

**CAMPUS MADELEINE - P.3**

**ÇA Y EST, C'EST SIGNÉ !**

La convention d'installation de l'université en centre-ville a été paraphée jeudi dernier par les différents partenaires. Le chantier est estimé à 67 M€ hors parking.

**FRANCOPHONIE - P.14**

**À QUOI SERT CE PARLEMENT ?**

Le Parlement des Ecrivains francophones se tient pour la deuxième année d'affilée à Orléans. Quelles avancées notables ont été actées par cet événement l'an dernier ?

**MAISON de la LITERIE®** JUSQU'AU 2 NOVEMBRE 2019

**OPÉRATION DÉSTOCKAGE MASSIF\***

Ouverture de 9h30 à 19h sans interruption

**FACE À DECATHLON**  
ZA Expo Sud - Les Chèvres Noires  
45100 Orléans

\*sur articles ou ensembles et certaines marques signalés en magasin.

TEMPUR ANDRÉ RENAULT SIMON Veldeman

# LA TRIBUNE HEBDO

LE JOURNAL D'INFORMATION DE LA MÉTROPOLE ORLÉANAISE • N°287- S42 • DU 17 AU 23 OCTOBRE 2019

## VOITURES ET VÉLOS À ORLÉANS

# LE MATCH EST LANCÉ !



**DÉBAT** Alors que les derniers chiffres de la mobilité font état d'un usage un peu plus important du vélo ces dernières années à Orléans, les élus métropolitains ont pour objectif de favoriser encore davantage la pratique de la Petite Reine dans les dix ans à venir. Face à un politique qu'il juge trop peu contraignante pour les voitures, le collectif Vélorution monte au créneau en évoquant « un clientélisme automobile »... **P.8-9**

**PATINOIRE Orléans**

**2019-2020**  
du 7 septembre au 26 avril

**www.patinoire-orleans.fr**  
Bd J. JAURES - ORLEANS

**SIBETH N'DIAYE - P.5**

**UNE MINISTRE POUR RASSURER**

La médiatique secrétaire d'Etat est venue à Orléans vendredi dernier. Pour parler santé, mais aussi pour prendre le pouls des Marcheurs loirétains, parfois un peu déboussolés...

**JEAN-PHILIPPE GRAND - P.6**

**UN ÉCOLOGISTE POUR RASSEMBLER ?**

Le candidat déclaré pour les municipales de mars 2020, assure qu'une « union » de la gauche est en bonne voie à Orléans. Mais pour le PS, il va un poil vite en besogne...

**ROMAIN GROSJEAN - P.17**

**UN PILOTE POUR AIDER**

Le pilote de Formule 1 est le parrain de l'opération nationale *Des voitures électriques pour des enfants*, lancée à Orléans. Il nous détaille les raisons de son engagement.

**www.tribune-hebdo-orleans.fr**  
**lhebdotwitte** **lhebdo.orleans**

25, 26 et 27 octobre. St Jean-Le-Blanc. Salle de Montission.



# 7<sup>e</sup> SALON DES VIGNERONS & DU TERROIR

L'ABUS D'ALCOOL EST DANGEREUX POUR LA SANTÉ. À CONSOMMER AVEC MODÉRATION.

**Entrée: 5€**  
Invitation offerte sur notre site.

**Soutenez nos oeuvres.**

Vendredi de 17h à 21h - Samedi de 10h à 19h30 - Dimanche de 10h à 18h.  
**www.salon-vignerons-lions-orleans.fr**

## EN BREF

CIRCULATION  
LES AXES LES PLUS  
FRÉQUENTÉS

Sans surprise, et hors réseau autoroutier, il s'agit de la tangentielle est, qui voit passer entre 52 000 et 54 000 véhicules par jour (voitures, poids lourds, deux-roues motorisés, etc.). La tangentielle ouest est légèrement plus « vivable », avec de 38 000 à 42 000 passages du côté de Saint-Jean-de-la-Ruelle et Saran. La RD 2020, du centre-ville d'Orléans vers Saint-Marceau, n'est pas en reste : entre 42 000 et 45 000 véhicules s'y côtoient tous les jours. Plus on se déplace vers le sud, et plus le trafic baisse sur cet axe : environ 38-39 000 véhicules une fois que la Loire est franchie.

ACCIDENTOLOGIE  
UNE VICTIME TOUTS  
LES DEUX JOURS

C'est un autre chiffre révélé par l'Observatoire de la mobilité sur la métropole. En 2018, une victime en voiture (conducteur ou passager) a été déplorée tous les deux jours sur le territoire de l'agglomération. Pour les motos ou cyclomoteurs, c'est une victime tous les quatre jours ; pour les piétons, une tous les sept jours et pour les vélos, une tous les onze jours. 414 victimes ont été comptabilisées dans la métropole l'an dernier, dont 71 blessés graves et 9 personnes tuées.

POINT NOIR  
UNE PASSERELLE  
EN QUESTION

Olivier Carré, le président de la métropole, veut construire une passerelle pour les vélos au-dessus de la Loire pour trouver une solution au problème du Pont Royal, sur lequel convergent trams, vélos, voitures et piétons, et ce dans les deux sens de circulation. Nombreux sont ceux qui s'étonnent qu'un accident grave ne s'y soit encore déroulé. « On ne s'y sent pas à l'aise, note un membre du collectif Vélorution. Mais pourtant, les vélos n'y risquent pas grand-chose, même si ce pont est anxiogène. Par contre, cette passerelle en projet, c'est une connerie sans nom qui, pour les vélos, commencerait de nulle part pour aller à nulle part. On n'est pas dans Sim City ! » Entre 15 et 20 millions d'euros seraient fléchés pour cette passerelle dont les études débiteront en 2020, et qui pourrait être réalisée au cours du prochain mandat.

## MOBILITÉ DANS LA MÉTROPOLE ORLÉANAISE

LA VOITURE DOIT  
PERDRE DU TERRAIN

La cinquième édition des chiffres-clés de la mobilité à Orléans montre que la voiture est encore l'outil de déplacement dominant des usagers. Les politiques et les associations s'accordent pour dire qu'il faut faire baisser sa « part modale ». Oui, mais comment ? **BENJAMIN VASSET**

« **G**lobalement, on commence à aller dans le bon sens ». C'est par cette observation que Bruno Malinverno, vice-président












d'Orléans Métropole en charge des Transports, débute ses commentaires des chiffres de la mobilité en 2018. En premier lieu, l'élu constate ainsi une baisse de 1,3 % du déplacement en voiture particulière entre 2017 et 2018 sur l'ensemble des compteurs routiers suivis par l'Observatoire du trafic de la métropole (hors autoroute).

Aujourd'hui, l'usage de la voiture particulière concerne encore plus de la moitié des déplacements des habitants (55 %). Une part modale majoritaire, que le Plan de Déplacement Urbain (voir encadré) pour la période 2019-2028 souhaite faire baisser au cours de la prochaine décennie, dans un contexte global d'urgence écologique et climatique qui prend de plus en plus de poids dans le débat public. « L'objectif, c'est de descendre en-dessous des 50 %, affirme Bruno Malinverno. Ça peut ne pas paraître assez ambitieux, mais ramené au nombre de voyages par an, c'est considérable. » Les opposants au régime de la bagnole pouffent (voir p.9 ci-contre), mais le vice-président en charge des Transports martèle son objectif : « que la ville soit moins thrombosée » par la voiture. Quitte à, par exemple, augmenter le prix du stationnement ? « Non, car ce ne serait pas un élément déterminant. Regardez ce qu'il s'est passé au niveau national avec le prix de l'essence. Ce serait une fausse bonne idée », estime Bruno Malinverno.

## QU'EST-CE QUE LE PDU ?

Il s'agit d'un document annexe du SCoT (Schéma de Cohérence Territoriale), élaboré sur les dix prochaines années pour établir la politique de la métropole en matière de mobilités. Ce document définit cinq « axes stratégiques » : « développer un partage de la voirie plus équitable favorisant les modes alternatifs à la voiture individuelle, étendre les solutions de mobilité au-delà de la métropole, articuler développement urbain et transport, accompagner les usagers et territoires vers une mobilité plus durable et innovante et renforcer l'attractivité des transports collectifs et des services mobilité. » Peut-il être remis en cause par les prochaines élections ? « Une nouvelle équipe ne pourrait pas tout changer du jour au lendemain, affirme Bruno Malinverno. Je rappelle aussi que le SCoT a été voté en mai 2019 à la quasi-unanimité, et notamment par ceux qui seront probablement encore en place après mars 2020. »

## L'usage des modes de transports par les habitants de la métropole et leur évolution envisagée

	AUJOURD'HUI	HORIZON 2028
Marche à pied	 26,5 %	 29 %
Vélo	 5,5 %	 10 %
Transport en commun urbain	 10,5 %	 12 %
Voiture en tant que conducteur	 6 %	 8 %
Voiture en tant que passager	 49 %	 39 %
Autres : deux-roues motorisés, taxi, avion...	2,5 %	 2 %

© Orléans Métropole

Alors, comment ? Comment inciter les Orléanais à moins utiliser leur voiture ? Certains, comme le collectif « Vélorution », voudraient une politique plus coercitive (voir p.9) dans ce domaine. De leur côté, les élus métropolitains actuellement en place sont favorables à des actions plus douces. « Il faut rendre les autres modes de transport plus attractifs », impulse Bruno Malinverno. Et notamment les transports en commun. En 2018, plus de 36 millions de voyages ont été comptabilisés sur l'ensemble du réseau tram et bus. Une hausse d'un million par rapport à 2017, de plus de dix millions par rapport à 2009 (la deuxième ligne de tram aidant, évidemment).

## Améliorer les transports en commun ?

Dans une interview qu'il nous avait accordée en juillet dernier, Olivier Carré, le président d'Orléans Métropole, déclarait cependant mettre « à peine la moyenne à Keolis », son délégataire en la matière. « Mais notre offre est bonne, se satisfait aujourd'hui Bruno Malinverno. Je ne pense pas que la solution soit de créer d'autres lignes de bus (elles sont 42 aujourd'hui, ndlr). Mais il faut qu'on améliore des choses, comme les transports à la demande sur les zones peu denses,

surtout que nous avons un outil numérique à explorer. On peut aussi mieux accorder les horaires des passages des transports en commun avec ceux des principaux employeurs de la métropole et des établissements scolaires. »

Et sur la problématique de la gratuité des transports en commun, qui risque de s'immiscer peu à peu dans la campagne des municipales ? « À titre personnel », Bruno Malinverno indique qu'il est « beaucoup plus favorable à un système qui tiendrait compte du Quotient Familial pour pratiquer des tarifs différents. » Jean-Philippe Grand, en pleine phase de constitution de sa liste, se dirige lui vers une gratuité des transports en commun pour tous les déplacements des moins de 18 ans à partir de septembre 2020. La gratuité totale, pour le moment, peu s'y risquent, hormis PC et France Insoumise. « Les recettes billetterie, c'est aujourd'hui 20 % du coût des transports sur la métropole, soutient Bruno Malinverno. Si on passe à la gratuité, qui les paye ? De plus, je ne suis pas favorable à cette option, car ce qui n'a plus de prix n'a plus de valeur. Et dès lors, on ne respecte plus ce qu'on utilise. » En attendant, des militants associatifs voudraient, eux, consolider et améliorer la part modale du vélo. Mais ceci est une autre histoire, à lire ci-contre... ●

LE DÉBAT EST OUVERT SUR LE RÔLE DE LA BICYCLETTE DANS L'AGGLOMÉRATION...

# QUELLE PLACE POUR LE VÉLO À ORLÉANS ?

Orléans Métropole souhaite développer de façon significative l'usage du vélo sur son sol. La politique mise en place et proposée pour les années à venir est-elle suffisante ?

Entre les élus actuels et les membres du collectif Vélorution, deux opinions s'affrontent. **BENJAMIN VASSET**

Les derniers chiffres de la mobilité à Orléans font état d'une part modale du vélo estimée à 5,5 %. À l'horizon 2028, les élus métropolitains veulent faire grimper ce chiffre à 10 %. « On peut penser que ce n'est pas assez, mais il s'agit quand même, sur ce point, de multiplier par deux cet usage », assume Bruno Malinverno, vice-président d'Orléans Métropole en charge des Transports. Sans qu'on l'y force, l'élu entend bien les critiques pointer chez ceux qu'il qualifie sur certains points d'« *ayatollahs du vélo* », comprenez par là les membres du collectif Vélorution. Environ 300 sur la métropole, regroupés autour d'un noyau dur d'une dizaine de personnes, ils ont une vision drastiquement opposée à celle des représentants de la métropole sur l'importance que doit prendre le vélo dans les années à venir.

## « LE PARTAGE DE LA ROUTE, C'EST INEFFICACE »

L'auteur du blog *Jeanne à Vélo*

Les élus en place mettent cependant en avant une augmentation significative de l'usage de la bicyclette sur le territoire depuis 2011. Cette année-là, on décomptait, selon les chiffres officiels, plus d'1,2 million de déplacements à vélo dans l'agglomération d'Orléans. En 2018, la barre des 1,5 million était franchi, avec une augmentation de 7 % entre 2017 et 2018. La métropole affirme que ces statistiques vont aller en grandissant, puisque le Plan de Déplacement Urbain « propose de multiplier par 3,5 le

## JEANNE À VÉLO, C'EST QUOI ?

Un blog qui totalise environ une centaine de visites par jour et 120 abonnés. Il a été ouvert en 2017 par un cycliste orléanais qui repère notamment les points noirs en termes d'usage du vélo dans la métropole orléanaise. « Sur le plan du vélo, aucune ville de France n'est au niveau », dit l'auteur de ce blog, à qui on demande s'il est vraiment facile de prendre son deux-roues en toutes circonstances. « Mes courses ? Je les fais à côté de chez moi, tout simplement !, répond-il. Vous savez : une fois qu'on est entré dans l'esprit vélo, on ne revient plus jamais en arrière... »



budget consacré pour réaliser des itinéraires cyclables inscrits ces prochaines années au Plan Vélo. » Le Plan Vélo ? Un document adopté au conseil métropolitain de juillet dernier, et qui a pour objectif de « mettre à jour le schéma directeur des itinéraires cyclables, d'élaborer un plan d'actions d'accompagnement et de développer une vision commune à l'échelle de la métropole. » Consciente que tout n'est pas rose dans l'univers de la Petite reine orléanaise, ce Plan propose de créer 119 km d'aménagements cyclables utilitaires, et d'en « reprendre » aussi 62. Il a également identifié 69 « points durs » sur l'ensemble de la métropole, qui regroupent les « carrefours complexes, en croix, ou en T, les giratoires, les ruptures de continuité », et *tutti quanti*. « Sur l'ensemble de ces points noirs, l'idée est, que dans les dix ans du PDU, on ait traité l'ensemble des problèmes », promet Bruno Malinverno.

### « Le vélo, ce n'est pas tout... »

Entre l'élu aux Transports et le collectif Vélorution, il y a un clivage de fond : tandis que le premier travaille pour développer un meilleur « partage de l'espace » entre les vélos et les autres modes de transport individuels comme la voiture, les seconds ne croient absolument pas à cette stratégie, et veulent une politique beaucoup plus volontariste en la matière. « Le partage de la route, c'est inefficace », résume l'auteur du blog *Jeanne à Vélo* (voir encadré), également membre du collectif Vélorution. Celui-ci parle notamment de « clientélisme automobile » de la part

des élus et d'un « laxisme total des autorités en matière de stationnement des voitures sur les voies cyclables. » Il prône ainsi une « tolérance zéro » et la refonte du plan de circulation. « Si demain, j'étais élu à la métropole, l'une de mes premières décisions serait de compartimenter et de sectoriser », dit-il. Face à cette proposition, Bruno Malinverno observe : « la difficulté à Orléans, c'est qu'on a beaucoup de rues à double sens. Avec des voies à sens unique, ce serait quand même plus facile ». Alors, pourquoi ne pas revoir le plan de circulation en ce sens ? « Ce serait un travail de plusieurs années ! », s'insurge l'élu, qui s'agace légèrement : « les y'a qu'à, faut qu'on, c'est facile ! Rien n'empêche les membres de la Vélorution de s'inscrire sur une liste aux prochaines élections... » Ce qui n'est pas tout à fait dans l'esprit de ces derniers, qui se disent « non partisans » et s'amusent : « la question, c'est de savoir quelle ville on veut, pas si on est de droite ou de gauche. D'ailleurs, chez nous, on peut très bien être cycliste de droite, il n'y a pas de problème... » L'auteur du blog *Jeanne à Vélo*, qui tient à rester discret, en remet cependant une petite couche : « le souci, c'est qu'il y a un hiatus très important entre le discours et les réalisations. Et cela tient beaucoup aux personnalités politiques en place : ce sont

des élus qui sont pour la plupart des produits des Trente Glorieuses. » Même si le collectif reconnaît de bonnes choses dans la politique métropolitaine sur le dossier vélo - « oui, on a favorisé l'intermodalité, on a développé l'installation d'arceaux et le service de gravage des vélos est plutôt intéressant » -, l'opposition reste entière. « Si on ne cherche pas à contraindre le motorisé, on n'y arrivera pas », insiste l'auteur du blog *Jeanne à Vélo*, qui souhaiterait aller vers une piétonisation, au moins des centres-bourgs. Pour Bruno Malinverno, « ce serait absurde ! Je vais même être un peu provocateur : je suis pour l'usage de la voiture en ville, parce que des personnes en ont besoin, notamment pour des questions de santé. » Pour mettre d'accord ces deux camps, la métropole reconnaît qu'un travail important doit être fait en matière de continuité des pistes cyclables et d'entretien. Mais dans une ultime pied-de-nez, Bruno Malinverno synthétise ce qui divise ces deux opinions : « le vélo, c'est bien, mais ce n'est pas tout ! » En somme, on n'est pas prêt de rapprocher ces deux camps... ●

## + d'infos

Pour connaître les services proposés par Orléans Métropole en termes de vélo :

<http://www.orleans-metropole.fr/154/velo-pietons.htm>

Pour en savoir plus sur la pratique du vélo à Orléans : <https://jeanneavelo.fr>

## « LES Y'A QU'À, FAUT QU'ON, C'EST FACILE ! »

Bruno Malinverno, vice-président de la Métropole