pont George-V.

Cela **structure l'espace public** (bruit, congestion, discontinuités piétonnes et cyclables) et **pèse directement sur l'accès au centre ville**, aux bords de Loire et aux quartiers situés de part et d'autre du fleuve.

## ● Mails : un projet « structurant » devenu un symbole du manque de concertation et d'inutilité pour un coût exorbitant

Le projet des Mails visait à **transformer en profondeur les grands boulevards du centre** : réaménagement de carrefours, création d'axes bus-vélo continus jusqu'à la gare, et requalification de la place d'Arc via un partenariat avec un acteur privé. Après la concertation de 2022, le permis a été déposé en 2024 et la commission d'enquête a rendu un avis favorable en juin 2025. Pourtant, trois semaines plus tard, le projet a été **arrêté net après un vote défavorable du Conseil de Métropole**.



La contestation repose sur trois séries de critiques. D'abord, **l'impact environnemental et la mobilité** : le projet prévoit l'abattage de 142 arbres et une réduction d'espaces verts en centre-ville, alors que la ville souffre déjà d'îlots de chaleur et d'un manque de nature. Ensuite, **le projet est accusé de laisser une place trop importante à la voiture et de ne pas démontrer suffisamment l'apaisement et l'objectif de réduire le nombre de voitures** : la MRAe souligne notamment que, face à des niveaux de circulation élevés (41 300 véhicules/jour sur la RD2020), **les itinéraires alternatifs et les incitations aux modes doux sont insuffisamment étayés**.

Deuxième bloc de critiques : **le coût et son poids financier**. L'autorisation de programme principale est annoncée à 60,5 M€, et le coût total, avec les investissements annexes, **serait estimé entre 75 et 100 M€**. Le parking du quartier Jaurès est cité comme symbole (plus de 20 M€ pour 300 places, soit environ 72 000 €/place). Cette charge est jugée difficilement soutenable **pour une Métropole déjà très endettée**, d'autant que **d'autres investissements majeurs arrivent**, comme le renouvellement des rames de la ligne A à l'horizon 2030 (estimé à 100 M€).

Enfin, la légitimité politique est contestée : **Serge Grouard a été mis en minorité (52 contre, 33 pour) lors du vote du 19 juin** sur le PUP avec Carmila, et 17 maires sur 22 ont exprimé des réserves ou une opposition, certains alertant sur l'absence de consensus et le risque "de rater le projet". La décision de suspendre le projet laisse à la future majorité métropolitaine la possibilité de choisir une autre option et d'en mesurer les impacts.

## ● Une dépendance automobile encore forte, malgré des signaux de transition

Le trafic a augmenté de +10 % entre 2022 et 2023 (avec une année 2022 encore atypique), ce qui confirme la **pression persistante de la voiture dans l'organisation urbaine**. En parallèle, l'offre de stationnement reste très structurante : 3 505 places payantes sur voirie en centre-ville d'Orléans et 6 700 places dans 16 parkings fermés. Cette abondance (et sa localisation) **influence les choix de déplacement, la forme des rues et la place disponible pour les arbres, les terrasses, les pistes cyclables ou l'accessibilité**.

## ● **Intermodalité : des parkings-relais utilisés, mais encore insuffisants pour éviter un recours massif à la voiture pour accéder au centre ville**



Le territoire dispose de 12 P+R tram et 4 P+R bus. Leur fréquentation annuelle atteint 193 604 en 2023 (total A+B), après un pic à 355 587 en 2019, ce qui montre à la fois l'utilité du dispositif et sa sensibilité aux pratiques de mobilité.

Dans l'urbanisme, ces points d'entrée sont décisifs : ils conditionnent la capacité à retenir des automobilistes avant les secteurs denses et à éviter que les grands axes se transforment en couloirs de transit.

## ● **Le train : un atout majeur autour des Aubrais et d'Orléans, mais une desserte urbaine inachevée**

En 2022, la gare d'Orléans comptabilisait 4 420 737 voyages annuels et la gare des Aubrais 1 286 538, soit un ensemble déjà très important à l'échelle locale. Entre 2021 et 2022, les 4 gares (Orléans, Les Aubrais, Saint-Cyr-en-Val, La Chapelle-Saint-Mesmin) progressent de +14 %.

L'enjeu urbanistique est clair : transformer ces pôles en véritables "portes de ville" (accès, espaces publics, continuités piétonnes/vélos, interfaces bus-train) pour que l'utilisation du train se traduise en une meilleure qualité de vie et en attractivité des quartiers adjacents.

## ● **Le vélo progresse vite, mais les continuités et la sécurité restent le point dur**

Orléans Métropole compte 476 km d'aménagements cyclables en 2023, soit +75 % depuis 2019 (en linéaire d'aménagement). La fréquentation vélo est mesurée à 4 105 812 passages en 2023. Ces chiffres traduisent une montée en puissance réelle, mais l'urbanisme doit désormais "faire système" : une piste isolée ne suffit pas si elle n'est pas connectée aux gares, aux ponts, aux pôles d'emploi et aux équipements, et si les carrefours restent anxiogènes.

## ● **Accidentalité : un marqueur concret de l'espace public à réaménager**

En 2022, on recense 237 accidents corporels sur le territoire (+8,7 % vs 2021), pour 552 victimes, dont 42 blessés graves et 8 personnes tuées. Dans le détail, cela représente 222 victimes en voiture, mais aussi 40 victimes à pied et 36 victimes à vélo ou trottinette. Au-delà des chiffres, c'est un indicateur direct d'urbanisme : vitesses, traversées, lisibilité, largeur de voies, protections cyclables, continuités piétonnes, traitement des entrées de ville et des carrefours structurants.

## ● **Qualité de l'air : une amélioration sur certains polluants, mais une exposition encore trop importante**

En 2023, Orléans Métropole compte 27 jours où la qualité de l'air a été jugée de « mauvaise à très mauvaise », et 3 jours de dépassement de la valeur limite (seuil d'information/surveillance) en PM10 ; à l'inverse, 0 jour est qualifié « extrêmement mauvais » et environ 3 jours sur 4 restent « bons ou moyens ».

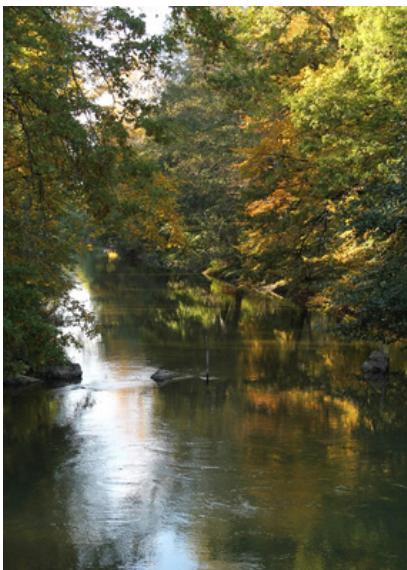
Même lorsque certains indicateurs s'améliorent, **l'exposition demeure une réalité, surtout près des axes circulés et lors de situations météorologiques défavorables**. Mi-janvier 2025, Lig'Air a documenté un épisode de pollution aux particules : des dépassements du seuil d'information et de recommandation de  $50 \mu\text{g}/\text{m}^3$  (PM10 en moyenne journalière) ont été mesurés les 14 et 15 janvier 2025 dans plusieurs départements, dont le Loiret.

À l'échelle métropolitaine, **le suivi repose sur 4 stations de mesures en continu** (dont une station trafic à Orléans), et la réponse publique s'inscrit dans un Plan de Protection de l'Atmosphère comprenant 23 actions pérennes et 1 action temporaire en cas de pic. Enfin, l'enjeu sanitaire reste massif : la Commission européenne estime à **42 000 décès prématuress annuels en France imputables à la pollution de l'air par les particules**, ce qui justifie de traiter l'air comme un sujet d'urbanisme (trafic, végétalisation, formes urbaines, ombrage, éloignement des usages sensibles).

### ● **Climat : une vulnérabilité qui augmente, surtout en ville minérale**

Dans le grand centre urbain d'Orléans, **les parcs et jardins publics ne couvrent que 3,6 % de la superficie, et seuls 47,7 % des habitants y ont accès à moins de 5 minutes de marche** (donc plus d'un habitant sur deux n'a pas de parc/jardin public proche à l'échelle du quotidien). Cette faible présence d'espace végétal accessible se traduit aussi en confort thermique : les analyses de Météo-France sur l'îlot de chaleur urbain indiquent qu'à Orléans et ses environs, **l'ICU nocturne peut atteindre 4°C après une journée d'été très ensoleillée**, signe d'un cœur urbain où la minéralité domine et où l'ombre et l'évapotranspiration manquent.

Enfin, à l'échelle métropolitaine, le rapport officiel sur l'artificialisation estime à 867,6 hectares la consommation d'espaces naturels, agricoles et forestiers entre 2011 et 2021 (soit 2,58 % du territoire), ce qui renforce mécaniquement la difficulté à rétablir des espaces de végétation si l'on ne change pas la trajectoire des sols et des aménagements.



Les travaux de la DREAL (à partir de sources Météo-France/DRIAS et Insee) indiquent à **l'horizon 2050 une hausse de la fréquence et de la sévérité des vagues de chaleur**, et une augmentation de la population âgée considérée comme plus vulnérable, avec +57 % entre 2019 et 2050.

Le même document souligne aussi une **hausse attendue du nombre de jours de fortes précipitations de 1 à 3 jours par an à l'échelle régionale**. Ces éléments renvoient directement à la **conception urbaine** : désimperméabilisation, ombrage, arbres d'alignement, sols vivants, présence de l'eau, matériaux moins stockeurs de chaleur, et protection des itinéraires piétons (écoles, arrêts de bus, commerces).

## ● **Eau : une ressource à sécuriser et un cycle à réinventer dans la ville**

À l'horizon 2070, la DREAL indique **une diminution du débit des cours d'eau** de 10 à 40 % et une baisse de recharge des nappes de 25 à 30 %, avec un suivi régional assuré par un réseau d'environ 200 stations (piézomètres) automatiques. Le même focus mentionne **une hausse de la température de l'eau de surface** de +1,1 à +2,2 °C d'ici 2070 (vs 1976-2005).

Pour l'urbanisme, cela se traduit par un enjeu très concret : **gérer mieux l'eau de pluie** (infiltration, noues, sols perméables, espaces publics "éponges") tout en **limitant les îlots de chaleur et en protégeant les usages** (parcs, squares, bords de Loire) lors des périodes sèches.

## ● **De grands secteurs "transformables" existent déjà : l'enjeu est la cohérence d'ensemble**

Le projet Interives s'étend sur 110 hectares le long de la voie ferrée, à 80 % sur Fleury-les-Aubrais et 20 % sur Orléans. Sa première phase opérationnelle, Interives 1, porte sur 15,7 ha. Ces ordres de grandeur montrent qu'il **existe, sur l'armature urbaine, des gisements majeurs de requalification** (friches, entrées de ville, abords de gares) **capables de produire des effets rapides sur les mobilités, la qualité des espaces publics et l'image métropolitaine**—à condition d'être reliés entre eux par des continuités piétonnes/vélos, des transports performants et un espace public apaisé

## **Axe 1 – Une ville habitable : faubourgs à réhabiliter, projets à revoir, eau et ombre au cœur de l'urbanisme**

Notre objectif : Nous voulons un urbanisme du quotidien qui remodelle la ville : revoir les projets qui entretiennent les conflits d'usage et la place de la voiture, et créer des espaces publics plus simples, plus lisibles et réellement intermodaux, où l'on circule mieux à pied, à vélo et en transports.

Réhabiliter les faubourgs (Bannier puis Bourgogne), mieux organiser déplacements et stationnement, soutenir la vitalité commerciale et végétaliser l'espace public, tout en repensant les ZAC pour des quartiers plus verts, plus calmes, avec la voiture à l'entrée et des venelles.

Enfin, nous préparerons Orléans aux effets du dérèglement climatique : désimperméabiliser, infiltrer l'eau, planter massivement et fabriquer de l'ombre, pour une ville plus fraîche, avec une canopée urbaine, des coeurs d'îlots préservés, des ombrières dans les rues denses et un point d'eau sur chaque place de quartier

## → Ce que nous porterons une fois élus

### Requalification des Mails : une occasion de remettre les priorités à l'endroit



Notre cap n'est pas de "bloquer" par principe : c'est de changer de logique. Plutôt que d'espérer une baisse du trafic parce qu'on complique la voiture, nous voulons faire baisser le nombre de voitures en augmentant fortement l'usage des mobilités douces et des transports collectifs, avec des infrastructures continues, rapides et sûres.

Concrètement, cela implique :

- **Revoir le projet des Mails pour qu'il traite réellement le report modal**, et étudier des alternatives au parking dans la trémie Madeleine.
- **Abandonner la requalification de la place Albert 1er face à Place d'Arc** : préserver et améliorer l'intermodalité, au lieu d'ajouter des conflits d'usage.
- **Investir en priorité dans un réseau vélo/piéton continu** parce que c'est ce qui permet de remplacer des trajets voiture... par des trajets simples et sûrs à pied ou à vélo.

Arrêter un projet coûteux et contesté au bon moment, pour **réorienter l'argent public vers ce qui réduit réellement la voiture en ville** — pas par contrainte subie, mais par alternatives désirables.

### Faubourg Bannier : un axe saturé qui se dégrade, à reconquérir comme quartier de vie

**Le faubourg Bannier, entre le pont Bannier et les Aydes**, est devenu un corridor de circulation où la vitesse automobile domine : les trottoirs servent trop souvent de stationnement, et la pratique du vélo y est ressentie comme **dangereuse**, tandis que le **stationnement reste globalement mal organisé**. Le bâti ancien compose un patrimoine contrasté, mêlant de beaux immeubles en pierre et brique et des maisons plus modestes d'origine paysanne ou ouvrière, avec des niveaux de qualité très inégaux. Parallèlement, les **commerces et services, historiquement nombreux, perdent en attractivité et se fragilisent**.

Face à ce cumul de fragilités, il devient **urgent d'engager une opération de réhabilitation urbaine sur plusieurs années**, traitant ensemble la voirie, les déplacements, le stationnement, les dents creuses, la vitalité commerciale et la végétalisation de l'espace public, pour refaire du faubourg un quartier sûr, agréable et vivant.

Dans un second temps et avec l'expérience acquise sur la rue du faubourg Bannier, **nous concevrons un projet de réhabilitation du faubourg Bourgogne**.

### ZAC : des quartiers "nouvelle génération", plus verts, moins dépendants de la voiture

Les ZAC doivent **cesser de reproduire un urbanisme d'hier**, pensé autour de la voiture et de grandes voiries, pour **devenir des quartiers adaptés aux modes de vie actuels** : déplacements du quotidien à pied et à vélo, proximité, espaces partagés et cadre de vie apaisé. L'idée est claire : la voiture reste à l'entrée des nouveaux quartiers, pour **libérer le cœur des îlots et des rues de la circulation de transit, et rendre les cheminements plus sûrs et plus agréables**

## → Pourquoi c'est utile et gagnant ?

**Arrêter le projet des Mails tel qu'il était conçu, ce n'est pas "bloquer" : c'est éviter un projet très coûteux et contesté**, dont les effets sur la baisse du trafic n'étaient pas démontrés, et récupérer des marges de manœuvre. **Ces marges permettent de financer ce qui change vraiment la vie** : des aménagements continus pour la marche et le vélo, des correspondances simples autour de Place d'Arc, et des investissements qui réduisent réellement le nombre de voitures parce qu'ils rendent les alternatives plus rapides, plus sûres et plus évidentes.

Réhabiliter les faubourgs (Bannier puis Bourgogne), **c'est gagner sur tous les tableaux** : sécurité, qualité de vie, attractivité et justice territoriale. **On répare** des axes aujourd'hui dominés par la vitesse et le stationnement subi, on redonne des trottoirs praticables, on sécurise les vélos, on remet du végétal, et on recrée les conditions pour que commerces et services de proximité tiennent dans la durée : **bref, on transforme un corridor en quartier de vie.**

Enfin, **repenser les ZAC (Groues, Fil Soie)**, lancer le boulevard urbain et créer un grand parc aux Groues, **c'est une stratégie gagnante pour l'avenir** : des quartiers plus verts et plus désirables, moins dépendants de la voiture (avec la voiture à l'entrée), une meilleure répartition des flux, et un grand îlot de fraîcheur accessible à tous. En reprenant la main sur le foncier dans les quartiers pavillonnaires, la collectivité évite la densification "au coup par coup" et garantit une transformation plus cohérente, plus juste et mieux acceptée.

## Axe 2 — Mobilités douces et transports du quotidien : une ville moins dépendante de la voiture

Notre objectif : désengorger Orléans en offrant des alternatives simples et crédibles à la voiture, en misant sur un train du quotidien à l'échelle métropolitaine, des correspondances évidentes autour des gares, et un réseau continu pour marcher et pédaler, y compris pour franchir la Loire. Nous voulons une ville où les déplacements utiles (travail, études, courses, loisirs) deviennent plus rapides, plus sûrs et plus agréables sans voiture.

### → Ce que nous mettrons en place

#### ● Un RER métropolitain (SERM) pour changer d'échelle

L'État et la Région soutiennent la mise en œuvre d'un **Service Express Régional Métropolitain (SERM)** pour les grandes métropoles pouvant s'appuyer sur une "étoile ferroviaire", avec l'ambition d'un véritable RER métropolitain. Nous accompagnerons ensuite la **montée en puissance du réseau** : participation à la création de nouvelles gares urbaines à La Source et Saint-Cyr-en-Val, et renforcement des fréquences entre Les Aubrais et Blois, afin **que le train devienne une solution pratique au quotidien** et non une option occasionnelle.

Nous voulons saisir cette opportunité pour appuyer, dans un premier temps, la **réouverture aux voyageurs de la ligne Orléans-Châteauneuf-sur-Loire**, avec desserte de la gare d'Orléans.

## Des gares réellement intermodales : ouvrir les Aubrais à l'Ouest et créer la gare routière métropolitaine

Le report modal ne fonctionne **que si les correspondances sont faciles**. Dans la dynamique du SERM, nous proposerons à l'opérateur ferroviaire et à la Région l'ouverture de la gare des Aubrais à l'Ouest, sur l'emprise des voies de stockage du fret, avec l'implantation conjointe d'une gare routière qui fait aujourd'hui défaut à la métropole. L'accès se ferait depuis la rue André Dessaux, avec une mise à ciel ouvert partielle du tunnel des Champs Bouchaud, pour améliorer la lisibilité et la qualité d'accès. L'objectif est clair : faire des Aubrais une porte d'entrée efficace, où l'on passe naturellement du train au bus, puis à la marche ou au vélo.



## Une desserte performante du nord : prioriser un TCSP vers Oréliance

Le nord de la métropole concentre des besoins de déplacement et d'accès à l'emploi. **Nous voulons donc prioriser un Transport en Commun en Site Propre (TCSP)**, notamment pour desservir Oréliance, afin d'offrir une alternative fiable à la voiture, réduire la congestion sur les grands axes et améliorer l'accessibilité de ce secteur stratégique.

## Recoudre la ville à pied et à vélo : franchir, relier, sécuriser

Orléans a besoin de **continuités cyclables et piétonnes qui ne "s'arrêtent pas"** précisément là où c'est le plus difficile : aux franchissements, aux grands carrefours et aux points de rupture. Nous proposons trois projets complémentaires, avec des enveloppes budgétaires réalistes, pour rendre les déplacements à pied et à vélo enfin continus, sûrs et évidents.

- **Passerelle mobilités douces le long du pont Joffre (raccordée aux Mails)** : Créer un cheminement dédié et protégé pour les piétons et les vélos, connecté directement aux Mails, afin de **sécuriser et fluidifier un franchissement majeur du quotidien**. Enveloppe estimative : ~13 M€.
- **Passerelle piétons-vélos le long du pont des Murlins (continuité rue des Murlins)** : Réaliser une passerelle latérale pour **prolonger l'axe de mobilités douces de la rue des Murlins et supprimer un point noir de discontinuité**. Enveloppe estimative : ~4 M€.
- **Nouveau franchissement Loire par une passerelle piétons-vélos concertée avec les habitants** : nous voulons étudier et choisir avec les Orléanaises et les Orléanais l'axe le plus pertinent pour une nouvelle passerelle, parmi plusieurs options : Place de la Bascule – Place de Loire, Carmes-Recouvrance – Jardin des Plantes, Cabinet Vert – Île Charlemagne, Saint-Loup – Île Charlemagne. Cette passerelle pourra aussi **intégrer une vocation écologique, permettant d'observer la faune et la flore de l'espace ligérien sans le perturber**. Enveloppe estimative : ~28 M€.

Au total, ce programme de franchissements représente **une enveloppe d'environ 45 M€** (selon les options techniques et le tracé retenu pour la passerelle Loire), pour **recoudre durablement la ville et remplacer des trajets voiture par des trajets simples à pied et à vélo**.

## Le canal d'Orléans : une colonne vertébrale de loisirs actifs

Nous reconfigurerons le canal d'Orléans en **grande zone de loisirs et de détente, autour de la marche, du vélo, du jogging, de l'escalade, des sports d'eau, du kayak et du canoë, et de l'observation de la Loire, de ses oiseaux et de ses paysages ligériens**. L'enjeu est de transformer un linéaire existant en itinéraire évident, utile et agréable, qui encourage les pratiques quotidiennes et renforce l'attractivité des quartiers traversés.



## Pourquoi c'est utile et gagnant ?

Parce que c'est la façon la plus efficace de réduire le nombre de voitures sans punir : quand le train du quotidien est fréquent, que les gares sont faciles à utiliser et que les correspondances sont simples, on remplace des trajets contraints par des trajets choisis. **Un SERM et une intermodalité réussie, c'est du temps gagné, moins de congestion, et une métropole plus accessible pour tous**, y compris ceux qui n'ont pas de voiture.

Parce qu'un réseau continu de mobilités douces change la ville vécue : des passerelles et des franchissements sécurisés rendent enfin possibles des trajets à pied et à vélo qui étaient trop dangereux ou trop longs. Cela améliore la sécurité, le confort et la santé, tout en apaisant l'espace public et en renforçant la vie de quartier.

Enfin, parce que ces choix sont aussi un investissement d'attractivité et de qualité de vie : mieux relier les quartiers, mieux desservir les pôles d'emploi, et valoriser le canal et les bords de Loire, c'est construire une ville plus agréable, plus sportive, plus touristique et plus "respirable" — une ville où se déplacer autrement devient la norme, pas l'exception.

## Axe 3 — Eau, ombre et nature en ville : rendre Orléans plus fraîche, plus perméable et plus vivable



### Ce que nous ferons pour Orléans et ses habitants

#### Préserver l'eau en ville : désimperméabiliser et infiltrer la pluie au bon endroit

La première urgence, c'est de traiter l'eau comme une ressource rare et un levier de fraîcheur. Cela passe par une règle simple : infiltrer la pluie là où elle tombe, au lieu de l'évacuer vers les réseaux. Concrètement, nous voulons débitumer dès que c'est possible et limiter l'artificialisation des sols en privilégiant des pavés ou dalles avec joints infiltrants plutôt que du bitume.

Nous déployerons des fosses à pluie pour les arbres, des aménagements qui permettent à l'eau de descendre vers les racines et de renforcer la résilience des plantations lors des sécheresses. Nous généraliserons aussi les cours d'école végétalisées, à la fois pour l'infiltration, l'ombre et le confort des enfants (plus de détail dans le livret environnement).

Enfin, nous ferons de la gestion alternative des eaux pluviales une norme d'aménagement (noues, sols perméables...), comme le pratiquent déjà les grandes villes françaises.

## ● Végétaliser massivement l'espace public : un pilotage municipal pour passer à l'échelon supérieur

La végétalisation ne peut pas reposer sur des actions ponctuelles : **elle doit devenir une politique municipale structurée, durable, et coordonnée.** Nous proposons une **végétalisation massive de l'espace public, avec une logique de continuité** (alignements, places, cheminements, entrées de ville, abords d'écoles) pour **créer de l'ombre et réduire les îlots de chaleur.**



Pour réussir, il faut une organisation claire : **une direction municipale de l'espace public chargée de coordonner les interventions** (voie, plantations, eau, mobilier, entretien), afin d'éviter les décisions en silo et de rendre possible une montée en puissance rapide. L'objectif est simple : **faire de l'arbre et du végétal un "réflexe" de chaque projet**, et non une option ajoutée en fin de chantier.

## ● Protéger la nature “invisible” : étendre les cœurs d’îlots comme réserves végétales et de biodiversité

La fraîcheur et la biodiversité ne se jouent pas seulement sur les grands parcs : **elles se construisent aussi à l'intérieur des îlots**, dans ces espaces souvent peu visibles mais essentiels au climat urbain. **Nous voulons donc étendre les cœurs d’îlots inconstructibles, pour en faire de vraies réserves de végétation et de biodiversité.**

L'idée est de **mieux protéger ces espaces de pleine terre**, qui jouent un rôle de "poumon discret" : infiltration, humidité, refuge pour la faune, et baisse des températures locales. En parallèle, **nous assumons une logique d'urbanisme plus intelligent** : reporter la constructibilité en façade sur rue plutôt que d'artificialiser l'intérieur des parcelles, en s'inspirant de principes comparables à ceux adoptés dans d'autres grandes villes.

## ● Fabriquer une grande canopée urbaine : partager l'ombre, et préserver la plein terre

Pour faire face aux étés plus chauds, l'objectif doit être clair : **bâtir une canopée urbaine à l'échelle de la ville.** Cela suppose de **reconnaitre la valeur de l'ombre et d'accepter que les arbres “débordent”** : partager l'ombre, y compris lorsqu'elle franchit les limites de propriété vers l'espace public. Cette approche transforme l'arbre en bien commun, au service de tous.

Dans le même esprit, **nous voulons limiter l'artificialisation en préservant la pleine terre** : pour les opérations d'une certaine importance, le stationnement doit être pensé autrement, en utilisant par exemple le stationnement en sous-sol, afin de **libérer des sols infiltrants et des espaces végétalisables**. C'est **une règle d'aménagement qui permet d'éviter des quartiers minéraux et surchauffés**, et de garder de la terre vivante là où elle est indispensable.

## Une ville fraîche et accueillante : ombrières dans les rues denses et fontaines de proximité

Dans les rues les plus denses, là où planter est parfois compliqué et où la chaleur se concentre, il faut des solutions simples et visibles. **Nous proposons la mise en place d'ombrières tendues entre les façades, conçues avec l'imagination et la participation des habitants, à la manière de certaines rues de Barcelone.** Ces dispositifs, en plus d'apporter un confort immédiat, peuvent devenir des marqueurs de quartier, agréables et conviviaux.

Enfin, parce que la fraîcheur passe aussi par l'accès direct à l'eau, **nous voulons un point d'eau, une fontaine sur chaque place de quartier** : un geste de santé publique, de confort en été, et un symbole d'égalité d'accès à un service essentiel dans l'espace public.



## Pourquoi c'est utile et gagnant

Faire de l'eau et de la perméabilité une règle d'aménagement, **c'est une politique "double gain"** : on réduit les risques de ruissellement et de saturation lors des pluies intenses, et on rafraîchit la ville en période chaude.

Débitumer, infiltrer la pluie, végétaliser les cours d'école et généraliser les solutions de gestion alternative des eaux pluviales, **c'est rendre l'espace public plus résilient, plus confortable et moins coûteux à réparer après chaque épisode extrême.**

Végétaliser massivement et protéger les coeurs d'îlots, c'est **investir dans une ville plus saine : plus d'arbres, plus de sols vivants et plus de biodiversité améliorent le cadre de vie, créent des continuités de nature, et réduisent les îlots de chaleur.** En pilotant cette stratégie avec une direction municipale dédiée, on gagne en efficacité : on évite les actions dispersées et on assure une cohérence entre voirie, plantations, eau et entretien, quartier par quartier.

Enfin, **construire une grande canopée urbaine, préserver la pleine terre et apporter de l'ombre et de l'eau au plus près des habitants.** Chacun doit pouvoir trouver un trajet ombragé, un espace public respirable et un point d'eau l'été, y compris dans les rues les plus denses. Ombrières, fontaines de proximité et stationnement mieux pensé permettent de **transformer rapidement la ville vécue, avec des bénéfices immédiats sur le confort, la santé et l'attractivité des quartiers.**



## Mot du colistier référent



**Alain LEBON**

*Colistier OSE et référent du groupe de travail Urbanisme*

Ce livret **Urbanisme** est le résultat d'un travail collectif et documenté, mené avec une idée simple : **partir du réel et construire des solutions utiles, plutôt que de plaquer des projets "vitrine"**. Nous l'avons élaboré au sein d'un groupe de travail dédié, en croisant des retours d'habitants, d'usagers et d'acteurs de terrain, lors **d'échanges et de réunions, avec une lecture attentive de documents existants** : dossiers de projets, évaluations et pièces d'enquête publique, rapports institutionnels, données de mobilité, de qualité de l'air et d'adaptation au climat. Nous avons également **confronté nos propositions à des retours d'expérience d'autres villes et à des échanges avec des personnes compétentes sur ces sujets** (aménagement, mobilités, environnement, espaces publics), afin d'être à la fois ambitieux et crédibles.

Cette méthode nous a conduits à une ligne claire : **privilégier les alternatives à la voiture et démontrer que les autres mobilités fonctionnent**. Cela signifie investir là où l'effet est immédiat : un train du quotidien plus utile, des gares réellement intermodales, des continuités cyclables et piétonnes qui ne s'arrêtent pas aux points difficiles, et des espaces publics apaisés. Cela signifie aussi **assumer des choix : revoir des projets coûteux quand ils ne démontrent pas leur utilité, pour dégager des marges de manœuvre et financer ce qui améliore vraiment la vie quotidienne**.

Enfin, ce livret porte une conviction : **l'urbanisme est désormais indissociable du climat et de la santé**. Désimperméabiliser, infiltrer l'eau, planter, fabriquer de l'ombre, préserver des cœurs d'îlots, installer des points d'eau... ce ne sont pas des "options", ce sont des protections. Notre ambition est simple : **faire d'Orléans une ville recousue, apaisée et habitable**, où chaque quartier compte, et où chaque projet est évalué à l'aune de sa capacité à améliorer concrètement la vie des habitants.



Les Blossières