

Annexe au Projet d'avis du Groupe de travail Mobilités - CODEV Orléans Métropole

Le Groupe de travail est composé de Mesdames et Messieurs :

Collège Acteurs locaux : BOURGEOIS Flavien (Association Prévention routière) ; JAVOY Didier (Personnalité qualifiée) ; JIMENEZ Fabien (SNCF Réseaux) ; LONCEINT Benoit (Personnalité qualifiée) ; MAGNON PUJO André (Personnalité qualifiée) ; MAHOT Marie Laure (CFDT Loiret) ; MIALOT Marie Madeleine (Personnalité qualifiée)

Collège Territorial : BEGOUT Françoise (Saran) ; LEGROUX Pierrick (Bou) ; MALINVERNO Bruno (Saint-Jean-de-Braye) ; MERCIER Bruno (Boigny-sur-Bionne) ; RASSAT Philippe (Chécy) ; REGO LEENHARDT Valérie (Chécy) ; VANNIER Jean Pierre (Chanteau) ; VOISIN Marie Luce (Ormes) ; L. Volland

Le Bureau du CODEV a confié l'animation du Groupe à André MAGNON PUJO.

Les auditions menées par le groupe de travail Santé :

Le groupe s'est réuni 12 fois depuis Novembre 2021.

Dans le cadre de nos travaux nous avons rencontré :

- le VP Transport de la Métropole Romain Roy
- le directeur des déplacements Benjamin Paillaud
- le VP circulation et stationnement de la Métropole C.E. Lemaigen
- l'Agence d'Urbanisme Topos
- l'association Vélorution

Le groupe de travail tient à remercier l'ensemble des personnes ayant ainsi contribué à l'élaboration de cet avis.

Propositions d'aménagement de l'axe gare - SJB - CHECY

Principe : recréer une liaison directe bus Checy-gare d'O

Caractéristiques recherchées : fréquence et vitesse commerciale

Moyens proposés : couloirs bus, Priorité aux feux, Circulation en sens unique chaque fois que possible ; recherche de continuité de pistes cyclables dédiées ou partagées avec les couloirs bus.

Fréquence de 8 mn en pointe et 12 mn en creux

Sens entrant pour les bus :

- Départ de la ligne au CC Bellerives à Chécy
- Priorité aux feux sur toute la ligne (sauf croisement du tram à Halmagrand)
- Couloir bus (aisé) de Bionne à Malvoisine
- Puis couloir bus (aisé) du Rond-Point Mondésir à Pointe St Loup
- Puis création d'un sens unique à partir de la rue Jousselin (remontée au retour par quai de Loire)
- Puis couloir existant et mails jusqu'à la gare.

Sens sortant pour les bus :

- Départ de la gare (ou en connexion avec une autre ligne diamétralisée)
- Couloir existant sur les mails puis Ste Euverte
- Puis couloir le long du pont Thinat pour passer sous le pont
- Pas de couloir sur le quai du Roy
- Couloir au bout de la rue Jousselin
- Pas de couloir de la sortie de Jousselin jusqu'aux Hauts de St Loup
- Couloir bus (aisé) de Hauts de St Loup jusqu'au rond-point Mondésir

Pour les vélos :

- Pistes cyclables dédiées chaque fois que possible, dans la continuité de la piste cyclable existante Chécy-Bionne
- Partage avec le couloir bus q'i impossibilité de piste dédiée.

Au global :

- Un sens entrant en site réservé sur presque toute la ligne à partir de Bionne jusqu'à la gare, permettant vitesse commerciale et donc attractivité
- Une ligne directe vers le centre d'Orléans pour les Caciens
- Une piste cyclable ou couloir bus-vélo sur la quasi-totalité de Chécy à la Gare

Analyse du réseau viaire – Groupe de travail Mobilités - CODEV

Propositions d'aménagement de l'axe : Fbrg St-Jean - Ormes - Ingré

PRINCIPE : AMELIORER LA CIRCULATION dans le Fbg St Jean jusqu'à l'arrêt Clos du Moine (carrefour Tangentielle) – SECURISER LA VOIE DES CYCLISTES

CARACTERISTIQUES RECHERCHEES : FREQUENCE ET VITESSE COMMERCIALE

MOYENS PROPOSES : Couloirs BUS, priorité aux feux, circulation exclusivité bus chaque fois que possible
création/développement d'une voix verte (vélo) Orléans / Pôle 45 où un bon de salariés se rendent chaque jour.

SENS ENTRANT POUR LES BUS :

Ligne 3 : Départ de Gourville - Maurice Genevoix (Ingré) - Clos du Moine (carrefour Tangentielle). Pas de problème particulier.

Pour info : depuis 09/22, création d'une ligne de bus entre Ormes et Ingré pour les collégiens et lycéens afin de délester la ligne 3.

A partir du carrefour Pédrault : orienter les automobilistes vers la tangentielle pour se rendre à Orléans en passant par les quais de Loire pour réduire la circulation sur l'axe Charles Beauhaire à St Jean de la Ruelle.

SENS SORTANT POUR LES BUS :

Départ de la gare

Couloir en site propre sur Bd Rocheplatte avec priorité aux feux

Création couloir bus (aller/retour)- début Fbg St Jean jusqu'au Bd Châteaudun

Bd Châteaudun – Clos Jeunette (St Jean de la Ruelle) – espace partagé bus/auto

POUR LES VELOS :

Améliorer les pistes cyclables existantes. Associer les associations dans la réflexion en amont du projet.

Cyclistes Orléans/Pôle 45 :

Départ rue des Murlins à hauteur de Coligny jusqu'à la Rue du 11 Octobre (entreprise BRANDT)

Amélioration de l'axe Rue de Millet - traversée tangentielle existante - pour plus de fluidité

Ensuite, aujourd'hui existence de chemins de randonnée/VTT dans cette partie jusqu'à la rue Passe

Debout à Ingré – voir possibilité d'aménagement piste cyclable ce qui permettrait d'accéder à Pôle

45 où des pistes cyclables sont déjà créées mais doivent être entretenues.

AU GLOBAL :

L'entrée du Fbg St Jean / Bd Rocheplatte réservée à la circulation BUS entrant et sortant – espace partagé avec les cyclistes/piétons.

Difficulté persistante sur l'axe Bd Châteaudun - carrefour tangentielle.

Inciter les automobilistes à prendre les quais de Loire pour entrer et sortir d'Orléans.

Création d'une vraie voie verte (fluidité de circulation) entre Orléans- Pôle 45.

Commission mobilités

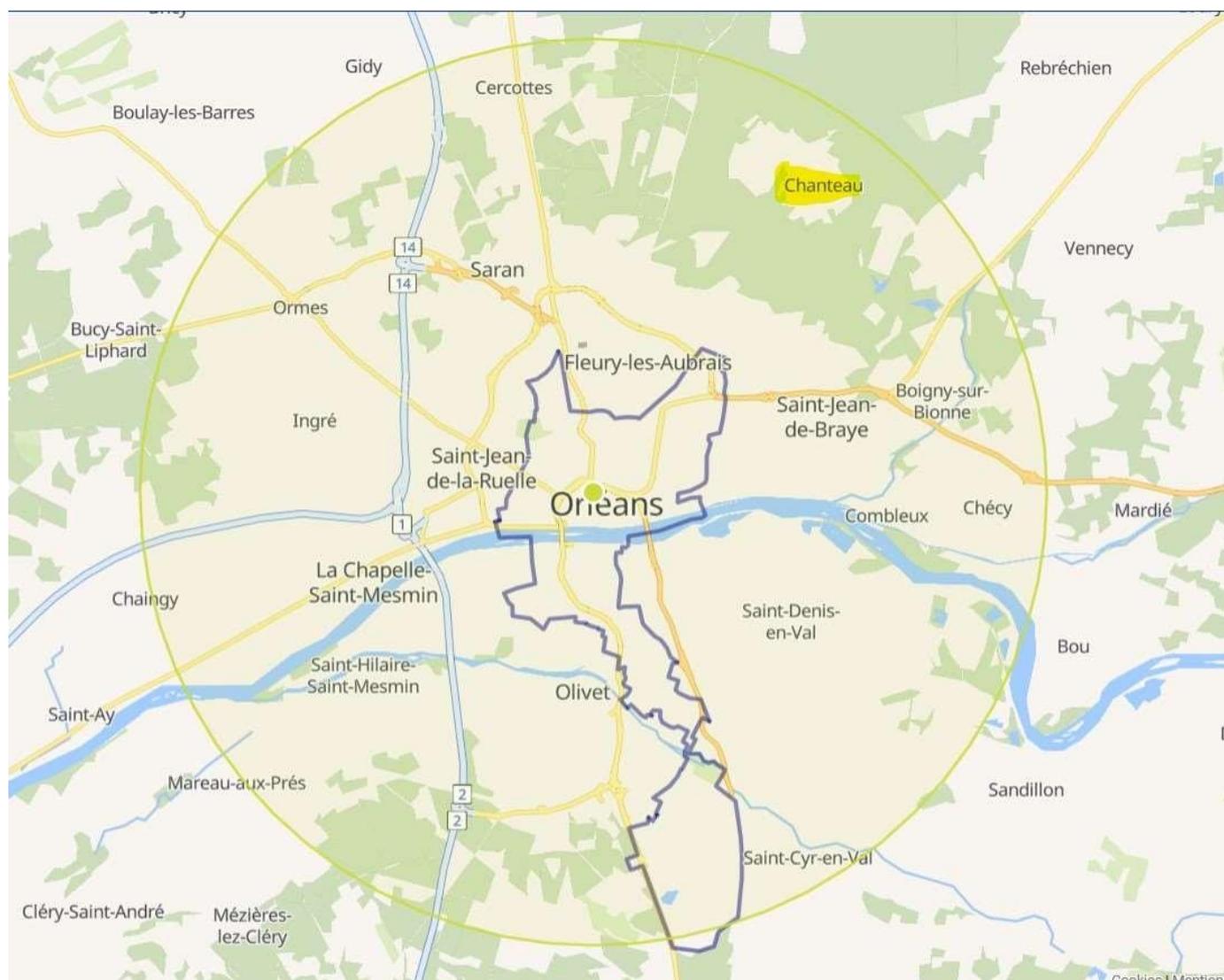
Hiérarchisation du réseau viaire

Objet : présentation de l'accès au nord-est de la métropole vers la réserve biologique et le poumon vert que constitue le « village clairière » de Chanteau

Rapporteur : Jean-Pierre Vannier membre du Codev et de la commission mobilités
Commission du 23 novembre 2022

Situation dans la Métropole :

10 km à vol d'oiseau de la mairie d'Orléans :



Préalable :

Pourquoi s'intéresser au nord-est métropolitain et à Chanteau dans le cadre de la hiérarchisation du réseau viaire ?

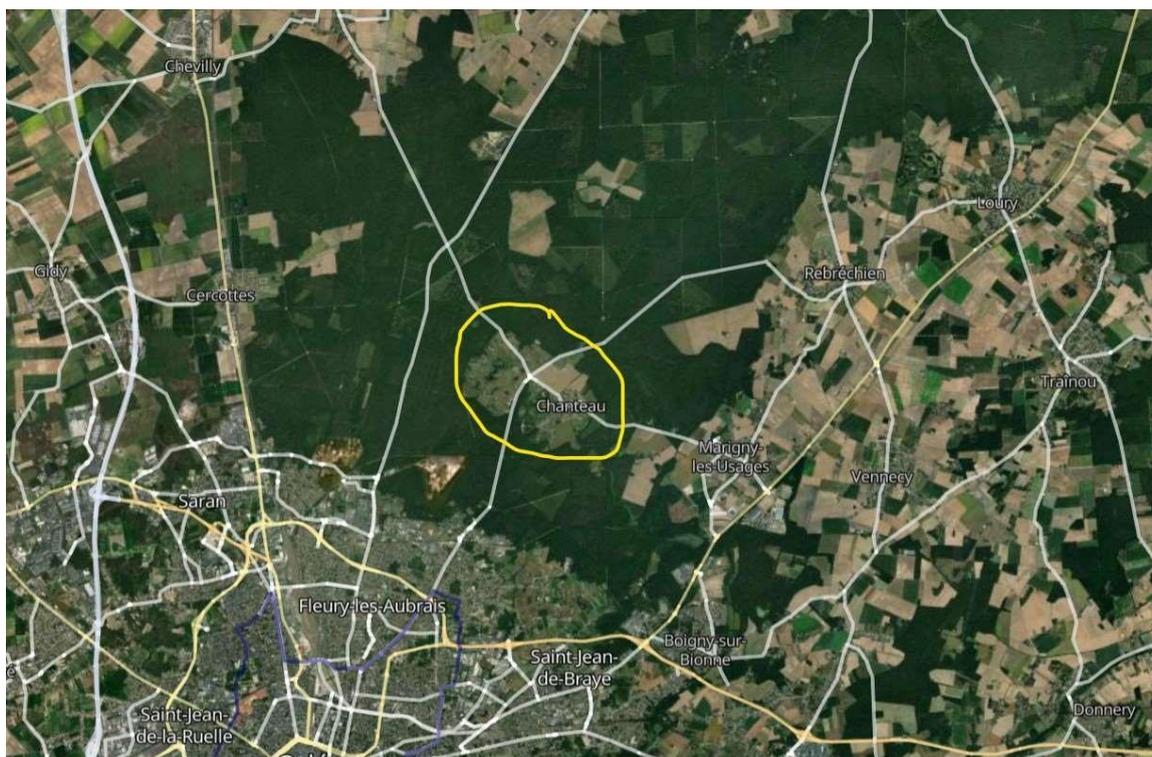
Le nord-est de la Métropole d'Orléans donne un accès direct à la réputée Forêt domaniale d'Orléans, immense puits de carbone à proximité immédiate, source de bien être pour les populations proches, producteur de matériaux écologiques (bois, champignons,), zone de calme parfaitement aménagée pour une utilisation pédestre, équine, cyclable.

La propriété et la gestion de la forêt relèvent de l'Office National des Forêts qui l'assume sur son budget.

La Chaire « d'attractivité et de nouveau marketing territorial » de l'Université Aix-Marseille (A&NMT-AMU), dans le cadre de son suivi des motivations du choix de nouvelles implantations personnelles de la population suite au Covid, vient de très clairement indiquer que « l'accès facile à la nature authentique » était devenu aujourd'hui un des tout premiers critères qui influence le choix d'installation.

A ce titre la Métropole d'Orléans possède un triple trésor :

- Une possibilité de ressourcement naturel, gratuite et illimitée
- Une possibilité d'activités naturelles en zone totalement préservée
- Une possibilité de découverte et d'accès à une biodiversité exceptionnelle, avec une faune diversifiée et une flore spécifique



La Métropole facilite-t-elle actuellement l'accès préservé à ce trésor ? NON.

Proposition du cadre de réflexion :

Il est proposé à notre commission de prendre comme point de ralliement le village de Chanteau (1500h), car il est le plus concerné et ses caractéristiques répondent à 100% aux objectifs. Mais la démarche implique naturellement aussi :

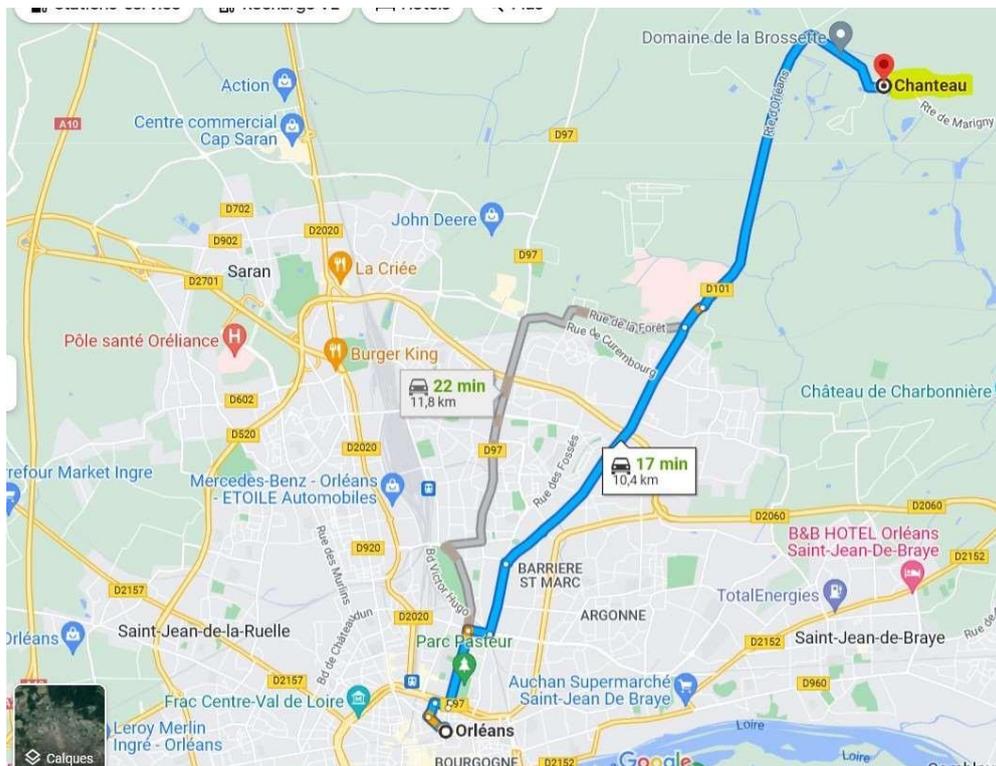
- Saint Jean de Braye
- Boigny
- Saran
- Fleury les Aubrais
- Semoy
- Marigny les Usages

Comment se font les accès ? Quels moyens sont-ils possibles ?

1) Accès routier :

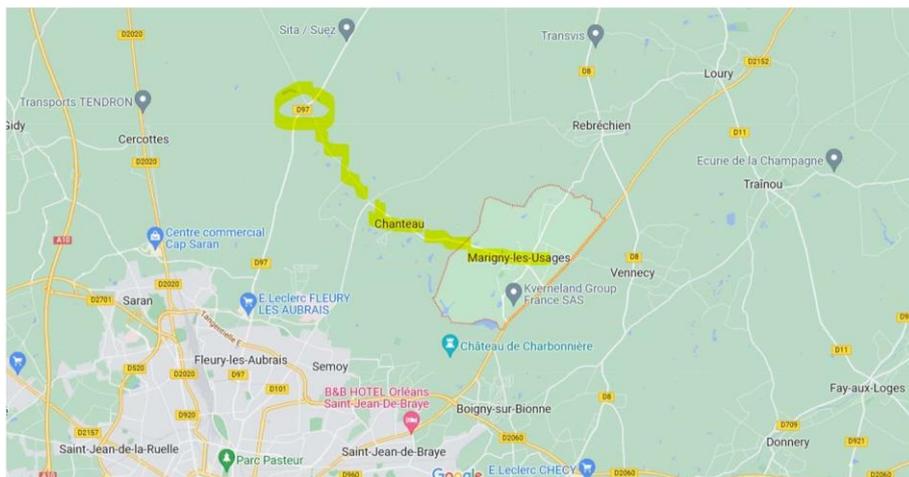
Chanteau (la plus faible densité de la Métropole avec moins de 50h/m²), et son environnement qui en fait un poumon vert, ont un accès routier limité pratiquement exclusivement à la RD 101. Le Conseil Départemental est donc aussi concerné par la réflexion qui doit souvent être conjointe.

Il est à noter que Chanteau est la seule commune de la Métropole à être en discontinuité territoriale avec le reste du territoire métropolitain.



Des « variantes » sont utilisées par certains utilisateurs pouvant venir de loin (Pithiviers), elles empruntent des voies forestières limitées et pas prévues pour (croisement de deuxvoitures difficiles).

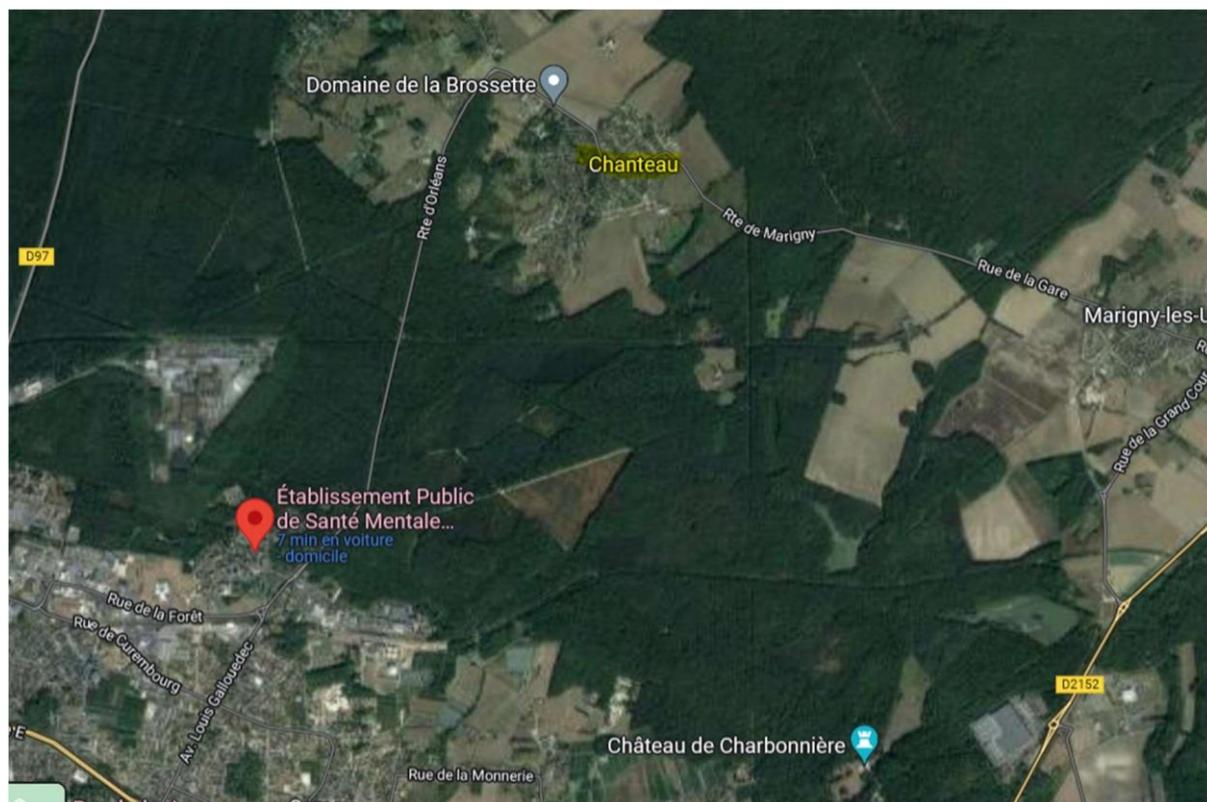
A travers ces voies non adaptées certains essayent de « créer » une alternative dangereuse à la tangentielle saturée en est-ouest.



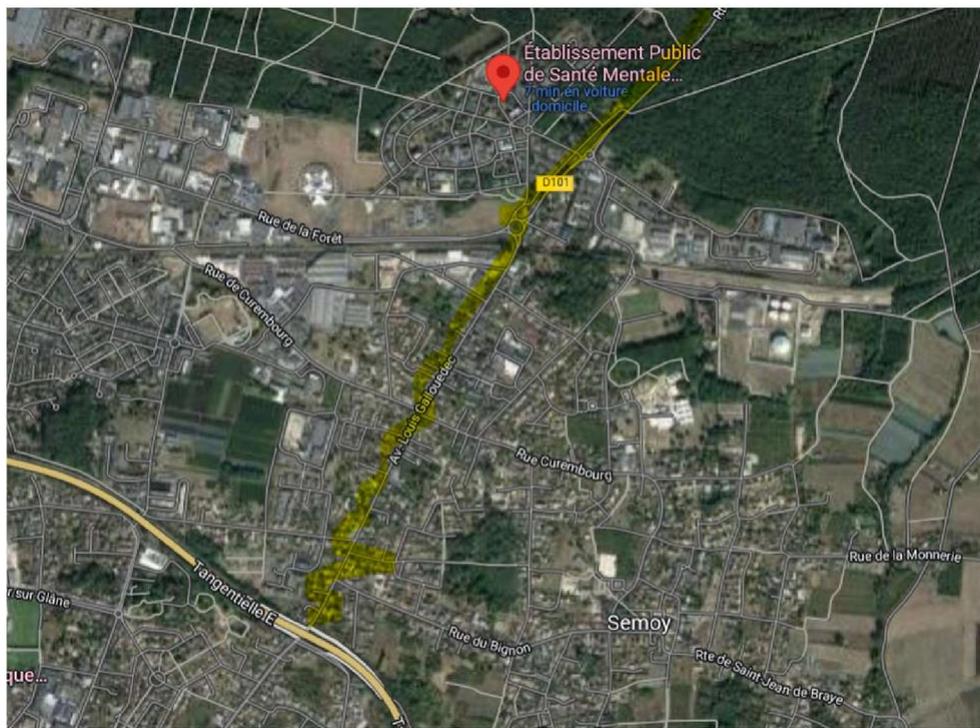
[A partir du Centre Daumézou à travers la forêt sans habitation :](#)

Le conseil Départemental a récemment refait la RD 901 qui est en excellent état.

Malheureusement il a refusé de créer une piste cyclable.



Depuis la tangentielle :

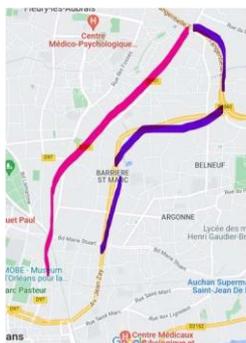


C'est l'avenue Gallouedec qui doit être empruntée depuis la tangentielle. Elle constitue la séparation entre Semoy et Fleury les Aubrais. C'est une voie totalement urbaine, avec de grands platanes encombrants des trottoirs occupés au milieu, et totalement sans voie cyclable.

Son trafic augmente fortement tous les ans et à certains horaires elle est saturée, ce qui augmente significativement les temps de voyage.

Pour atteindre la sortie tangentielle deux itinéraires :

- La rue de la barrière Sant Marc : également totalement urbaine, sans piste cyclable, avec des trottoirs occupés.
- L'avenue des Droits de l'homme et l'emprunt de la tangentielle : l'avenue des Droits de l'homme constitue un axe idéal en deux fois deux voies et des pistes cyclables. Par contre l'emprunt obligatoire d'une très courte partie de la tangentielle peut à certains moments constituer un handicap temps important ; de plus elle est naturellement interdite aux vélos, ce qui exclut cette possibilité pour les cyclistes.



A l'arrivée :

Chanteau ne dispose d'aucune structure accueillant les visiteurs.

Elle est la seule commune de la Métropole à ne pas disposer d'un commerce de proximité.

Elle n'a pas de zone de covoiturage. Celle-ci peut se mixer avec un parking organisé, disposant d'une recharge électrique. Seul le terrain non totalement aménagé devant la salle des fêtes paraît répondre à cette attente. Son aménagement serait facile. De nombreux groupes l'utilisent.

Synthèse : l'accès au site est concentré sur un seul axe non empruntable en vélo. Un parcours très urbain précède une traversée de forêt sur une route départementale non gérée par la Métropole. L'arrivée doit être aménagée.

2) Accès transports en commun :

Chanteau vient de vivre une évolution récente liée à un double phénomène :

- Le retrait incompréhensible par la carte scolaire de l'affectation des collégiens de Chanteau à un établissement de la Métropole pour un établissement rural hors métropole (Neuville aux Bois), ce qui a entraîné une diminution des dessertes.
- La mise en place avec beaucoup de succès du Transport à la Demande (TAD) qui a aussi entraîné une diminution des dessertes régulières.

Chanteau dispose actuellement de deux lignes :

- 1) La ligne 55 Keolis** qui va de Chanteau au tram A arrêt Bustière : le nombre de dessertes n'est plus que de 4 par jour (3 le matin, 1 le soir) aux heures favorables aux lycéens. Elle est devenue peu utilisée par la population et pas du tout par les visiteurs. Toutefois elle permet de récupérer (mais les horaires ne sont pas coordonnés) la fameuse ligne 7 (Saint Pryvé) qui traverse toute l'agglomération urbaine de la Métropole, s'approche très près sans aller jusqu'au village.
- 2) La ligne 44 Remi** qui relie Chanteau à la gare routière d'Orléans. Elle traverse le village avec deux arrêts. Ses horaires sont indépendants de la vie des habitants.
- 3) Il est à noter que la Tao ne s'est pas soucié de relier Chanteau à la Métropole.**

Chanteau bénéficie du Transport à la Demande :

Moyen de transport qui relie dans la majorité des demandes :

- Terminal Jules Verne de la ligne de tram A nord.
- Arrêt de tram Bustière sur la ligne A
- Saint Jean de Braye ligne B arrêt Monod.

Son succès à la mise en place a été très important et a bouleversé les modes de déplacements pour les Chanteausiens, sans que les visiteurs écologiques ne puissent vraiment s'en servir.

Toutefois ce service est fortement victime de son succès. Aujourd'hui, faute de minibus en nombre suffisant, les utilisateurs rencontrent de nombreuses difficultés à obtenir et programmer leurs déplacements, rendant beaucoup plus aléatoire son utilisation.

Il paraît indispensable et urgent de doter, sur le secteur, le service en mini bus supplémentaires, afin de pouvoir retrouver la possibilité de réserver un TAD au moins toutes les 30 mn de 6h30 à 21h30.

Une question majeure se pose qui apporterait une réponse satisfaisante à l'ensemble de la problématique :

Est-il possible d'étudier l'extension de la ligne 7 au-delà de l'Herveline jusqu'à Chateau village (+ 4,4 km) ?

Cela permettrait une vraie desserte du village :

- Avec une fréquence garantie,
- Un lien réel pour la première fois avec l'ensemble de l'agglomération métropolitaine, intégrant réellement Chateau et ses réserves à la Métropole.
- Un accès direct pour tous à la totalité des lieux de déplacement (Centre de Conférences, Théâtres, Gares, Médiathèque, Frac, et tous les commerces de Centre-ville)
- Le croisement des deux lignes de tram : la B aux Droits de l'Homme et la A à la gare d'Orléans

Il ne fait pas de doute que son succès serait vraiment très important, et modifierait le paysage métropolitain sur ce secteur :

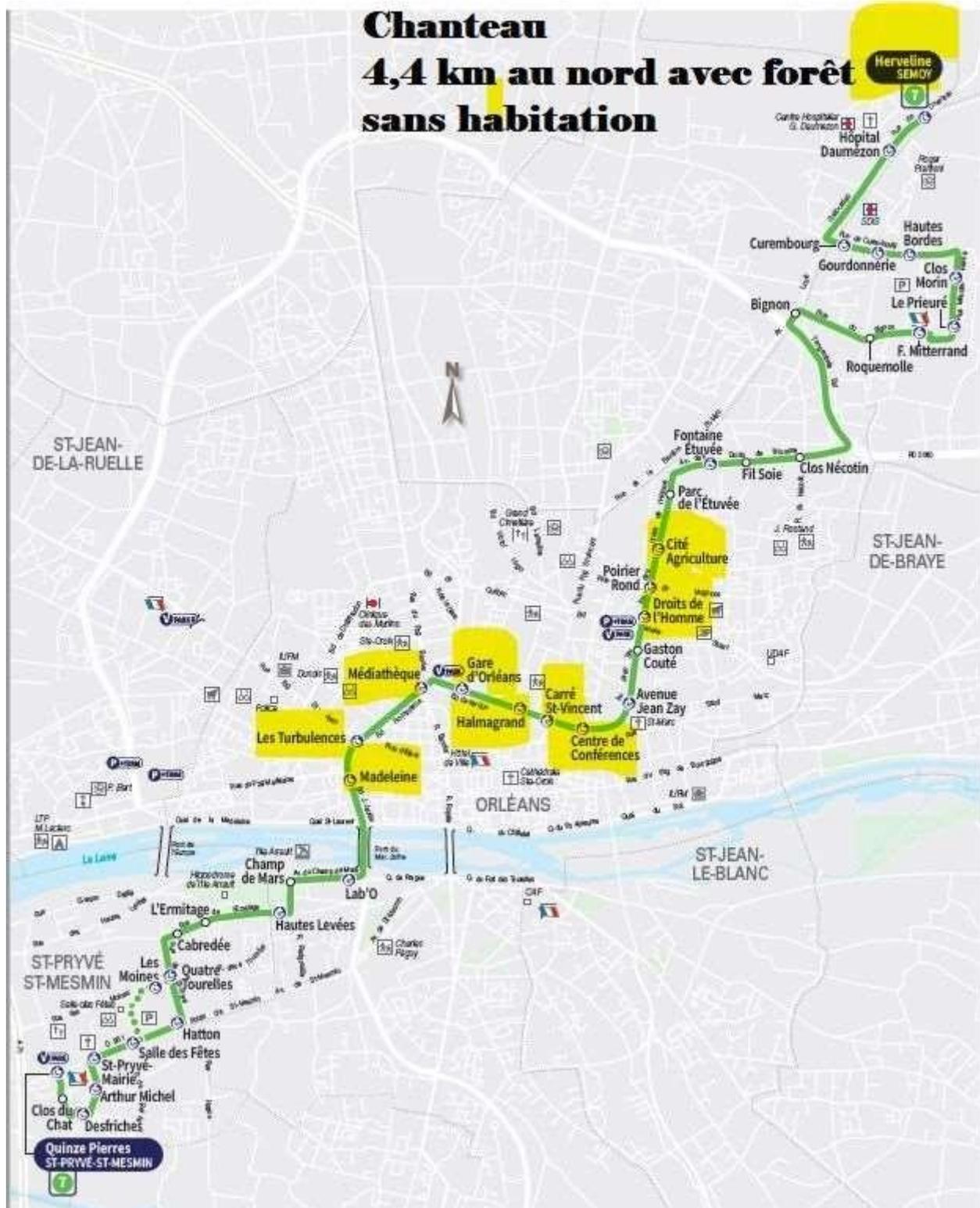
- il diminuerait fortement l'utilisation des véhicules personnels qui viennent polluer et embouteiller l'agglomération,
- il assurerait la continuité territoriale entre toutes les communes de la Métropole,
- et surtout il permettrait d'accéder au poumon vert dans des conditions écologiques satisfaisantes pour une clientèle qui y est très sensible.

Quelle serait la charge financière d'une telle mesure ?

Comment l'évaluer ?

Est-elle supportable au regard de ses multiples objectifs ?

Peut-on envisager des fréquences partielles ?



A titre personnel je souhaite que cette éventualité soit sérieusement étudiée, dans ses coûts bien sûr, mais aussi dans ses retombées territoriales au moment où les canicules à venir s'annoncent terribles et où l'accès à la forêt ombragée est une des réponses nécessaires. Elle aiderait beaucoup la Métropole à atteindre ses ambitions environnementales et de transition écologique.

La seule solution raisonnable est d'envisager une piste en site propre.

Elle a été étudiée à plusieurs reprises par différents groupes avec des versions variées.

Surtout, grâce à la prise en compte de Bruno Malinverno et des services de la Métropole, saprogrammation a été votée par le Conseil Métropolitain du 11 juillet 2019, en tant que réseau secondaire inclus dans le schéma directeur des itinéraires cyclable comme programme à réaliser.

Orléans Métropole
Plan de Déplacements Urbains – approuvé le 11 juillet 2019

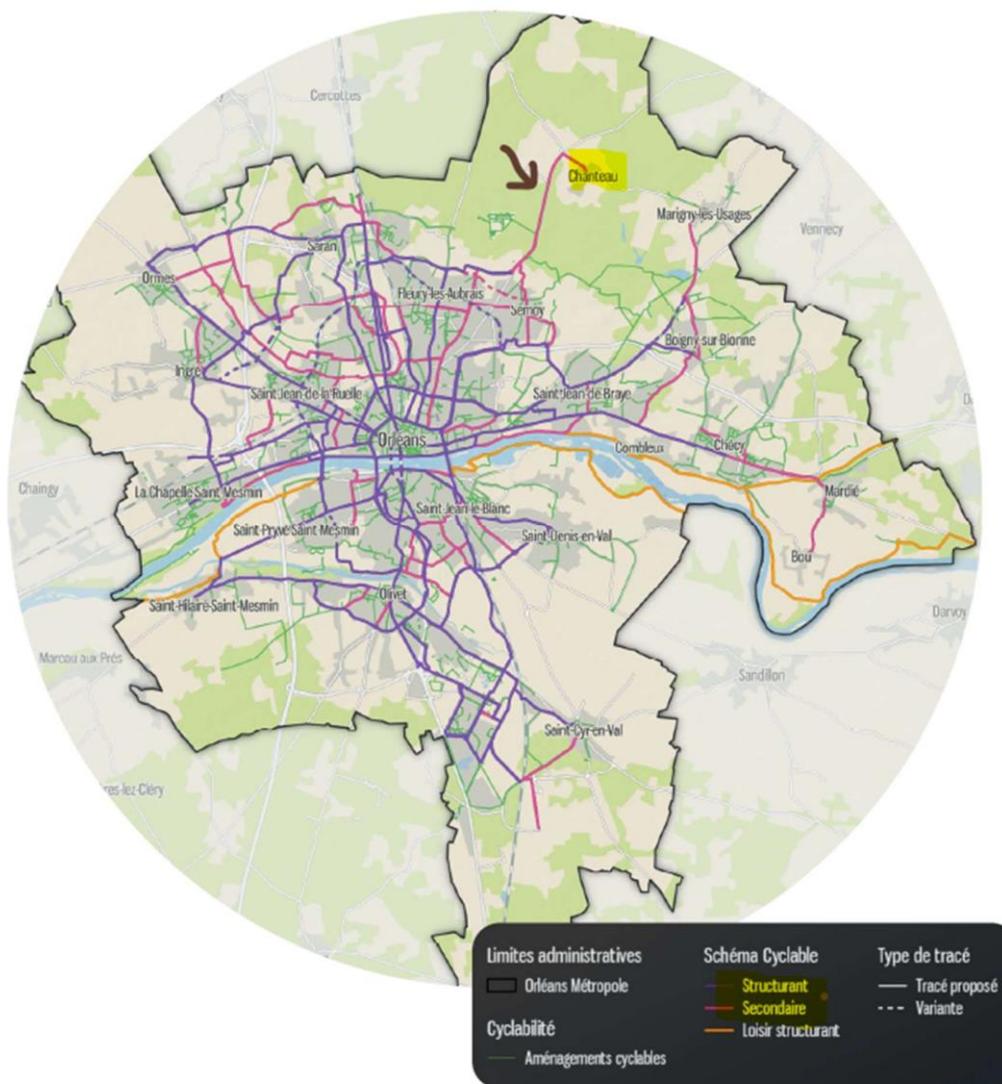


Schéma directeur des itinéraires cyclables intégré au Plan Vélo, version juillet 2019

Elle est évidemment possible à certaines conditions :

- Une maîtrise d'ouvrage concertée entre la Métropole et le Conseil Départemental
- Un échange de terrains avec l'ONF qui se résume à l'achat de forêts de la même surface que celle qui serait sollicitée, et que l'ONF pratique couramment.
- Un suivi permanent du site par l'antenne Nord de la Métropole.

La réalisation de cette piste cyclable en site propre, au bénéfice de tous les métropolitains, pour un accès facile et écologique à la nature, est sans doute un bon test de la volonté réelle de la Métropole d'Orléans d'atteindre les objectifs qu'elle s'est donné en matière de maîtrise d'énergie et d'émissions de gaz et de particules pour 2030. Les impacts sanitaires et environnementaux sont terribles et inquiétants mais, avec de la volonté, des moyens des'en sortir mieux existent.

Son étude attentive, la prise en compte du projet dans une perspective de maîtrise d'ouvrage, les rapprochements avec le Conseil départemental, me semblent s'imposer.

Synthèse vélo : la mise en œuvre du projet de piste cyclable, inscrit dans le schéma directeur des itinéraires cyclables de 2019, s'impose.

Conclusion

Deux dossiers capitaux pourraient changer à court terme le contexte du nord-est de la Métropole au bénéfice de tous ses habitants et surtout des conditions écologiques :

- Le prolongement de la ligne N°7 jusqu'au village de Chanteau
- La réalisation d'une piste cyclable permettant d'atteindre le village et la forêt.

Notre commission « Transition » pourrait en être également saisie.

Analyse du réseau viaire

Propositions d'aménagement de l'axe:

Fbrg Madeleine - St-Jean-de-la-Ruelle - La Chapelle

Avant-propos : Une étude a été faite en 2017 qui ne tenait pas compte de la cohérence des aménagements cyclables et de la dangerosité des intersections. D'autre part, le quartier Interrives n'est plus défini de la même façon.

Principe : Aménager la D2020 sur le même modèle que sa partie sud. Entrée de ville plus attrayante. (7 km). La transformer pour qu'elle ne soit plus **un obstacle infranchissable** pour les riverains. Ralentir la circulation

Caractéristiques recherchées : l'apaiser et la rendre utilisable pour toute mobilité. Plus de bus pour éviter la nuisance sur les chaussées impropres. Intégrer des « nouveaux besoins » de dessertes sur l'axe de la RD2020, à savoir : Interrives, Oréliance, Les Portes du Loiret, La Chatonnerie, le futur Quartier Quelle et Saranéa... Desserte des magasins : entrées et sorties sécurisées

Moyens proposés : Utiliser la largeur de l'emprise de la voie pour y faire cohabiter sans conflit : piétons, cyclistes, bus, voitures en trajets cohérents. Aménager les intersections en rond-point hollandais.

Prévoir des boutons d'appel réactifs aux feux tricolores pour les piétons et les cyclistes

Sens entrant pour les bus : Trajet rapide pour les gros bus double en utilisant la D2020 direct sans passer par le fg Bannier. Pole d'activités, centre pénitencier, Cap Saran, gare d'Orléans. Prévoir des dessertes vers la D2020

Sens sortant pour les bus : Idem dans l'autre sens

Pour les vélos / trottinettes : Aménagements cyclables en site propre en continuité (distincts des aménagements piétons, des couloirs bus, des voitures)

Sorties des magasins en retrait pour la sécurité des piétons et descyclistes

Intersections à étudier au global

Repenser le réseau de déplacement du nord de la métropole en fonction des nouvelles zones d'habitation et d'activités. Établir une voie rapide pour les mobilités souhaitables (transports en commun, vélos, trottinettes, piétons). Cf page 22 du plan vélo 2019 : schéma directeur des itinéraires cyclables souhaitables.



- **Gare SNCF → Libération** : bande cyclable sur la chaussée après la gare puis piste cyclable mais problème pour les piétons qui empruntent aussi la piste.
- *Gare Bus et Tram ligne A en empruntant la voie cyclable.*
- Rupture du cheminement cyclable devant la gare SNCF d'Orléans
- **Rond-Point Libération jusqu'à rond-point Danton**: pas de cheminement cyclable et obligation d'emprunter le trottoir étroit bordé de places de stationnement pour les voitures
- **Rond-point Danton → Rue Hoche** : trottoir plus large, aménagé récemment, **sans marques au sol** (contre-allée de l'autre côté)
- **Rue Hoche → Rond-Point du Chapit'O** : trottoir étroit avec beaucoup d'anciennes bordures hautes constituant des obstacles ; se termine par un bout de piste récemment créé lors de l'aménagement surréaliste des lieux ; traversée dangereuse du rond-point pour les usagers se dirigeant vers Oréliance, en particulier avec le plan incliné pour la descente des fauteuils handicapés qui prendraient le risque de traverser !
- **Du rond-point Chapit'O jusqu'aux entrées de la tangentielle** (rue de l'Ormeteau): trottoir large rénové mais **sans marques au sol** (par contre, à chaque croisement des passages vélos sont marqués au sol mais sans débouchés directionnels)
- **Du rond-point Méliès à Quelle** : passage étroit sur terrain herbé
- **Rue de Montaran** : obligation de changer de trottoir et donc nécessité d'un aménagement desservant le futur quartier Quelle
- **Rue Montaran → carrefour rue des jonquilles/ Gabriel Debacq**: trottoir étroit en herbe
- **Carrefour rue des jonquilles/ Gabriel Debacq → Cap Saran** : Ancienne piste cyclable partagée maintenant avec piétons Traversée dangereuse du carrefour Paul Langevin / Rue de la Tuilerie

Piste à améliorer jusqu'au centre commercial, surtout son débouché, en séparant bien les passages piétonniers de la piste cyclable et en raccordant avec les cheminements cyclables « irriguant » la zone commerciale de Cap Saran.

ETUDE DE L'AXE SUD-LOIRE : ORLEANS DAUPHINE – MOUILLERE

Fabien JIMENEZ – le 10 janvier 2023

S'agissant de l'axe nord-sud :

La vision à terme pourrait porter sur un axe structurant vélo (de type « autoroute ») via la rue Royale, le pont Georges V, l'avenue Dauphine, la route d'Olivet jusqu'au centre d'Olivet.

Le premier tronçon, sûrement le plus accidentogène, est l'avenue Dauphine. 2 approches sont possibles :

- Dans un premier temps, travail sur le stationnement (épis inversés), la vitesse (passage à 30), le marquage (pictogrammes vélos) qui préfigurerait un futur axe vélos, puis quand les esprits sont mûrs, une mise à sens unique permettant de matérialiser la piste cyclable ;
- Ou directement la mise à sens unique de l'avenue Dauphine (dans le sens sud-nord, en cohérence avec la polarité du pont Georges V).

Dans ce cas, il faut étudier les conditions d'accès à l'av. Dauphine pour les automobilistes venant du nord. Depuis la mise à sens unique du pont, le report semblant se faire vers le pont Joffre, l'accès à l'av. Dauphine pourrait se faire depuis l'av. de Trévise et la rue Neuve Tudelle (sens actuel à inverser) ou en poursuivant sur la RN20 jusqu'au lycée C. Péguy puis rue de la Cigogne (sens actuel à inverser).

Il faudrait ensuite passer à sens unique la première partie de la route d'Olivet (reports de trafic à étudier).

Quai des Augustins :

La création d'une piste pour rejoindre le pont Thinat et l'île Charlemagne nécessiterait une mise à sens unique avec report du trafic sur les avenues Edmond Michelet et Alain Savary.

Concernant les autres axes, quelques idées à mettre en débat :

- rue Eugène Turbat : il pourrait être intéressant de développer une zone 30 (quartier avec commerces, services),
- avenue Mouillère : matérialiser l'itinéraire par des pictos vélos et passer la vitesse à 30
- avenue de la Cossonnière : chaussidou si le trafic n'est pas trop important
- avenue de St-Mesmin : bandes cyclables (la suppression de certains tourne-à-gauche risquerait d'être nécessaire)
- avenue du parc Floral : à évoquer lors d'une prochaine réunion ?