

# Projet de transformation des Mails d'Orléans

Concertation publique  
7 novembre - 22 décembre 2022



  **OrleansMétropole**  
   #OrleansMetropole

**ORLÉANS**  
MÉTROPOLE  




## SOMMAIRE

<b>LE MOT DU MAIRE PRÉSIDENT</b>	<b>3</b>
<b>LES MAILS D'HIER, D'AUJOURD'HUI ET DE DEMAIN</b>	<b>4</b>
<b>LES ENJEUX ET OBJECTIFS DU PROJET DE TRANSFORMATION DES MAILS</b>	<b>6</b>
<b>LES GRANDS PRINCIPES DU PROGRAMME POUR RÉPONDRE À CES ENJEUX</b>	<b>8</b>
<b>LES PRINCIPALES CARACTÉRISTIQUES DU PROJET</b>	<b>10</b>
<b>LE CALENDRIER DU PROJET</b>	<b>17</b>
<b>LES EFFETS POTENTIELS DU PROJET</b>	<b>18</b>
<b>LA CONCERTATION</b>	<b>20</b>

**Les Mails,  
qu'est-ce que  
c'est ?**

« Les Mails » désignent aujourd'hui l'ensemble de la surface occupée par les boulevards et les espaces centraux aux usages divers, entre le pont Maréchal-Joffre et le pont René-Thinat.

## LE MOT DU MAIRE PRÉSIDENT

### **Transformer les Mails en concertation avec tous les habitants de la métropole**

Les Mails sont des lieux emblématiques de la ville d'Orléans et de notre métropole : mur d'enceinte devenu espace public accueillant des manifestations diverses, leur évolution a accompagné le développement et l'extension de l'agglomération orléanaise.

Petit à petit, l'usage des Mails s'est transformé au profit de la voiture et ils sont devenus cet axe routier que tout le monde connaît. Ils ont ainsi perdu leur rôle d'espace de déambulation et de promenade.

À l'heure de la transition écologique, du retour de la nature en ville et de l'adaptation aux nouveaux enjeux de la mobilité urbaine, nous avons décidé de les transformer.

Dans la lignée des projets urbains de la métropole, de ce qui a été réalisé dans le centre-ville et sur les bords de Loire, cette transformation vise à permettre aux habitants de se réapproprier ce secteur de ville et de lui donner tous les atouts nécessaires pour cela.

Aujourd'hui, ils sont essentiellement un lieu de passage, et une fracture dans l'harmonie de la ville. Demain, nous voulons qu'ils soient un lieu de vie, un lien cohérent et agréable entre le centre-ville et les quartiers limitrophes et également un lieu de partage entre toutes les mobilités.

La concertation qui s'ouvre vise à vous informer sur les intentions du projet et aussi à recueillir vos propositions et vos idées pour la transformation des Mails. **Vous avez votre mot à dire et nos échanges viendront nourrir le projet tout au long de sa conception. Nous débutons aujourd'hui une première phase de participation qui se poursuivra à travers plusieurs étapes.**

Bien cordialement à vous,

  
Serge Grouard,  
Maire d'Orléans,  
Président d'Orléans Métropole



# LES MAILS D'HIER, D'AUJOURD'HUI ET DE DEMAIN

## L'histoire du site : des remparts du 16<sup>e</sup> siècle aux Mails actuels

Les Mails d'Orléans étaient occupés à l'origine par une enceinte fortifiée construite au XVI<sup>e</sup> siècle. Au pied des remparts, à l'intérieur, est alors installée une promenade plantée. Le prévôt Jean Carpentier y implante un jeu de pale-mail, qui donnera son nom aux Mails.

Au cours des XVIII<sup>e</sup> et XIX<sup>e</sup> siècles, les remparts sont démolis et les Mails se transforment en boulevards entourant un large espace planté qui accueille divers événements et lieux de vie : un kiosque à musique, une foire, des marchés ou encore l'exposition d'Orléans de 1905. Les plantations d'arbres sur les boulevards Alexandre-Martin et Rocheplatte subsistent encore aujourd'hui.

Après la Seconde Guerre mondiale, l'extension urbaine d'Orléans et la généralisation de la voiture transforment progressivement les Mails : les espaces verts sont réduits au profit des usages routiers.



Vue des fortifications, par Charles Pensée (1823)



Vue de la place Gambetta en 1849



Les mails ouest en 1970

## Les Mails d'Orléans : état des lieux

### Un espace dominé par les flux et le stationnement automobiles

De leur histoire, les Mails actuels ont conservé une certaine composition spatiale : des boulevards latéraux qui encadrent un espace central. Cependant, de nombreuses portions de cet espace central sont occupées par une forme « d'autoroute urbaine » (voie rapide évitant les carrefours à l'aide de ponts et trémies) ou par des parcs de stationnement sur le boulevard Alexandre-Martin ou sur les bordures de cet espace central sur les boulevards Rocheplatte et Jean-Jaurès, entre autres. Autrefois lieu de promenade et de rencontre marqué par un cadre arboré, les Mails ont perdu leur caractère partagé, au seul profit de la circulation automobile.

### Une coupure urbaine

Le caractère essentiellement routier des Mails produit une coupure urbaine aux portes du centre-ville, créant une frontière routière avec les quartiers limitrophes. À l'exception de la passerelle accédant à la Place d'Arc, ces boulevards demeurent un axe dont le franchissement est malaisé pour les piétons et les vélos.

Les espaces centraux ne sont pas reliés et sont interrompus régulièrement par les infrastructures routières ne facilitant pas leur usage par les modes actifs (piétons et vélos). Ainsi, les Mails ne sont plus un espace valorisé et utilisé par les habitants y compris sur les espaces encore dédiés aux piétons : le parc du boulevard Rocheplatte, par exemple, enclavé au cœur des infrastructures routières, présente des difficultés d'usage et d'appropriation par les riverains.

## Une réflexion menée à l'échelle du territoire

### Penser les Mails dans la stratégie d'amélioration des espaces publics de la métropole et son rayonnement

Le principe du réaménagement des Mails s'inscrit en continuité avec la mise en valeur du centre-ville mais aussi avec la requalification de la RD 2020 entamée dans les années 2000. La section au niveau des Mails présente une intensité urbaine et dessert plusieurs équipements structurants (Fonds Régional d'Art Contemporain (FRAC), patinoire, médiathèque, gare, Muséum d'Orléans pour la Biodiversité et l'Environnement, théâtre...) présents et à venir.

Ainsi, la transformation des Mails poursuit la mutation du centre-ville d'Orléans initiée au début des années 2000, caractérisée notamment par la requalification et la mise en valeur du centre historique d'Orléans, le développement des lignes de tramway, les ZAC Bourgogne et Carmes-Madeleine et la reconfiguration de la place du Martroi. Elle sert également de trait d'union avec le développement des faubourgs vers

les communes périphériques et la restructuration des voies principales de la métropole qui rayonnent depuis les Mails (notamment la RD 2020, axe nord-sud structurant de la métropole) et avec la mise en valeur des Quais de la Loire.

L'amélioration de la qualité urbaine de la métropole d'Orléans contribue également à la conforter dans son statut de métropole dynamique et de capitale économique, administrative et financière de la Région Centre-Val-de-Loire.

### Penser les Mails dans la hiérarchisation des voies métropolitaines

Aujourd'hui, les boulevards sont un axe majeur métropolitain pour les trajets automobiles de contournement Est-Ouest et Nord-Sud. L'enjeu est de pacifier les Mails en apaisant la circulation et de favoriser le report modal (vers les transports en commun, le vélo et la marche à pied), tout en tenant compte de reports de flux automobiles vers d'autres axes de contournement (tangentielle, autoroute, autres projets à l'étude...).



### Penser les Mails dans la continuité des bords de Loire

La voie verte « La Loire à vélo » est un itinéraire de cyclotourisme majeur et un axe central du Plan Vélo de la Métropole. L'objectif du projet est de créer une continuité cyclable métropolitaine entre les berges de la Loire et les boulevards, ainsi qu'une continuité urbaine : un nouveau projet mettant en avant la ville jardin et l'amélioration du cadre de vie dans le prolongement de la pacification des quais de Loire jouxtant le centre-ville. La reconnexion à la Loire est aussi un enjeu de biodiversité à travers les continuités écologiques. Le traitement des têtes de pont sera ainsi particulièrement important, croisant enjeux de mobilité, de paysage urbain et d'écologie.

### La transformation des Mails au cœur de la planification urbaine métropolitaine

Le projet de transformation des Mails s'inscrit pleinement dans la prospective stratégique du territoire métropolitain. En particulier, le nouveau Schéma de Cohérence Territoriale (SCoT), voté en 2019, pose les bases de « la métropole paysages » et « de proximité », dans laquelle s'insère la transformation des Mails : retrouver une variété de paysages urbains intégrant la nature en ville et adapter les espaces publics aux usages de riverains, transformant un lieu de passage en lieu de vie du quartier. De la même manière, le Plan Local d'Urbanisme Métropolitain (PLUM) d'Orléans Métropole a inscrit le maintien de la nature en ville et la prise en compte des fonctionnalités écologiques du territoire dans ses objectifs.

## LES ENJEUX ET OBJECTIFS DU PROJET DE TRANSFORMATION DES MAILS

### De frontière à jonction, réintégrer les Mails dans la ville et changer leur image

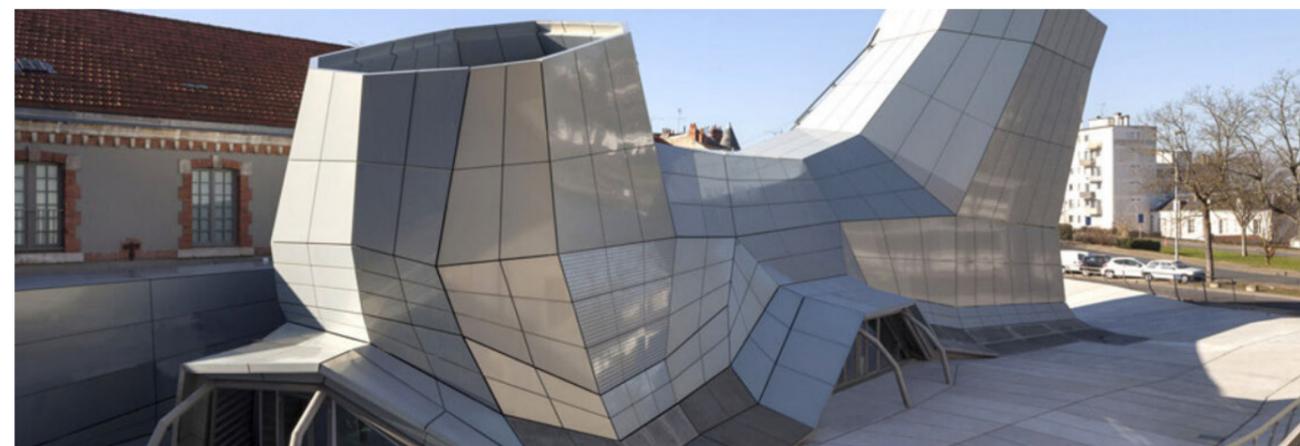
- **Poursuivre le changement d'image des axes structurants de la métropole**, initié avec les travaux sur la RD 2020.
- **Recoudre le lien entre le centre-ville et les quartiers limitrophes** par le nivellement du terrain et la sécurisation des traversées piétonnes.
- **Améliorer le cadre de vie** par une meilleure lisibilité du partage des espaces entre les différents usages, un paysage urbain renouvelé et une mise en valeur des équipements culturels situés le long des Mails, qui les rétablissent comme lieu de vie et d'échanges.

### Apaiser les Mails

- **Favoriser les transports en commun** par la création d'une double voie de transports en commun en site propre (TCSP).
- **Valoriser les mobilités actives** par la mise en place de voies dédiées aux vélos et trottinettes sur l'ensemble des boulevards et d'espaces piétons sécurisés et confortables.
- **Limiter la place de la voiture** pour partager l'espace avec d'autres usages, en apaisant les boulevards par des politiques de stationnement, de report de flux et de report modal adéquates.

### Penser les Mails dans la transition écologique et le grand paysage urbain

À l'heure de la transition écologique, la déminéralisation des quartiers du centre-ville et le retour de la nature en ville répondent à des enjeux de confort d'été (îlots de chaleur urbains) et plus généralement de cadre de vie. La Métropole d'Orléans a placé l'adaptation du territoire métropolitain aux enjeux climatiques de demain au cœur de son agenda ; le retour de larges espaces plantés et ombragés le long des Mails, en lien direct au centre-ville, s'inscrit dans cette adaptation et contribue à transformer la qualité paysagère et le confort du territoire orléanais.



Le Fonds Régional d'Art Contemporain (FRAC)

### Remettre de la nature en ville

- **Tirer parti de la proximité avec la Loire** afin de recréer une continuité écologique en lien avec ses espaces porteurs de biodiversité.
- **(Re)créer des espaces végétalisés** dans l'emprise centrale des Mails et les reconstituer dans leur composition historique pour retrouver leur vocation de promenade le long d'un couvert végétal continu et arboré.
- **Traiter l'eau de surface** et minimiser les rejets d'eaux pluviales dans les réseaux enterrés afin de fournir aux plantations une ressource en eau tout en générant des îlots de fraîcheur.
- **Perméabiliser et générer des sols vivants**, afin d'améliorer la biodiversité dans un secteur stratégique en continuité du corridor structurant de la Loire.

### Un patrimoine existant à valoriser

- Le patrimoine archéologique : des études seront à mener pour identifier les vestiges des remparts historiques afin de les préserver ou de les valoriser ponctuellement.
- Le patrimoine urbain : de nombreux bâtiments ou équipements structurants bordent les Mails (gare, théâtre, médiathèque, MOBE, FRAC...) et doivent bénéficier d'une desserte de qualité.
- Le patrimoine végétal et paysager : le boulevard Rocheplatte a conservé une promenade piétonne végétalisée en milieu de voirie, et le statuaire et les fontaines présentes sur les Mails font partie du patrimoine orléanais. La proximité de la Loire est par ailleurs un élément marqueur du paysage à valoriser.

### Refonder les usages des Mails, d'un lieu de passage en un lieu de vie

- **Dédier le mail central aux usagers** en multipliant et en sécurisant les traversées piétonnes vers l'espace central qui leur est réservé.
- **Diversifier les usages** en mêlant sport, culture, loisirs et détente pour des Mails ouverts à tous, notamment par la mise en place de parcs, d'espaces de jeux et de détente ou encore d'un skate-park.
- **Définir l'aménagement de ces espaces en concertation avec les habitants de la métropole** pour permettre une appropriation du lieu et une adaptation à tous les publics.



Le Muséum d'Orléans pour la Biodiversité et l'Environnement (MOBE)



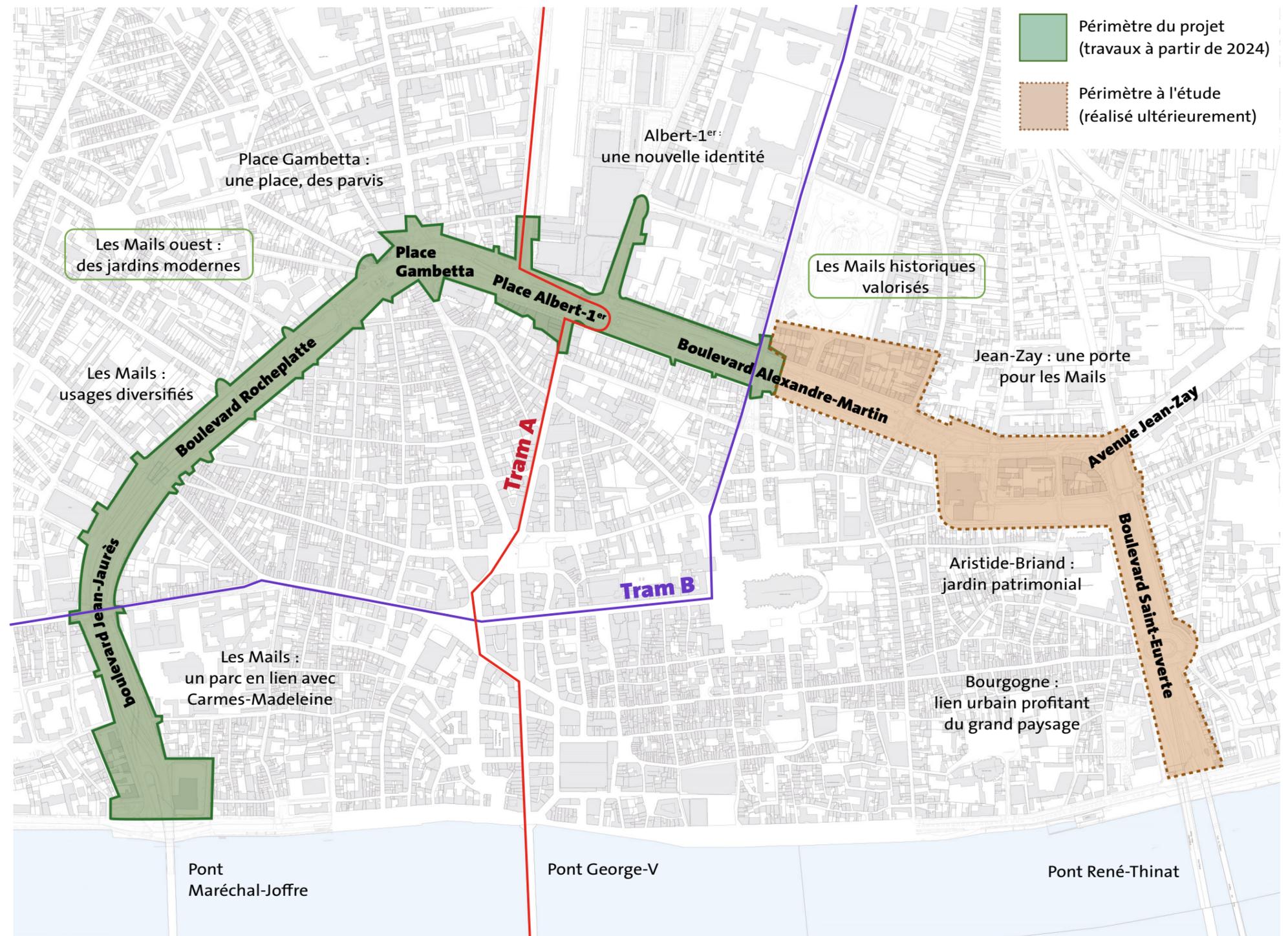
# LES GRANDS PRINCIPES DU PROGRAMME POUR RÉPONDRE À CES ENJEUX

- **La suppression des ouvrages routiers lourds** (pont et trémies) pour effacer l'image d'autoroute urbaine, pacifier l'ensemble des boulevards et rétablir l'identité paysagère des Mails.
- **La création d'un parc de stationnement sous-terrain** en remplacement du stationnement de surface.
- **La création d'un tracé en site propre pour les transports en commun.**
- **Le développement des mobilités actives (piétons, vélos)** par des infrastructures adaptées et sécurisées (piste cyclable bidirectionnelle, espaces piétons confortables).
- **La transformation de l'axe routier en boulevard urbain apaisé** avec la conservation de deux voies doubles par sens de circulation.
- **La végétalisation des Mails** par la préservation et le renforcement de leur trame végétale et le développement d'une promenade et des espaces à vivre, en lien avec la Loire.

## Un secteur opérationnel et un secteur d'étude

L'opération présentée s'étend du pont Maréchal-Joffre à la place Halmagrand incluse. Les pages suivantes présentent les premières orientations du projet par secteur sur cet espace. Cependant, l'ensemble de l'enceinte historique est intégré dans le périmètre de réflexion sur les Mails. Ainsi, les secteurs Est des Mails (secteur théâtre, boulevards Aristide-Briand, Pierre-Segelle et Saint-Euverte jusqu'à la tête du pont René-Thinat) font l'objet d'études notamment pour l'implantation des voies de transports en commun en site propre et des pistes cyclables, permettant de boucler le tracé de pont à pont, mais également pour leur transformation à l'image du secteur opérationnel dans une future phase du projet.

## VUE D'ENSEMBLE DES ORIENTATIONS PROGRAMMATIQUES SUR LES MAILS





# LES PRINCIPALES CARACTÉRISTIQUES DU PROJET

## Le secteur Madeleine – Jean-Jaurès

### La requalification du boulevard Jean-Jaurès déclarée d'utilité publique en 2010

Préfiguration de la transformation des Mails, la reconfiguration du boulevard Jean-Jaurès visait déjà à résorber la coupure urbaine. Le projet a fait l'objet d'une enquête publique en 2010, avec avis favorable du commissaire-enquêteur, assorti d'une réserve : la réalisation d'une étude de faisabilité sur la mise en place d'une voie réservée aux bus et aux cycles sur le boulevard Jean-Jaurès. Cette étude, réalisée en 2010, a permis de faire évoluer le projet vers un site propre séparé de la chaussée plutôt qu'une voie réservée. Cette réserve, assortie de plusieurs recommandations du commissaire-enquêteur (précisions sur le parking sous-terrain, essences d'arbres aptes à capter la pollution atmosphérique et à limiter la pollution sonore...) a permis d'alimenter les orientations du projet actuel, étendu à l'ensemble des Mails.

### L'apaisement du boulevard Jean-Jaurès

Deux infrastructures routières lourdes imposent leur marque sur le boulevard Jean-Jaurès : la trémie de la porte Madeleine et le pont Saint-Jean. Ces deux ouvrages sont supprimés et le terrain est nivelé pour permettre l'ouverture d'un large espace planté, de plain-pied de 70 mètres de large de façade à façade. En interaction avec les quartiers et les équipements publics qui le bordent, un nouveau boulevard urbain peut être dessiné, intégrant l'ensemble des voiries structurantes, réinterrogeant ou recomposant la forme historique des Mails. Les usages des espaces piétons, la sécurisation des traversées et les essences végétales doivent être définis pour s'adapter au mieux aux attentes et besoins des habitants et usagers existants et à venir.

Au niveau du boulevard, un parc de stationnement sous terrain de 500 places environ est créé permettant de répondre aux besoins de stationnement du quartier et de ses alentours et de compenser la suppression de stationnements de surface.

### La ZAC Carmes-Madeleine

La ZAC Carmes-Madeleine est un programme de transformation urbaine sur un terrain de 11 hectares entre le boulevard Jean-Jaurès, la rue de la porte Madeleine et la rue Croix de bois. Ce projet comprend notamment la création d'un pôle d'enseignement supérieur, la maison de santé pluridisciplinaire Madeleine de Brès, et environ 350 logements neufs, un restaurant et une résidence universitaire dans un environnement majoritairement piéton valorisant la qualité des espaces publics extérieurs.

### La reconexion au pont Maréchal-Joffre et aux bords de Loire

Le pont Maréchal-Joffre est l'un des franchissements reliant le centre-ville orléanais à la rive sud de la Loire. Dans la continuité des Mails, ce pont est un lieu de passage majeur qui s'articule avec « l'autoroute urbaine » que constitue le boulevard Jean-Jaurès. La tête nord du pont Maréchal-Joffre doit être réaménagée pour permettre une triple connexion (pont, futur Mail Jaurès et bords de Loire) pour trois types d'usages (automobilistes, cyclistes et piétons), en assurant la sécurité de tous. Enfin, la création d'une trame verte connectée à la Loire permettra de favoriser le développement d'une biodiversité nouvelle sur les Mails, en recréant dans cet espace aujourd'hui très minéral de nouveaux habitats (arbres, arbustes, espaces verts) favorables à la diversification des espèces animales et végétales.

### La porte Madeleine, nouveau cœur de quartier

Avec l'arrivée de la faculté de Droit, Économie et Gestion à proximité, la porte Madeleine deviendra une place centrale faisant le lien entre Carmes-Madeleine et le faubourg Madeleine. Pôle d'échanges connectant bus en site propre, tramway B, axes routiers, futur parking sous-terrain et axes cyclables structurants, la reconfiguration de la place doit permettre la cohabitation des usages et l'amélioration de la qualité urbaine, et la mise en valeur du nouveau quartier Carmes-Madeleine.

### LE SECTEUR MADELEINE - JEAN-JAURÈS







## Le secteur Gare – Albert 1<sup>er</sup> – Place d'Arc

Ce secteur concentre plusieurs espaces de vie importants des Mails, du centre-ville d'Orléans mais surtout de la métropole :

- La gare ferroviaire et son centre bus en font le plus grand pôle d'échange voyageur de l'agglomération, avec plus de 10 000 voyageurs par jour pour le réseau TAO et autant sur le réseau SNCF.
- Le centre commercial Place d'Arc accueille près de 20 000 visiteurs par jour (moyenne sur l'année) ; il s'agit du principal centre commercial du centre-ville d'Orléans.
- Le secteur est un nœud de circulation routière important par sa connexion aux Mails, le carrefour avec l'avenue de Paris et l'importante desserte routière de la gare et du centre commercial. À cela s'ajouteront deux polarités à l'Est, la gare routière régionale et le MOBE, tous deux situés à l'angle de la rue Albert-1<sup>er</sup> et de la rue Proust au débouché de la rue Copernic, rues inscrites dans la réflexion d'ensemble de ce secteur.

### La suppression des trémies et ponts et la requalification de la place

La place Albert-1<sup>er</sup>, aujourd'hui sur 3 niveaux (trémie routière, tramway et route au niveau du sol, large passerelle piétonne) est remise à plat. Un espace est dédié aux piétons, avec un parvis au droit du centre commercial, connecté au pôle bus, au tramway A et à la gare, et une sécurisation des traversées piétonnes au Sud où circuleront les véhicules motorisés.

### La configuration d'un pôle d'échange multimodal métropolitain autour de la gare

La reconfiguration du centre bus à proximité de la rue Albert 1<sup>er</sup>, de l'avenue de Paris ou des boulevards doit permettre de former un pôle multimodal efficace autour de la gare d'Orléans, pour garantir un lien plus important entre la gare et le réseau TAO. Cette nouvelle disposition favorisera un report modal de la voiture individuelle vers les transports collectifs, limitant le trafic autour de la gare. Le lien entre le pôle gare et le centre-ville via le tramway et la rue de la République (piétonne et cyclable) conforte la place dans son rôle de « porte d'entrée » du cœur historique de la métropole.

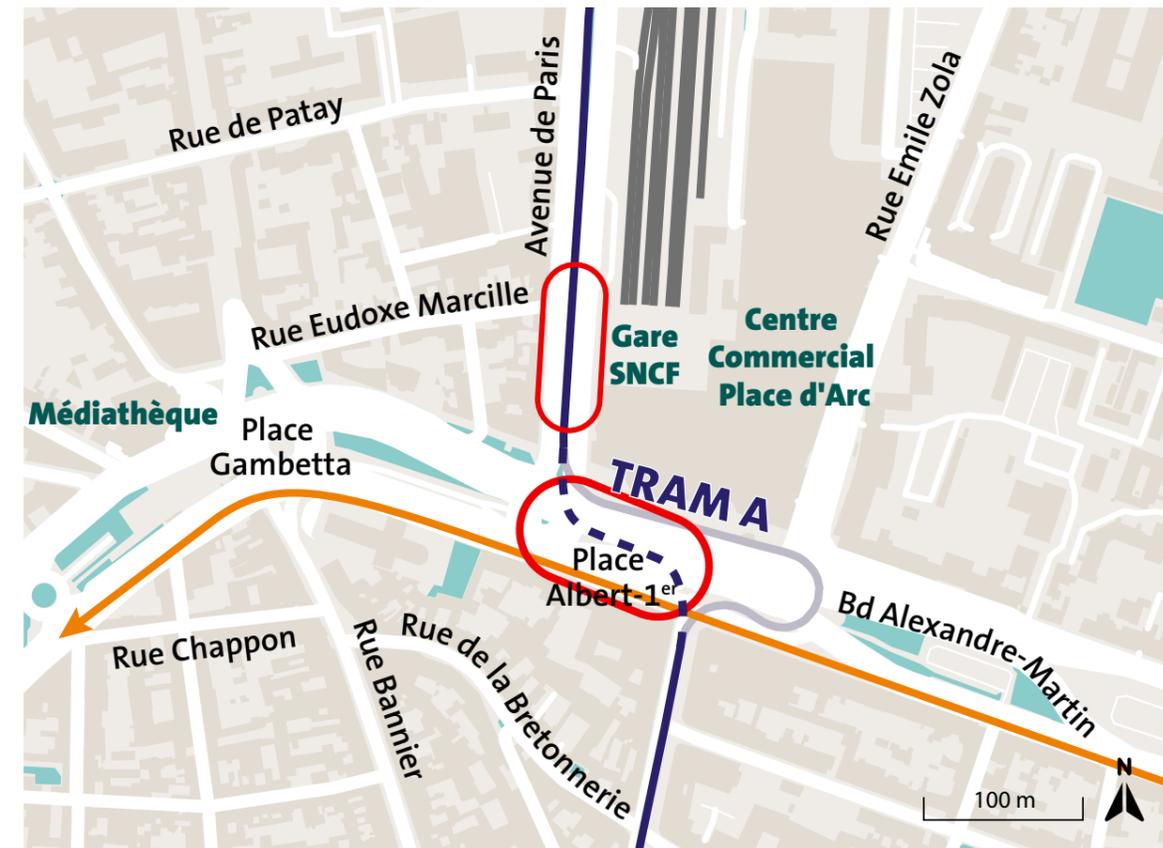
### Un nouveau tracé pour le tramway

Le tracé des voies du tramway A est modifié : la boucle est supprimée et les voies empruntent un trajet plus direct entre la rue de la République et l'avenue de Paris. Ce nouveau tracé assure une réduction du bruit (moins de crissements), et une amélioration de la vitesse du tramway sur ce tronçon et donc de son exploitation sur toute la ligne. La station de tramway sera repositionnée pour tenir compte du contexte urbain et des échanges intermodaux.

### La reconfiguration de la place Albert-1<sup>er</sup> en lien avec le projet du groupe Carrefour

Le groupe Carrefour porte un projet d'extension et de modernisation du centre commercial Place d'Arc au niveau de la place et de la rue Albert-1<sup>er</sup>. Ce projet de modernisation du pôle commercial est l'opportunité de repenser les espaces publics autour de la place Albert-1<sup>er</sup> et de mettre en valeur la façade du centre commercial dans l'axe de la rue de la République.

## LE SECTEUR GARE – ALBERT 1<sup>ER</sup> – PLACE D'ARC



- Zones d'implantation possible de la nouvelle station tramway A
- Principe de transport en commun en site propre dont le tracé reste à définir.
- Nouveau tracé du tramway A



## Le secteur Alexandre-Martin – Halmagrand

### Un parti végétal à affirmer et des usages à retrouver sur le boulevard Alexandre-Martin

Sur cette partie du boulevard Alexandre-Martin, les stationnements au centre des boulevards laissent place à une large promenade plantée qui fait écho à la trame arborée historique des Mails. La majorité des arbres existants est conservée, assurant l'insertion de l'axe de transport en site propre à proximité d'un espace urbain planté. Cet espace pourra servir de support au développement d'une biodiversité nouvelle (oiseaux, végétaux, etc.) et au développement d'usages de loisirs, de sport et / ou de culture dont les caractéristiques restent à définir.

### Sécuriser les cheminements sur la place Halmagrand

Cette place est un nouvel espace de rencontre entre le site propre et le tramway ligne B. Comme la porte Madeleine, sa configuration doit permettre une correspondance facilitée et sécurisée entre transports en commun. La sécurisation des cheminements des modes actifs, sur un espace de croisement entre tous types de mobilité, constitue une priorité dans la conception du projet.

## LE SECTEUR ALEXANDRE-MARTIN ET HALMAGRAND ET LES SECTEURS À L'ÉTUDE



## LE CALENDRIER DU PROJET





# LES EFFETS POTENTIELS DU PROJET

À ce stade du projet, les études visant à évaluer les effets du projet et à définir les mesures de réduction et de compensation sont en cours. Les éléments indiqués ci-après sont une première évaluation qui pourra évoluer avec les résultats définitifs des études.

## En phase travaux

Une charte « chantier propre » sera imposée aux entreprises afin de limiter les nuisances et les pollutions occasionnées par le chantier : limitation des nuisances sonores, gestion des déchets et des eaux pluviales et usées pour éviter la pollution des sols, économie d'eau et d'énergie sur le chantier, etc.

La circulation routière sera maintenue et des déviations en amont seront mises en place pour éviter les reports de circulation dans les quartiers environnants. Une

communication sera mise en place sur site et *via* différents pour informer les usagers de l'avancée des travaux et de l'organisation de la circulation.

Les fouilles archéologiques réalisées en amont du chantier permettront d'identifier les vestiges présents sur le site et d'adapter les travaux et le projet pour préserver le patrimoine archéologique exceptionnel du site. Les premières recherches historiques ont identifié un potentiel important sur les secteurs des boulevards Rocheplatte et Alexandre-Martin, sous lesquels des aménagements issus de l'ancienne fortification ou

antérieurs sont susceptibles d'être dans un bon état de conservation. Ces diagnostics ont vocation à se poursuivre en 2023.

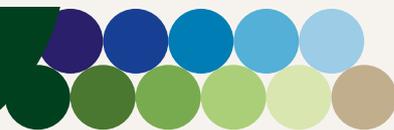
Enfin, les premiers éléments de diagnostic faune et flore identifient, à ce stade, des enjeux relativement faibles de biodiversité existante. Les travaux porteront une attention particulière à préserver les arbres des secteurs Rocheplatte et Alexandre-Martin, principaux habitats naturels actuels du site, tandis que le projet viendra compléter et étendre les surfaces plantées et donc élargir la variété et la surface de ces habitats.

## En phase d'exploitation

### Les effets sur l'environnement humain et naturel

En amont des premières études, qui seront réalisées dans le cadre du dossier de demande d'autorisation environnementale, le porteur du projet a identifié plusieurs enjeux liés à l'environnement humain et naturel du projet. Les questions du bruit et de la pollution atmosphérique, principalement liés au trafic routier, sont des points d'attention particuliers au regard de la situation actuelle sur certaines portions des Mails, et les études acoustiques et de pollution à venir permettront d'identifier les leviers du projet pour améliorer la situation et le cadre de vie. Par ailleurs, le projet paysager contribuera au confort d'usage des Mails, en offrant des espaces verts ombragés et en contribuant à la lutte contre les îlots de chaleur urbains en été.





# Concertation publique

## 7 novembre - 22 décembre 2022



### PARTICIPER

#### FORUM D'OUVERTURE

Auditorium Jean Zay à l'Atelier « Canopé »  
55, rue Notre-Dame de Recouvrance, Orléans

**MERCREDI 16 NOVEMBRE À 18H**

Stationnement parking Carmes  
Tramway A&B arrêt "De Gaulle"

#### VISITES DES MAILS ET ATELIERS DE CONCERTATION

**VENDREDI 25 NOVEMBRE À 12H**

**SAMEDI 3 DÉCEMBRE À 9H**

(sur inscription à partir du 7 novembre)

#### WEBINAIRES THÉMATIQUES

**LUNDI 28 NOVEMBRE À 18H**

**MARDI 13 DÉCEMBRE À 18H**

Diffusion en ligne uniquement  
Pour vous connecter, rendez-vous sur  
[www.orleans-metropole.fr/mails](http://www.orleans-metropole.fr/mails)

#### PERMANENCES

À la mairie d'Orléans, 1 Place de l'Étape, Salle Thinat

**JEUDI 17 NOVEMBRE 14H-16H30**

**MERCREDI 23 NOVEMBRE 11H30-14H00**

**LUNDI 12 DÉCEMBRE 14H-16H30**

### « PARTICIPONS ! »

Donnez votre avis en ligne sur la plateforme :  
« [participons.orleans-metropole.fr](http://participons.orleans-metropole.fr) » à partir du 7 novembre.



### S'INFORMER

Le dossier de concertation est disponible en ligne sur le site de la Métropole et mis à disposition dans plusieurs mairies de la métropole et en mairies de proximité d'Orléans, pour consultation à partir du 7 novembre.

[www.orleans-metropole.fr/mails](http://www.orleans-metropole.fr/mails)

Un bilan sera établi à l'issue de cette concertation publique préalable avec, notamment, les enseignements qu'en tire le maître d'ouvrage pour le projet.

Orléans Métropole souhaite placer la concertation citoyenne au cœur de la construction de ce projet majeur pour son territoire. Le dialogue avec les habitants et usagers de la métropole se poursuivra à chacune des étapes de sa conception. Des temps d'échanges dédiés seront ainsi organisés pour permettre à toutes celles et ceux qui le souhaitent de s'exprimer.