

Sujet : [INTERNET] Requalification des mails d'Orléans

De :

Date : 10/04/2025 à 00:15

Pour : ddt-seef-enquetepublique@loiret.gouv.fr

Monsieur le Président de la commission d'enquête,

Je vous prie de trouver ci-joint ma contribution à l'enquête d'utilité publique concernant la requalification des mails d'Orléans.

En vous souhaitant bonne réception et en restant à votre disposition pour toute information complémentaire,

Je vous prie d'agréer, Monsieur le Président, mes respectueuses salutations.

De l'autre côté du miroir : du rêve annoncé au cauchemar redouté

Contribution de pour l'enquête d'utilité publique au sujet de la rénovation des mails d'Orléans

Résumé. Une rénovation des mails d'Orléans pour transformer l'actuelle « autoroute urbaine » en un espace apaisé ouvert aux différents modes de circulation pouvait sembler une excellente idée. Cependant, ce projet soumis à l'enquête ne résiste malheureusement pas à une analyse rationnelle sur la forme comme sur le fond. Les remarques détaillées ci-après conduisent logiquement à la conclusion sans appel que ce projet ne répond aucunement au changement de paradigme environnemental et de circulation requis.

Un projet complètement bouclé avant toute concertation

Tout d'abord, il convient de souligner que le projet de rénovation des mails soumis à l'enquête publique a été complètement bouclé dès le départ par le Président actuel de la Métropole et ce, dès le Programme de l'Opération du Marché de Maitrise d'Œuvre daté de mars 2022. Sont ainsi notamment exigées dans les principales actions à court terme, « d'ici 2025 » (cf. p. 29 du document) :

- suppressions de toutes les trémies Jaurès et Place d'Arc, du pont routier Saint Jean et de la trémie, du pont piéton de la place d'Arc, de la station tramway « gare » et déplacement du centre bus,

- création d'un nouveau parking au niveau de Jaurès*

Sont explicitement exclus les scénarios d'aménagement suivants (cf. p. 30 du document) :

- enterrer la circulation par un tunnel, peu importe les sections, enfouir et recouvrir les trémies d'Albert 1^{er}, construire un tunnel

** concernant ce point majeur du projet, il est à noter qu'une enquête d'utilité publique datant de 2010 avait pourtant conduit à abandonner ce projet de parking.*

Ces exigences ne laissent aucune place à toute possibilité de projet réellement alternatif. **Très logiquement, les différentes réunions dites de concertation se sont transformées en de sympathiques opérations publicitaires animées par Président de la Métropole** (et Maire d'Orléans !). Pour cela, le public a eu droit de magnifiques présentations « Power Point » et a pu être émerveillé par de superbes visuels ... dont le rapport à la réalité était outrageusement altéré (les voies automobiles et de tram étant judicieusement masquées par de superbes promenades arborées). Ces visuels, inchangés depuis 3 ans, résistent mal à toute analyse critique rationnelle. Ils sont d'ailleurs prudemment qualifiés de « non contractuels » !

Un projet du Maire d'Orléans pour sa ville d'Orléans

A ma connaissance, il n'y a pas eu de réel débat sur ce projet dit métropolitain au sein des conseils municipaux des communes de la Métropole et le Conseil Métropolitain ... Bien rares ont été les appels à un véritable débat au sein de la Métropole, hormis l'association ADAQOO (Association de Défense et d'Aménagement des Quartiers de l'Ouest Orléanais)

et de quelques courageux élus Orléanais.

Le 16 novembre 2022, lors du forum d'ouverture de la « concertation publique », le Maire d'Orléans était seul au micro pour vanter son beau projet, laissant un doute à l'auditoire quant au caractère métropolitain du projet. Suite à quelques interventions dubitatives, dont la mienne, *il est apparu très clairement que les fondamentaux du projet exigés par le cahier des charges pour la maîtrise d'œuvre n'étaient pas négociables*. Très logiquement, lors d'autres réunions dites de concertation, les demandes d'étude de tout scénario alternatif même partiel étaient ignorées, voire tournées en dérision. Plus grave encore, à toute demande d'étude préalable indispensables, comme le problème de la circulation au niveau de la métropole, il était curieusement répondu que des études avaient déjà été faites, notamment lors de l'enquête publique de 2010.

De ce fait, force est de constater que cette « concertation » à propos de ce projet, dont l'enjeu est considérable, s'est avérée infructueuse. Les réunions en Mairie (d'Orléans) ont eu très peu d'écho et encore moins d'impact. Il n'y a jamais eu possibilité de confronter différentes options ou d'étudier des projets alternatifs puisque, par construction, tout projet alternatif était exclu depuis la définition du marché de maîtrise d'œuvre. *Il n'y a ainsi eu aucune prise en compte de toute contre-proposition alternative pouvant répondre aux attentes de notre Métropole tout entière ainsi que de différentes catégories d'utilisateurs (piétons, cyclistes, usagers des transports en communs et automobilistes), le tout en recherchant des solutions novatrices et pérennes pour l'Environnement et la qualité de Vie en commun*.

Un projet ne reposant sur aucune étude sérieuse préalable et sur aucune vision globale des mobilités au niveau de la Métropole

En dépit de demandes réitérées (notamment par l'ADAQOO), aucun schéma de circulation au niveau de l'ensemble de la Métropole n'a été préalablement élaboré. Aucune enquête d'utilité publique n'a été diligentée.

Alors que le problème de la mobilité au sein de la Métropole et la coexistence pacifique des différents modes de circulation sont des points majeurs de tout projet de rénovation des mails, tout était censé fonctionner comme si les mails étaient un sous-système isolé avec des flux d'entrée et de sortie sur l'autoroute urbaine actuelle. Il a fallu attendre 2024 pour obtenir enfin les résultats d'études de circulation essentiellement quantitatives sans pour autant vraiment s'interroger sur les motivations des automobilistes qui empruntaient ces mails autoroutiers, d'où ils venaient et où ils allaient et pour quelle raison. Toute approche de « Sciences Humaines et Sociale » a été, à notre connaissance, complètement ignorée, voire carrément écartée. Le choix a été fait de ne pas réduire drastiquement la place de la voiture (maintes fois réitéré et tout récemment dans « Orléans Mag 227 » d'avril 2025, p. 38). Cette vision datée du XX^e siècle est un préalable de plus, ruinant tout l'espoir d'un quelconque changement de paradigme. Les petites baisses annoncées de trafic ne reposent sur aucune étude sérieuse et semblent plutôt relever de l'auto-persuasion des concepteurs du projet.

Il apparaît que ce projet n'a pas fait l'objet d'une étude suffisamment complète des mobilités et ce au niveau de l'ensemble de la Métropole dans sa globalité.

L'impact sur les quartiers avoisinants n'a pas été mesuré : on peut en effet craindre un report de la circulation automobile vers ces quartiers périphériques et vers les communes limitrophes. Rien n'est précisé, prévu, concernant le raccordement aux autres axes majeurs de circulation

au sein de la Métropole (tangentielle, quais de Loire, ponts Joffre et de l'Europe, autoroutes, pont de Jargeau qui sera ouvert en mai prochain, ...).

Rien n'est explicitement prévu dans ce projet pour les cyclistes ET pour les piétons pour qu'ils franchissent la Loire au niveau du Pont Joffre, ce qui est un non-sens inquiétant.

Comme cela est demandé de façon récurrente par l'ADAQOO, la gratuité de l'autoroute dans la traversée de la Métropole (comme cela se fait dans nombre de villes) permettraient sans aucun doute de diminuer de façon notable le recours aux mails qui sont des « shunts » gratuits. De plus, une meilleure utilisation, voire la création de parc relais voiture-tram supplémentaires en amont des mails diminuerait aussi significativement le flux de voiture sur les voies routières.

Un verrou à faire sauter dès maintenant : le franchissement de la Loire

Le franchissement sécurisé de la Loire pour cyclistes et piétons est une nécessité absolue. Il faudrait pour cela créer une passerelle en encorbellement du pont, comme celle récemment construite au Pont Maréchal Leclerc d'Olivet. Elle créera un lien entre le nord et le sud de la Métropole pour les cyclistes et les piétons en circulation douce et protégée. Cette passerelle doit impérativement être réalisée dès maintenant avant même toute rénovation des mails.

Sans entrer dans le détail du projet soumis à l'enquête, je me permets de développer **quelques exemples illustrent la non-prise en compte d'un véritable changement de paradigme :**

- l'obsession - bien peu écologique - de vouloir maintenir à tout prix deux voies de circulation automobiles dans chaque sens et ce pour faire face au flux actuel de circulation. En plus des deux voies dans chaque sens (donc 4 voies) réservées pour les transports en commun auxquelles s'ajoutent les deux voies pour la circulation réservées aux seuls cyclistes, les bandes réservées au verdissement et à la végétation risquent fort de diminuer d'autant, ce qui entre en contradiction totale avec l'objectif affiché du projet déposé. Il semblerait même que plus d'une centaine d'arbres réels soient abattus au profit d'arbres bien virtuels des magnifiques visuels du projet. De plus, créer un parking souterrain en plein milieu du mail au niveau du faubourg Madeleine entraîne évidemment l'aménagement de voies d'accès supplémentaires pour accéder ou sortir de ce parking. Celles-ci seront automatiquement responsables de congestions supplémentaires de la circulation.

Il faudrait donc étudier dès maintenant la proposition alternative de réduire à une seule voie automobile en surface dans chaque sens et peut-être de limiter la vitesse à 30 km/h. Une simulation pertinente (étude plutôt classique de « mécanique des fluides complexes ») de la circulation devrait conforter (ou infirmer ?) l'hypothèse d'une régulation « automatique » et d'une baisse subséquente des flux automobiles, ce qui devrait être le but recherché.

- l'absurdité de vouloir créer un parking en plein milieu des mails.

Rappelons de nouveau qu'un tel parking avait déjà été rejeté par une Enquête Publique en 2010 sur un projet tout-à-fait semblable à celui du projet actuel.

En effet, ce parking dont l'utilité réelle semble discutable, ne pourra qu'aimer un peu plus de voitures et donc augmenter les flux automobiles d'entrée sur les mails.

Ce parking compliquera évidemment encore plus la gestion de la totalité de la circulation ramenée en surface. Il apparaît aussi en contradiction avec toute velléité de créer en amont (Pont de l'Europe, sorties d'autoroute, tangentielle, etc.) des nœuds d'intermodalité incitant à délaisser la voiture individuelle pour se rendre dans l'hypercentre. On va se retrouver avec un espace particulièrement congestionné et difficile à franchir pour le tram et encore plus pour les malheureux piétons.

Il faudrait enfin réfléchir préalablement aux réels besoins à venir de places de stationnement. Il conviendrait tout d'abord de mieux utiliser (voire agrandir) les parkings existants (patinoire, médiathèque) avant d'en créer un nouveau.

Des places supplémentaires de stationnement, notamment pour la Faculté attendue sur le site Carmes-Madeleine sont tout-à-fait recevables. Je pense tout particulièrement aux personnels habitant souvent actuellement dans des banlieues lointaines non desservies par des transports en commun. Il faut prévoir un parking souterrain dans l'espace de la ZAC « Carmes-Madeleine » avant qu'il ne soit trop tard, comme certains (notamment l'ADAQOO) le réclament depuis l'origine de la création de la faculté de droit sur le site Madeleine. Cette proposition a été systématiquement rejetée en se basant sur des arguments (coût, accès, sécurité) qui résistent mal à une analyse sérieuse. Il semble urgent de réexaminer la faisabilité d'un tel parking tant que cela reste possible et donc avant la fin des travaux sur le site Madeleine.

Par ailleurs, rappelons qu'indépendamment de ce projet de rénovation des mails, j'avais proposé dès le départ de mettre en place des navettes de bus (si possible en site propre) entre la gare SNCF d'Orléans et les deux sites de l'Université d'Orléans : Madeleine et La Source. Je me permets de rappeler, qu'étudiant à La Source au début des années 70, une navette de bus (« S barré ») reliait la gare d'Orléans et le campus de La Source avec un arrêt au bout du Faubourg Saint Jean, permettant de rejoindre les amphes en une vingtaine de minutes seulement.

- la suppression de toutes les trémies et les conséquences délétères sur une circulation qu'on aurait voulu réellement apaisée

C'est malheureusement l'instruction majeure et incontournable de ce projet tel qu'il apparaît dans le marché de maîtrise d'œuvre. Evidemment, personne ne doute de l'inesthétisme de ces vestiges des cités bétonnées du XX^e siècle où tout était dédié à la « bagnole ». Cependant, il faut là encore bien réfléchir aux conséquences avant de se précipiter vers une option très critiquable et irréversible.

- suppression annoncée de la trémie Jaurès et ses conséquences inévitables sur le carrefour rue du Faubourg Madeleine - boulevard Jean Jaurès.

A ce jour, dans la géométrie actuelle des différentes voies, chacun peut constater que le tram B est déjà très fréquemment bloqué par les voitures venant des voies latérales à la trémie (par exemple celles qui doivent couper la ligne de tram pour se rendre rue du Faubourg Madeleine). Il n'est pas difficile d'imaginer le chaos qui suivrait le franchissement des voies du tram par toutes les voies automobiles qui passaient par la trémie et qui seraient remises au même niveau, en surface.

De plus, la traversée de cet autoroute à au moins 8 voies (au moins 4 pour les automobiles, 2 pour les bus et 2 pour les vélos) ne laisserait que *peu de chances de survie aux téméraires piétons (dont je fais partie), surtout s'ils sont handicapés*, qui voudraient s'aventurer entre l'Université et le Faubourg Madeleine. On peut trouver une comparaison pertinente en regardant le caractère particulièrement horrifique et accidentogène du croisement du tram A et des voitures au niveau de l'hypermarché Auchan à Olivet.

Il faut donc absolument proscrire cet « aménagement ».

De plus, alors que l'aspect environnemental est à juste titre mis en avant, il convient de souligner que la coexistence de toutes ces voies en surface limitera sérieusement le verdissement réel de ce secteur. Il est même prévu l'abattage de nombreux arbres bien réels. *Il n'y a donc aucune garantie donc que l'objectif environnemental affiché puisse ainsi être atteint.*

- suppression de la trémie de la Place d'Arc : un réaménagement subséquent inacceptable

La suppression de la trémie de la Place d'Arc est l'autre point-phare de ce projet. Cette métamorphose urbanistique répond à la volonté affichée, non discutable, des concepteurs du projet de supprimer toutes les trémies et de remettre toute la circulation en surface. Cette conviction est exacerbée par l'effet-choc des photos illustrant la laideur des aménagements actuels sous la Place d'Arc et tout particulièrement de son affreuse façade est. Au nom de conceptions esthétiques (qui sont quant à elles tout-à-fait recevables), ce projet propose une refonte complète de cet espace. Il s'agit, non seulement de supprimer la trémie, mais d'arser toute la Place d'Arc et son esplanade au niveau du sol original (celui de la rue de la République).

Examinons les conséquences probables de ces transformations au regard des objectifs affichés du projet de rénovation des mails (circulation apaisée, qualité de Vie augmentée pour les usagers, notamment du point de vue environnemental). Du point de vue du piéton (ce qui est mon cas), on observe immédiatement que l'accès sécurisé entre la gare et le centre-ville (vers la rue de la République) est détruit au profit d'un carrefour infernal sillonné par un embrouillamini de voies routières, de tram, de cycles. Les visuels (bien sûr non contractuels !) fournis par les concepteurs du projet ont été créés pour faire un contre-choc aux photos et emporter l'adhésion instinctive du public sur cette belle esplanade verte où il ferait bon se promener. Ces visuels sont une extrapolation bien peu objective des plans de masse. Le recours à des anamorphoses judicieusement choisies grâce à des traitements d'images numériques assez simples cachent la réalité de la présence des voies de circulation pour les automobiles (à peine distinguables en marge des photos) et des trams qui traversent nécessairement de part en part cette belle esplanade représentée comme il se doit en période estivale.

Tout-à-fait logiquement, on retrouve les mêmes problème que pour le carrefour dit de la Place Madeleine, traité ci-dessus. De nouveau, ces coûteux aménagements ne sont pas recevables car ils dégradent objectivement la qualité de Vie des différents usagers, et notamment des piétons, des personnes à mobilité réduite et des poussettes, et ce sans bénéfice environnemental évident.

Le rejet de cet aménagement envisagé n'implique aucunement une satisfaction quant à l'esthétisme des « horribles verrues » de l'actuelle place d'Arc. Cependant, architectes et urbanistes savent maintenant déployer des trésors d'inventivité pour réhabiliter des constructions tout aussi disgracieuses. Encore faudrait-il les consulter ! Et les laisser travailler

librement. Toutes ces études pourraient faire l'objet d'un concours de projets de réhabilitation

De plus, deux facettes du projet pour la place d'Arc interpellent l'usager contribuable :

- *le réaménagement du tracé des voies de tram sur la Place d'Arc.* Comme un tram ne peut évidemment pas circuler en zig-zag, il a été décidé de transformer le « grand S » existant par un S plus resserré. Ces grands travaux n'apporteront absolument rien à l'usager : pas de confort supplémentaire, pas de gain de temps significatif. En revanche, de fortes perturbations sont à prévoir durant les travaux, et un coût faramineux qui serait sans doute bien mieux utilisé ailleurs (par exemple pour aller vers la gratuité de ces transports en commun et la diminution subséquente du trafic automobile). *Il faut donc renoncer à cette modification du tracé de la ligne du tram A qui, dans l'état actuel, assure sa fonction et ne pose pas de problème particulier.*

- *l'irruption d'un partenariat public-privé* entre la Métropole et une société commerciale (Carrefour) déjà implantée sur les lieux et désireuse d'améliorer sa rentabilité. Carrefour aura alors nécessairement son mot à dire sur l'aménagement de la future place. Cela semble être d'ores et déjà le cas alors que ce partenariat n'a été ni discuté ni voté par les instances de la Métropole. Les bénéfices attendus pour Carrefour ont des conséquences inacceptables pour le public, notamment la suppression d'un accès simplifié et sécurisé aux services publics: gares SNCF, gare des bus TAO, bureau de poste (il devrait même être déplacé). *. Il n'est pas acceptable que ce projet détruise cet espace d'intermodalité train-tram-bus. L'aménagement de l'espace public, l'accès aux services publics ne doivent relever que de la puissance publique*

Le fiasco d'une concertation délibérément gâchée

On peut de nouveau déplorer que le projet soumis n'a jamais été vraiment discuté, ni évalué sur la base d'études techniques indiscutables. En effet, tout a été verrouillé dès le choix contraintes techniques rigoureuses imposées à la Maitrise d'œuvre. *Arc-boutée sur ces impératifs, aucune proposition alternative n'a pu faire l'objet de débats de fond, ni soumise à des analyses techniques irréfutables.* Et pourtant, il y a eu des propositions alternatives et ce, dès le départ du projet, notamment pour diminuer les flux de circulation, par exemple : réduction à une seule voie automobile par sens de circulation, construction d'un parking souterrain sur le site Madeleine de l'Université au lieu du parking prévu dans la trémie Jaurès.

Le péché originel de ce projet est l'absence totale -jusqu'à maintenant- d'un schéma global de la circulation sur l'ensemble de la Métropole. Les communes de la Métropole n'ont pas été impliquées sur ce un beau projet pour les orléanais. Elles n'ont pu faire valoir leurs propres priorités, notamment en termes de transports en commun (prolongation des lignes de tram, création d'une 3^o ligne), d'aménagements pour pacifier les circulations dans leurs communes.

L'approbation des élus était limitée à des budgets prévisionnels extrêmement succincts et à la fiabilité discutables. *Les contraintes financières nationales et leurs répercussions locales apparues à l'automne 2024 ont enfin permis un débat de fond au Conseil Métropolitain. Le Président de cette instance a octroyé un report attendu de ce projet, a semblé satisfaire le conseil. Puis, de façon très inattendue, il a décidé l'ouverture d'une enquête d'utilité publique. Rappelons qu'une telle enquête avait été réclamée en vain depuis 3 ans, notamment par*

l'ADAQOO. Ce qui a pu être considéré comme une tentative de passage en force du Président de la Métropole, cette enquête se déroule dans un contexte de précampagne électorale, peu favorable à des débats sereins et constructifs.

Une perte de confiance généralisée du projet : du rêve annoncé au cauchemar

*De l'analyse rationnelle du projet de rénovation des mails, tel qu'il est soumis à l'enquête publique, il ressort que les objectifs mis en avant par les concepteurs du projet ne pourront vraisemblablement pas être atteints. **Nous sommes très loin du changement de paradigme espéré.***

Les mobilités des piétons, et dans une certaine mesure des cyclistes, seront vraisemblablement, détériorées par rapport à l'état actuel. L'accès aux services publics, notamment gares et poste, sera sévèrement compliqué voire supprimé. Rien ne prouve que la pollution de la ville (par les gaz à effet de serre, les particules fines, ...) sera significative diminuée en l'absence de mesures drastiques requises pour diminuer les flux de circulation.

Concernant les aspects environnementaux et paysagers, au-delà de visuels délibérément trompeurs, la végétalisation et les verdissements ne seront effectifs qu'à la marge. L'accès à la Loire et aux parcs du sud de la Loire sont absents de ce projet. En l'absence d'un encorbellement sur le Pont Joffre, la traversée du fleuve royal restera tout aussi extrêmement dangereuse pour les piétons et impossible pour les cyclistes.

Concernant les transports en commun, alors que ce projet engage l'avenir, et ce de façon irrémédiable pour plusieurs décennies, il n'y a pas eu de réflexion concernant le mode de transport en commun qui pourrait, un jour prochain, s'avérer une nécessité prégnante (rallongement des lignes de tram vers Chécy et La Chapelle Saint Mesmin comme initialement prévu, voire création d'une troisième ligne de tram). Il faudra en outre agrandir les parcs relais en périphérie des mail, voire en créer de nouveaux.

Force est de constater que ce projet de rénovation des mails a progressivement perdu le capital de sympathie que l'enthousiasme du Président de la Métropole-Maire d'Orléans avait su créer lors des premières présentations publiques et au Conseil Métropolitain.

A ce jour, le constat est cruel pour les promoteurs de ce projet. Il n'y a plus grand monde pour s'enthousiasmer de ce projet.

- les communes se sentent de plus en plus exclues de ce projet pour Orléans. Elles aimeraient que leurs priorités, notamment en terme de transport en commun soient entendues,*
 - les automobilistes seront toujours aussi nombreux et mettront toujours autant de temps pour traverser la Métropole et la ville, alors que nombre d'entre eux pourraient profiter d'un autoroute devenu gratuit,*
 - les cyclistes ne semblent guère satisfait des voies qu'on leur propose et ne pourront toujours pas traverser la Loire au Pont Joffre,*
 - les piétons (et les promeneurs !) sont les grands perdants : traversée des places et accès aux services publics plus compliqués et surtout plus dangereux (interférences accidentogènes accentuées avec les cyclistes s'ils passent au milieu des terre-pleins végétalisés,*
- Même les défenseurs de l'Environnement sont maintenant vent debout contre ce projet et tout particulièrement depuis qu'ils ont découvert qu'il incluerait l'abattage plus de 140 arbres.*

Al'heure où l'enquête publique se termine, il semble qu'il n'y ait plus de majorité pour porter ce projet et que de nombreuses réserves, voire de rejet, soient actuellement émises et ce, au sein même de l'actuelle majorité métropolitaine.

La presse s'est fait l'écho récemment des décisions des conseils municipaux des communes de la Métropole sont de plus en plus nombreux à retirer officiellement leur soutien à ce projet tel que présenté à la Commission d'enquête.

Pour l'ensemble de ces raisons, il convient donc de rejeter complètement et sans tarder ce projet de rénovation des mails soumis à l'enquête publique.

Je me permets de préciser qu'il serait absurde d'autoriser la réalisation d'un quelconque élément partiel du projet en laissant le reste en attente. C'est évidemment ce que souhaiteraient les défenseurs du projet tant ils veulent débiter à tout prix par leur parking dans la trémie Jaurès. S'il était effectivement créé en plein milieu des mails, ceci bloquerait irrémédiablement toute option alternative de rénovation des mails, et ce pour longtemps. Ce n'est pas acceptable.

En guise d'épilogue : tout projet de rénovation des mails est-il condamné à l'échec ?

La ville d'Orléans est malheureusement marquée par des monstruosité issues de projets grandioses portés par des équipes municipales qui se voulaient visionnaires. Il s'agit bien évidemment de l'autoroute urbaine qui répondait à une urgence (justifiée !) des années 60 de faire bifurquer la RN 20 qui traversait alors le centre-ville d'Orléans. C'est aussi la place d'Arc et ses « audaces » architecturales. En fait, nos élus de l'époque étaient sans doute eux-aussi persuadés d'œuvrer pour le bien public et le progrès tels qu'ils se l'imaginaient ... pour demain ... alors qu'il faut prévoir pour des décennies.

Ne refaisons pas aujourd'hui la même erreur de refuser une vision à long terme (« le fameux changement de paradigme ») pour répondre à des considérations immédiates et de risquer de nous retrouver avec un projet inadapté et coûteux que nous pourrions subir longtemps. Donnons-nous les moyens de résoudre le double problème des mobilités de la Métropole et de l'embellissement des mails d'Orléans. Il faudra trouver des options vraiment novatrices et pérennes. Je tiens à souligner que l'analyse rationnelle du projet de rénovation mis à l'enquête publique n'aura pas été inutile puisqu'il a au moins permis de réfléchir à ce dont nous ne voulons pas. Des alternatives ont été évoquées dans cette contribution et développées dans la contribution de l'ADAQOO. D'autres seront sûrement proposées par d'autres individus ou groupements, pour peu que le débat ne soit pas verrouillé mais réellement ouvert.

Il convient maintenant de rouvrir le débat à l'échelle pertinente, c'est-à-dire au niveau de la Métropole toute entière. Ce sera le rôle du futur Conseil Métropolitain de susciter des projets alternatifs, réalistes à tous les points de vue (circulation, environnement ET financiers).

*Il faudra tout d'abord rechercher (et financer !) des équipes d'aménageurs sachant mettre en synergie architectes, spécialistes de l'environnement et des mobilités douces, de sciences humaines et sociales ; la liste n'est pas exhaustive. Les différents projets devront faire l'objet d'un concours sur lequel nos élus se prononceront. **Il est hautement souhaitable qu'un projet d'une telle ampleur fasse l'objet d'un consensus le plus large possible.***

A Orléans, le 10 avril 2025

N.B. Je connais bien les mails d'Orléans, et ce depuis plus de 70 ans. J'ai habité au coin du Boulevard Rocheplatte et de la rue Xaintrailles entre 1956 et 1975. Je réside depuis 40 ans dans le quartier Madeleine, à 150 m du bord de Loire (au 17 rue du Commandant de Poli).