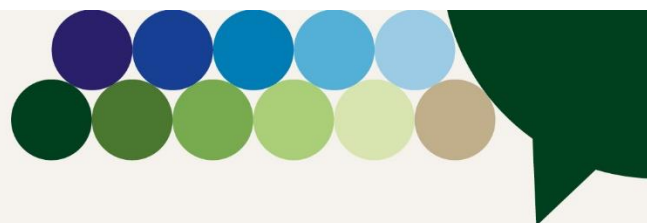


Projet de transformation des Mails d'Orléans



Bilan de la concertation

Pour en savoir plus sur le projet de transformation des Mails :
www.orleans-metropole.fr/mails

  **OrleansMétropole**
   #OrleansMetropole

ORLÉANS
MÉTR●POLE


Avant-propos

Le bilan de la concertation vise à informer le public des enseignements que le maître d'ouvrage retient de la concertation.

En introduction, ce document rappelle les principales caractéristiques du projet telles que présentées au cours de la concertation publique.

Une première partie présente le dispositif de concertation mis en place et les chiffres de la participation.

Une deuxième partie synthétise les questions et observations exprimées, en précisant les éléments de réponses apportées par Orléans Métropole.

Enfin, une dernière partie présente les enseignements que le maître d'ouvrage tire de la concertation et ses engagements pour la suite du projet.

Sommaire

Introduction : le projet présenté en concertation	4
Les objectifs du projet	4
Les principales caractéristiques du projet.....	5
Le calendrier du projet	7
Partie 1 : Le déroulement de la concertation	8
Le cadre réglementaire de la concertation	8
Le périmètre de la concertation.....	8
Les outils d’annonce et d’information déployés et leur diffusion	9
Les modalités de participation mises en œuvre.....	14
La participation en chiffres.....	16
Partie 2 : Synthèse thématique des contributions.....	18
Un projet globalement attendu	18
La mobilité : de nombreuses propositions et des craintes exprimées.....	21
Des propositions variées et débattues sur les usages futurs des Mails.....	27
Partie 3 : Les enseignements et les engagements d’Orléans Métropole, maître d’ouvrage du projet	32
Les enseignements de la concertation pour Orléans Métropole.....	32
Les engagements du maître d’ouvrage pour les suites du projet.....	33

Introduction : le projet présenté en concertation

Les objectifs du projet

Engagée dans une démarche de transition écologique volontariste, Orléans Métropole fait du développement des mobilités actives et du retour de la nature en ville des priorités. La transformation des Mails, pour les rétablir dans leur configuration historique, contribue à cette ambition. Des espaces publics réinventés et des Mails apaisés permettront ainsi à l'ensemble des habitants métropolitains de se réapproprier cet axe structurant qui assure un trait d'union entre le centre-ville d'Orléans et son environnement.

Les Mails sont en effet un espace stratégique au niveau métropolitain. Ils constituent l'un des principaux nœuds de transport du territoire : ils sont un axe structurant du plan vélo d'Orléans Métropole, et le pôle gare est un espace de correspondance entre de nombreux transports urbains et interurbains et le premier pôle de transports en commun de la métropole.

Porté par Orléans Métropole, maître d'ouvrage, le projet de transformation des Mails vise ainsi à :

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, les travaux sur les quais de Loire.
- 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 pour en faire un lieu de vie et d'échanges entre faubourg et centre-ville.

Apaiser les Mails

- Favoriser les transports en commun par la création de voies de transports en commun en site propre (TCSP).
- Valoriser les mobilités actives par la mise en place de voies dédiées aux cycles 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.

Remettre de la nature en ville

- Tirer parti de la proximité avec la Loire afin de recréer une continuité écologique.
- (Re)créer des espaces végétalisés dans l'emprise centrale des Mails.
- 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.
- Perméabiliser et générer des sols vivants.

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.
- Diversifier les usages en mêlant sport, culture, loisirs et détente pour des Mails ouverts à tous.

- Définir l'aménagement de ces espaces en concertation avec les habitants de la métropole.

Un patrimoine existant à valoriser

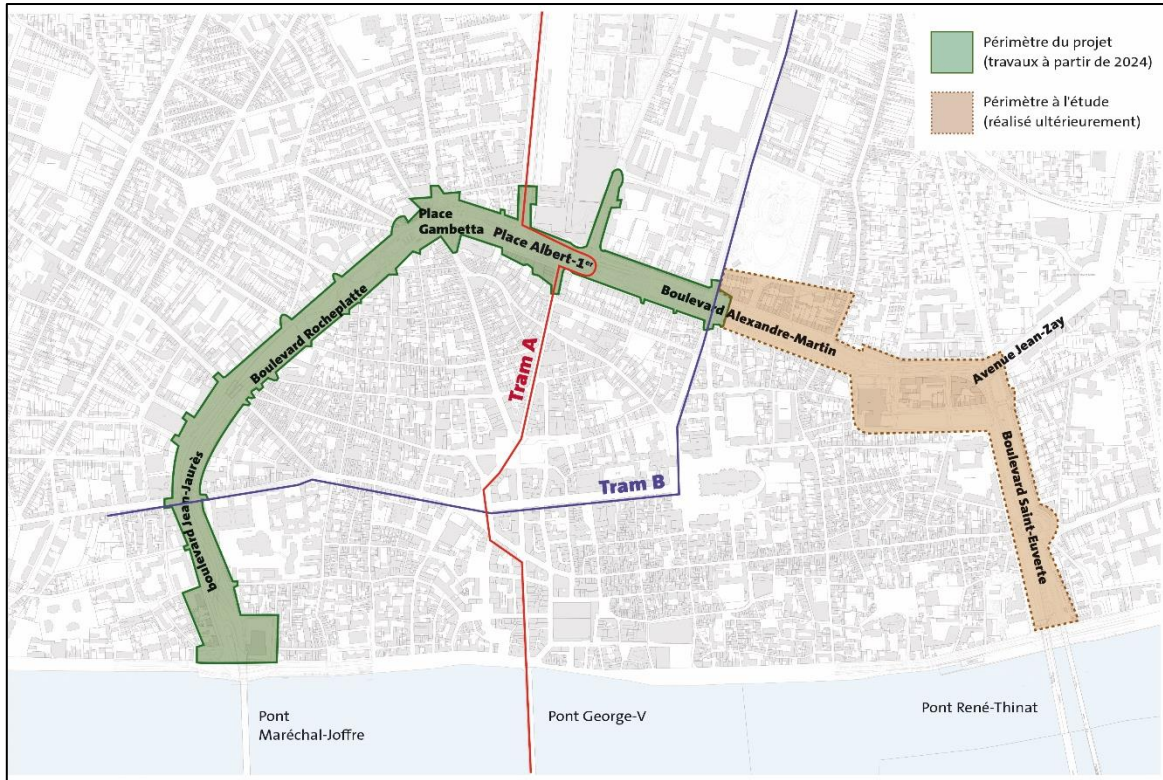
- Le patrimoine archéologique : identifier les vestiges des remparts historiques afin de les préserver ou de les valoriser ponctuellement.
- Le patrimoine urbain : mettre en valeur les bâtiments ou équipements structurants bordant les Mails.
- Le patrimoine végétal et paysager : conserver le patrimoine végétal existant (boulevard Rocheplatte et Alexandre Martin), ainsi que les statuaires et fontaines hérités du passé.

Les principales caractéristiques du projet

A ce stade, de grandes orientations ont été fixées afin de répondre aux objectifs, orientations qui sont déclinées et adaptées aux différents secteurs et à leurs spécificités :

- **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 souterrain** 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.

Le programme est conçu pour être réalisé en 2 temps : la première opération s'étend du pont Joffre à la place Halmagrand ; le secteur « Théâtre », jusqu'au pont René Thinat, sera traité dans un second temps.



Le calendrier du projet



Partie 1 : Le déroulement de la concertation

La concertation s'est tenue **du 7 novembre au 22 décembre 2022**. Le public a pu s'informer sur le projet via le dossier de concertation et sa synthèse. Les participants se sont exprimés à l'occasion de **8 rencontres publiques** (permanences, forum, ateliers, visites du tracé, webinaires) et *via* les outils de participation écrite mis à leur disposition (en ligne et en papier).

Le cadre réglementaire de la concertation

La concertation est organisée dans le cadre des **articles L103-2 et R103-1 du Code de l'urbanisme**. La concertation publique porte sur les grandes orientations du projet, en amont des études et de la définition du projet pour tenir compte des contributions du public. Le bilan de la concertation sera versé au dossier mis à la disposition du public dans le cadre de la procédure d'évaluation environnementale, nouvelle étape de concertation réglementaire prévue dans le courant de l'année 2024.

Les modalités d'organisation de la concertation ont été adoptées par délibération lors du conseil métropolitain du 29 septembre 2022.

Le périmètre de la concertation

Compte tenu des enjeux du projet pour le territoire de la métropole et de sa localisation aux abords du centre-ville d'Orléans, **deux périmètres ont été retenus**. Les outils d'information et de communication sur le projet et la concertation ont été diffusés à l'ensemble des communes de la métropole. Le périmètre restreint concerne la commune d'Orléans riverains du site pour lesquels une diffusion d'outils de communication spécifique a été mise en place.

Périmètre élargi



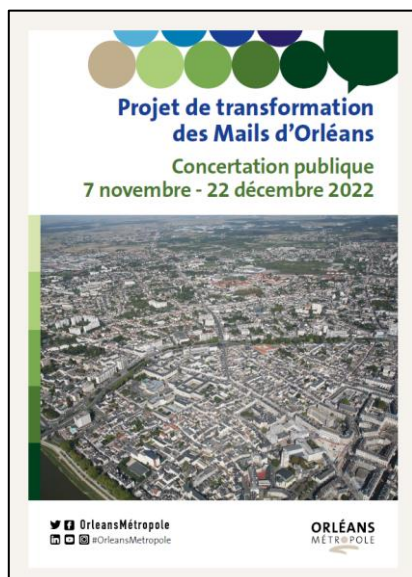
Les outils d'annonce et d'information déployés et leur diffusion

Le dossier de concertation

Ce support d'information de 20 pages présente le projet de transformation des Mails d'Orléans dans son état d'avancement actuel : son contexte, ses objectifs et ses enjeux, ses grands principes programmatiques et ses impacts potentiels. La délibération de lancement de la concertation y était annexée.

Ce dossier a été mis à disposition :

- En version numérique sur le site internet de la Métropole ;
- En version papier pour consultation dans plusieurs mairies de la métropole et en mairies de proximité d'Orléans ;
- En version papier lors des rencontres.



La synthèse du dossier de concertation

Une synthèse du dossier de concertation de format A4, quatre pages, a été réalisée afin de présenter un résumé du dossier de concertation. Elle a fait l'objet d'un dossier dans l'Orléans Mag' n°203 de novembre 2022, diffusé dans toute la ville d'Orléans, et a été mise en ligne sur le site internet de la Métropole. La synthèse du dossier de concertation a également été mise en ligne sur la page du projet et mise à disposition du public lors des rencontres.

Un flyer d'information

Un flyer d'information comportant les dates de rencontre et les modalités de participation de la concertation a été distribué lors des forums de quartier organisés en septembre et octobre 2022, et affiché dans différents équipements situés sur la commune d'Orléans.

Une page internet

Une page dédiée au projet, <https://www.orleans-metropole.fr/mails>, a été mise en ligne sur le site de la Métropole. Elle comporte l'ensemble des informations sur le projet ainsi que les modalités de dialogue et les documents de la concertation :

- Le dossier de concertation, la synthèse et la délibération métropolitaine définissant les modalités de la concertation ;
- La liste de l'ensemble des rencontres et modalités d'échange mises en place au cours de la concertation ;
- Des informations sur le projet et le cadre de la concertation publique.

Entre le 7 novembre et le 22 décembre, la page a reçu la visite de plus de **4 500 visiteurs uniques**.

ORLÉANS MÉTROPOLE Rechercher sur le site...

Découvrir & Sortir ▾ | Vie pratique ▾ | Mairie & Métropole ▾ | Villes & Quartiers ▾ | Grands projets ▾

[Orléans Métropole](#) / [Urbanisme - habitat](#) / [Projets urbains](#) / Transformation des Mails d'Orléans

TRANSFORMATION DES MAILS D'ORLÉANS

Partager

Engagée dans une démarche de transition écologique et énergétique volontariste, Orléans Métropole fait du développement des mobilités actives et du retour de la nature en ville des priorités. La transformation des Mails, pour les rétablir dans leur configuration historique, contribue à cette ambition. Des espaces publics réinventés et des Mails apaisés permettront ainsi à l'ensemble des habitants de la métropole de se réapproprier cet axe structurant qui assure un trait d'union entre le centre-ville d'Orléans et son environnement.

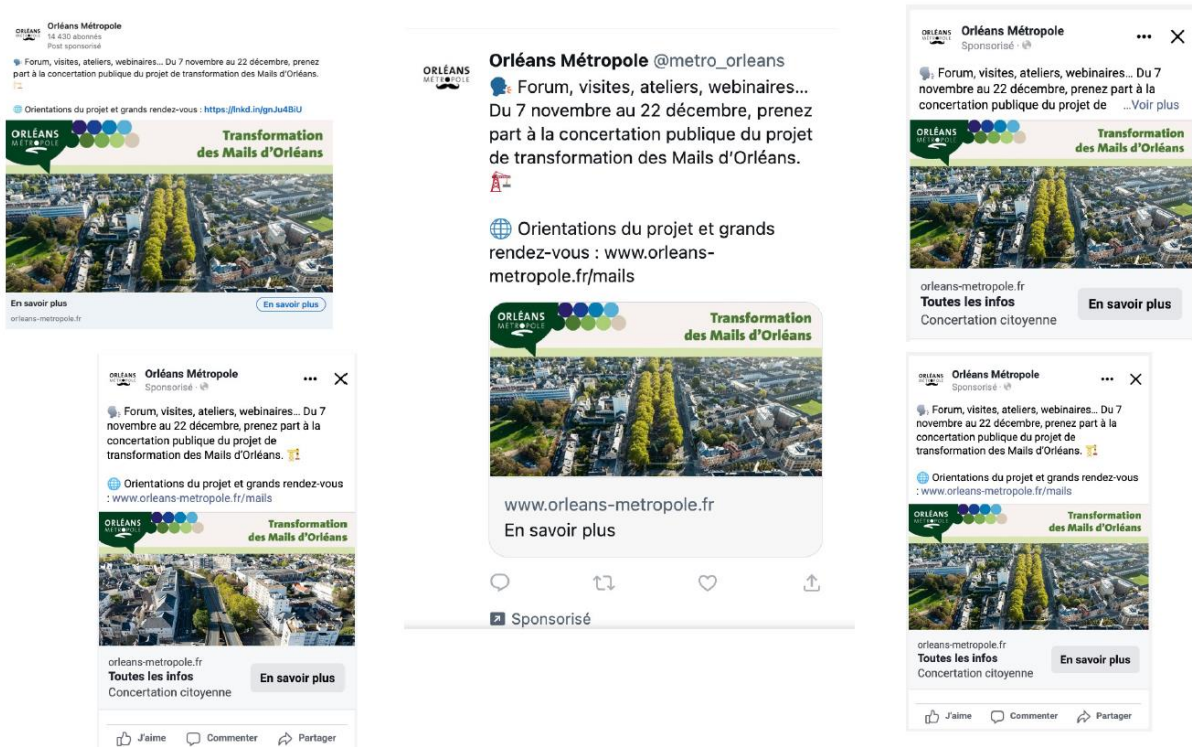


LE PROJET DE TRANSFORMATION DES MAILS

Enjeu majeur pour le centre-ville d'Orléans et pour la métropole dans son ensemble, la transformation des Mails d'Orléans (près de 3,5km) s'inscrit dans les objectifs de transition écologique du territoire, car elle consiste en la transformation de ces axes routiers en espaces urbains apaisés, permettant à la nature de retrouver une

Une information diffusée sur les réseaux sociaux de la Métropole

L'organisation de la concertation et ses modalités ont été relayées sur les réseaux sociaux de la Métropole (Facebook, Twitter, LinkedIn et Instagram) en amont de l'ouverture de la concertation et au cours de celle-ci.



Le relai médiatique

Le lancement de la concertation et son déroulement ont fait l'objet d'une **annonce légale** (le 24 octobre 2022) et de **cinq articles dans La République du Centre** :

- « Que pensez-vous du projet des mails ? », *La République du Centre*, 9 novembre 2022
- « Les mails, ce sera aussi ça... », *La République du Centre*, 17 novembre 2022
- « Les habitants se sont donnés du mail », *La République du Centre*, 26 novembre 2022
- « Futurs mails : bientôt la fin de la concertation publique », *La République du Centre*, 13 décembre 2022
- « Des questions sur les mails », *La République du Centre*, 22 décembre 2022

ANNONCES LÉGALES ET ADMINISTRATIVES



AVIS AU PUBLIC

PROJET DE TRANSFORMATION DES MAILS, A ORLEANS CONCERTATION PUBLIQUE

Dans le cadre du projet de transformation des mails historiques d'Orléans, Orléans Métropole lance une phase de concertation préalable qui se déroulera **du 7 novembre au 22 décembre 2022**. Celle-ci doit permettre d'informer les usagers sur les orientations du projet mais aussi de permettre la participation du public sous forme d'observations ou de propositions sur ce projet majeur pour notre territoire.

Les temps de concertation suivants sont proposés :

- Réunion publique d'ouverture de la concertation : le 16 novembre 2022 à 18h00 - Auditorium Jean Zay à l'Atelier Canopé 55 rue Notre Dame de Recouvrance à Orléans, celle-ci sera également retransmise en ligne via le site internet du projet.
- Visites de terrain et ateliers : le 25 novembre 2022 à 12h00 et le 3 décembre 2022 à 9h00.
- Webinaires thématiques : le 28 novembre 2022 à 18h00 et le 13 décembre à 18h00.
- Permanences : en mairie d'Orléans le 17 novembre 2022 (14h00-16h30), le 23 novembre 2022 (11h30-14h00) et le 12 décembre 2022 (14h00-16h30).
- Réunion de restitution : février 2023.

Orléans Métropole recueille également l'avis du public via un questionnaire et un formulaire en ligne via la plateforme « Participons ! » disponibles à partir du site internet d'Orléans Métropole.

Le dossier de concertation et la synthèse du dossier de concertation seront également mis à disposition du public dans plusieurs mairies de la métropole et en mairies de proximité à Orléans ainsi que sur le site internet d'Orléans Métropole.

Toutes les informations et liens de connexion sont accessibles sur le site internet du projet : www.orleans-metropole.fr/mails

193622

Les modalités de participation mises en œuvre

Encadré : Les forums de quartier et les Assises de la Transition

Avant l'ouverture de la concertation, les Assises de la Transition qui se sont déroulés pendant l'été 2022 et les forums de quartier, au début de l'automne, ont permis de recueillir des premières réactions sur le projet de transformation des Mails d'Orléans, ses enjeux et ses objectifs. Elles sont prises en compte dans la synthèse thématique des contributions (partie 2) et dans les enseignements tirés par le maître d'ouvrage (partie 3).

Le forum d'ouverture

Un forum d'ouverture a été organisé le 16 novembre à 18h à l'atelier Canopé, à Orléans. Dans le même esprit que les forums de quartier, cet événement d'ouverture de la concertation s'est déroulé en deux temps :

1. Une présentation du projet en réunion plénière d'une durée d'une heure, suivi d'un dialogue avec le public ;
2. Un temps d'échange « forum », autour de quatre stands thématiques : mobilité, environnement/biodiversité, urbanisme/usages et patrimoine.

Cet événement public a réuni environ 80 personnes.



Les ateliers-visitte des mails

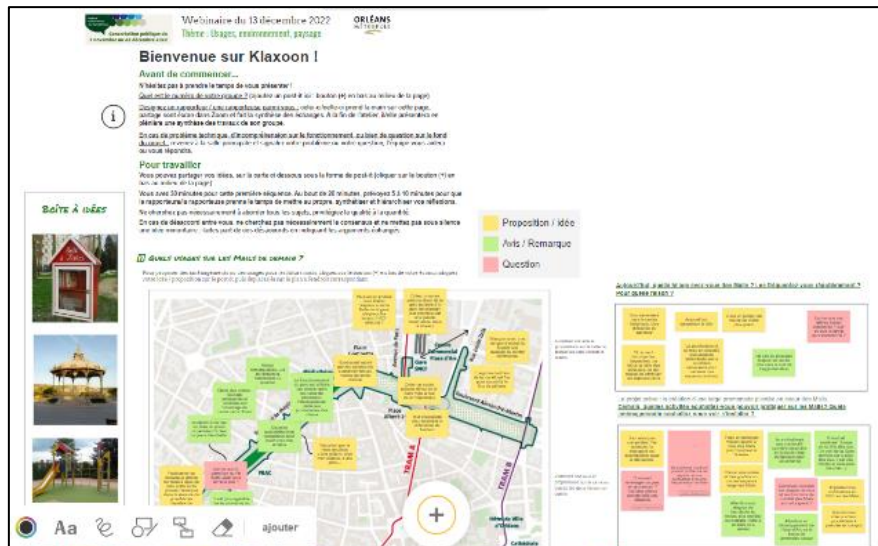
Deux ateliers de concertation ont été organisés, le 25 novembre et le 3 décembre, précédés d'une visite d'une partie des Mails commentée par l'équipe projet. Ces ateliers ont permis aux participants d'échanger sur l'état actuel des Mails et de proposer, en sous-groupe, des usages, principes d'aménagement et autres idées pour nourrir le projet.

Chaque atelier a rassemblé une quinzaine de participants.



Les webinaires thématiques

Deux réunions publiques en ligne, respectivement sur la thématique de la mobilité et sur celle des usages et de l'environnement, ont été organisées les 28 novembre et 13 décembre. Elles étaient conçues en deux parties : une présentation par Orléans Métropole du projet et des enjeux de la thématique, puis un travail collaboratif à l'aide d'un tableau collaboratif en ligne. Ces webinaires ont permis d'échanger avec une vingtaine de personnes.



Les permanences

Trois permanences ont été organisées en mairie d'Orléans le 17 novembre de 14h à 16h30, le 23 novembre de 11h30 à 14h et le 12 décembre de 14h à 16h30. Ces permanences ont permis à l'équipe projet d'échanger avec 18 personnes.

Les modalités de contribution écrite

Questionnaire en ligne – plateforme « Participons ! »

Un questionnaire a été mis en ligne sur la plateforme « Participons ! » d'Orléans Métropole. Au total, ce questionnaire a permis de recueillir **92 contributions** au cours de la concertation.

Registres papiers en mairie

Des registres papiers ont été mis à disposition du public de la même façon que le dossier de concertation dans les mairies de la métropole et les mairies de proximité de la ville d'Orléans. Au total, **8 contributions** ont été déposées dans ces registres papiers.

Questionnaires papiers

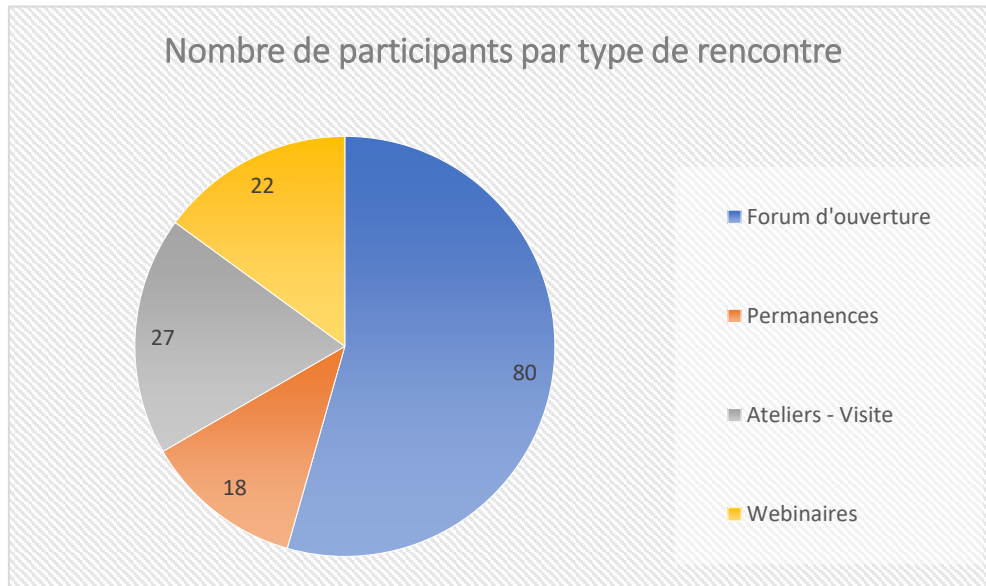
Lors des rencontres, des questionnaires papiers ont été mis à la disposition du public. **Deux contributions** ont été transmises par ce biais lors du forum d'ouverture de la concertation.

Autres contributions écrites

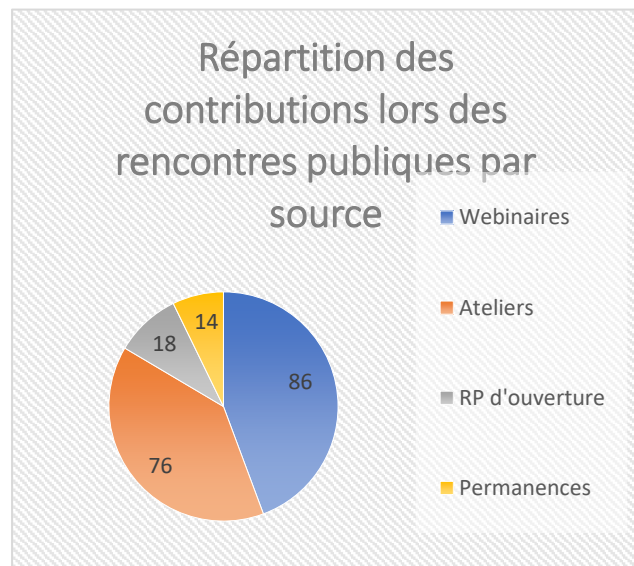
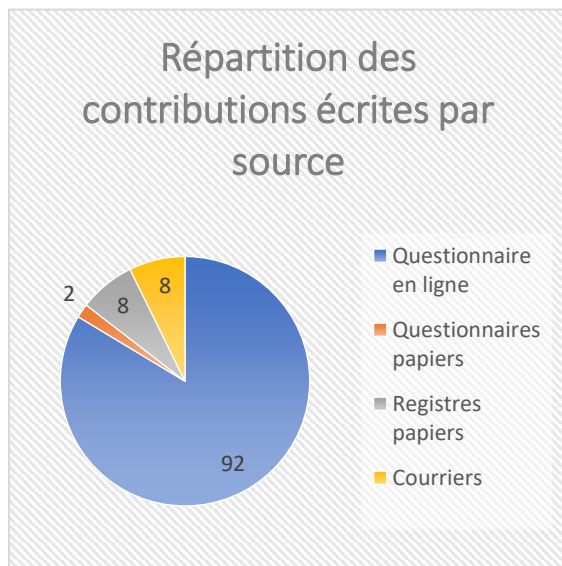
En plus des modalités susmentionnées, **7 courriers** et 1 délibération ont été envoyées à Orléans Métropole au cours de la concertation, au nom d'associations, de particuliers ou d'élus.

La participation en chiffres

L'ensemble des rencontres publiques a rassemblé **147 participants**.



Au total, **304 contributions** ont été recueillies, lors des rencontres publiques (194 contributions) et *via* les modalités de participation écrites - registres en mairies et formulaire en ligne (110 contributions).

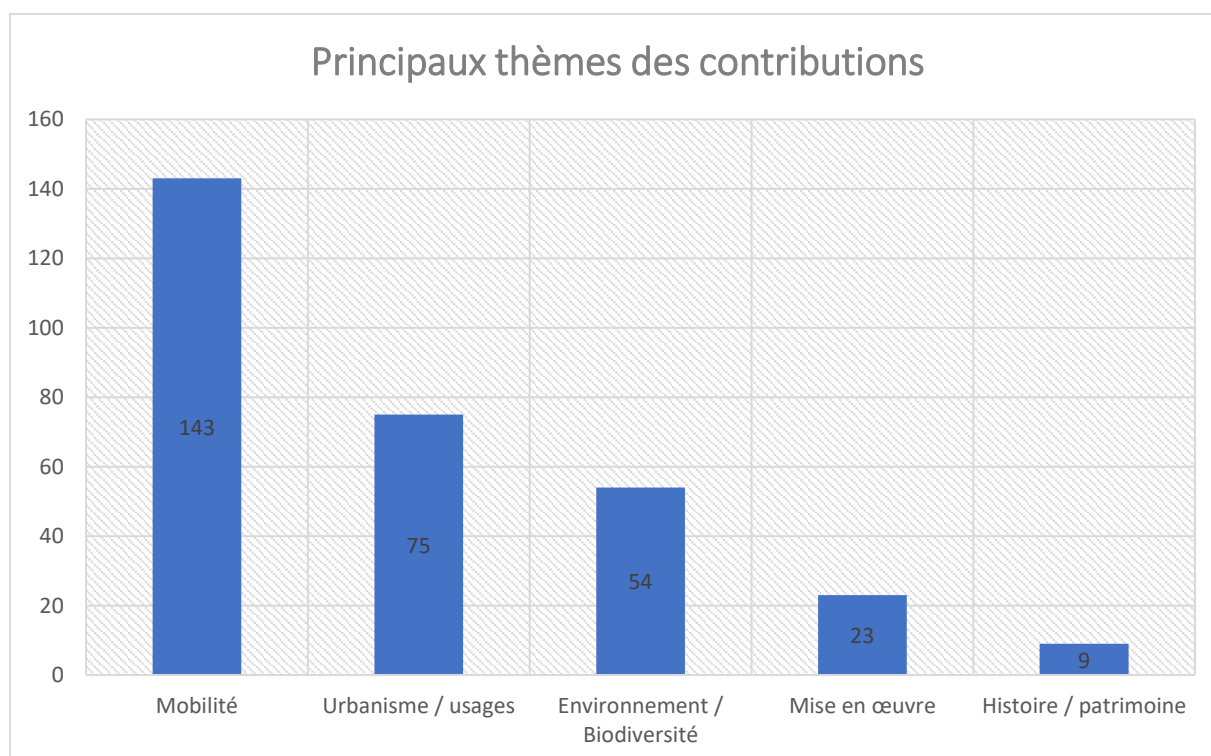


Ces contributions ont porté sur de nombreuses thématiques. **Le sujet de la mobilité a été très fortement abordé**, intégrant les grands enjeux de circulation automobile, de disponibilité de stationnement ainsi que de développement des mobilités actives et des transports en commun ; il constitue le thème principal de près d'une contribution sur deux (47%).

Le développement des usages sur les futurs Mails, leur intégration au tissu urbain et l'évolution du cadre de vie sont le second thème le plus abordé, évoqué dans 75 contributions (24%).

Les enjeux environnementaux et de biodiversité, liés à la thématique du retour de la nature en ville, ont été l'objet de plus de 50 contributions (18%).

Enfin, **les enjeux relatifs à la mise en œuvre** (organisation des travaux, organisation de la concertation, calendrier) et **les contributions relatives à la dimension patrimoniale et historique des Mails** ont représenté respectivement 8 et 2% des contributions exprimées.



Partie 2 : Synthèse thématique des contributions

Les contributions du public sont synthétisées ci-après par grande thématique. Les réponses apportées par le maître d'ouvrage durant la concertation sont précisées.

Un projet globalement attendu

Un constat partagé de Mails peu agréables et une attente de transformation

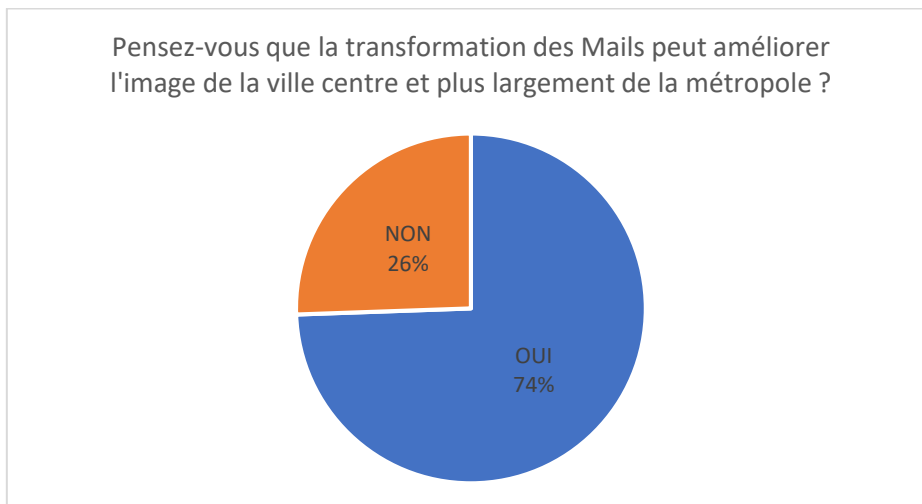
De nombreux contributeurs estiment que les Mails sont un espace urbain peu agréable à arpenter, dangereux à franchir à pied ou à vélo et très – trop, fortement marqués par les infrastructures routières. Ainsi, la majorité des participants estime que la transformation des Mails est souhaitable.

« Les Mails sont bruyants, pollués, dangereux. » (atelier de concertation)

« Transformer l'actuelle autoroute urbaine sur les mails d'Orléans en une "coulée verte" est indubitablement une excellente idée » (courrier)

« Cette "coulée bétonnée" coupe la ville, c'est pas beau du tout, c'est bruyant, c'est polluant. [...] Les années 70 ont laissé cette cicatrice grise... il faut réparer » (questionnaire en ligne)

« Pas très propres. Voie de transit dédiée à la voiture et aux bus. Dangereux pour les vélos et les piétons. Difficulté pour traverser et pour circuler entre les zones piétonnes et les stationnements. Très bruyant » (atelier de concertation)



Près de 3 répondants au questionnaire en ligne sur 4 estiment que la transformation des Mails sera bénéfique à l'image de la ville d'Orléans et de la Métropole

Éléments apportés par Orléans Métropole : Le projet de transformation des Mails est un projet essentiel pour réaffirmer la place des Mails dans la ville et recoudre les faubourgs et le centre-ville. L'aménagement créé dans les années 70 répondait aux exigences de cette époque, mais n'est plus viable aujourd'hui. Ce projet s'inscrit dans la suite logique des projets du centre-ville, des bords de Loire et de requalification des axes structurants de la Métropole, et toujours dans le même objectif : améliorer le cadre de vie et la qualité urbaine des secteurs structurant de la Métropole, pour ses habitants.

Un partage des intentions, notamment de végétalisation

Les principales intentions du projet, et en particulier la végétalisation des espaces centraux et leur restitution aux usages (détente, loisirs, sport, nature...), dans un aménagement rappelant l'aménagement historique des Mails, sont globalement partagés par les habitants. Dans la lignée des assises de la transition tenues à Orléans à l'été, de nombreux avis rejoignent les intentions de liaison verte et les plantations d'arbres envisagées dans le projet, permettant à la fois d'améliorer la qualité de vie et le paysage et de lutter contre les îlots de chaleur urbains.

*« Passons à la fameuse "coulée verte" celle tant attendue depuis des années ! »
(questionnaire en ligne)*

*« En tant que riveraine, j'attends qu'ils soient calmes, paysagers et sûrs pour les piétons »
(questionnaire en ligne)*

*« Qui ne rêverait du remplacement de cette autoroute urbaine par une liaison verte, avec une circulation automobile réduite, des transports en commun rapides et ponctuels, de véritables pistes pour les cyclistes, des espaces de végétalisation et de déambulation ? »
(courrier)*

Éléments apportés par Orléans Métropole : 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, s'inscrit dans cette adaptation et contribue à transformer la qualité paysagère et le confort du territoire orléanais.

Quelques prises de position contre le projet, principalement en lien avec le coût

Bien que la majorité des contributions s'accorde sur l'opportunité du projet de transformation des Mails, certains participants expriment leur opposition au projet. Le principal argument associé à cette opposition est le coût du projet, jugé trop important dans un contexte de crise économique et d'injonction à la sobriété. Cet argument est souvent adossé à une perception moins négative des Mails et à une réaffirmation de leur importante circulatoire pour Orléans et pour la métropole. Enfin, en lien avec cette inquiétude de coût, plusieurs participants souhaitent que soient indiquées les modalités de financement du projet, en particulier en prenant en compte les différentes étapes.

« A l'heure d'une exigence de sobriété, il paraît aberrant de mettre autant d'argent dans ce projet pharaonique » (questionnaire en ligne)

*« Projet coûteux dont je n'attends aucune amélioration de la situation actuelle »
(questionnaire en ligne)*

« Projet pharaonique et coûteux » (questionnaire en ligne)

« Sur le plan du financement, quel est le coût du projet global, des différentes étapes ? [...] est-ce compatible avec le principe de sobriété revendiqué par la Métropole et la Ville ? » (courrier)

« Tout cet argent dépensé inutilement [...] nous sommes tout à fait "CONTRE" » (courrier)

Éléments apportés par Orléans Métropole : Le coût du projet est estimé à environ 62 millions d'euros HT pour le secteur allant du pont Joffre à la place Halmagrand. Le projet s'inscrit dans une logique d'apaisement de la circulation, de verdissement de la ville et d'amélioration de la qualité de vie, et donc dans les objectifs de transition que poursuivent conjointement la Métropole et la Ville d'Orléans. De plus, les investissements réalisés pour le développement des mobilités actives et des transports en commun s'inscrivent également dans une logique de sobriété énergétique.

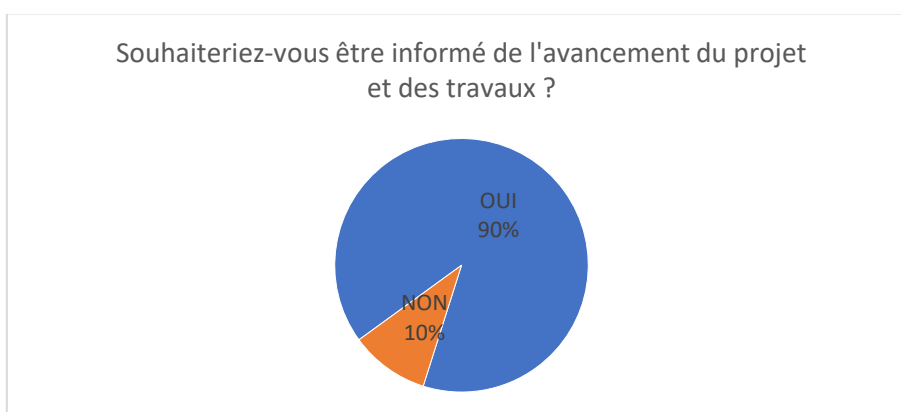
Les suites du projet : quelques interrogations sur la concertation et ses suites et sur l'organisation des travaux

Quelques remarques concernent l'organisation de la concertation, en considérant que celle-ci arrive trop tôt et qu'en l'absence des études complètes il est impossible de se positionner sur le projet. Plusieurs participants s'interrogent également sur les prochaines étapes du projet et les prochaines occasions pour le public de s'exprimer. Enfin, certaines questions et inquiétudes émergent d'ores et déjà sur l'organisation des travaux, prévus à partir de 2024, et en particulier sur la gestion de la circulation (voitures et transports en commun) et du stationnement pendant les travaux.

« Dans l'état actuel, le dossier est malheureusement encore extrêmement incomplet voire indigent, qu'il s'agisse des aspects techniques ou financiers. » (courrier) « Un participant souhaite savoir quand se déroulera l'enquête publique et pourquoi celle-ci n'est pas encore annoncée » (webinaire)

« Il faudra enfin informer clairement les riverains lors des travaux car actuellement il y a des travaux et l'information n'a pas été claire du tout. » (questionnaire en ligne)

En ligne, 9 répondants sur 10 souhaitent être informés de l'avancement du projet et des travaux



Éléments apportés par Orléans Métropole : Les travaux seront organisés par phase pour maintenir en permanence un fonctionnement au moins partiel des Mails et un plan de circulation adapté sera mis

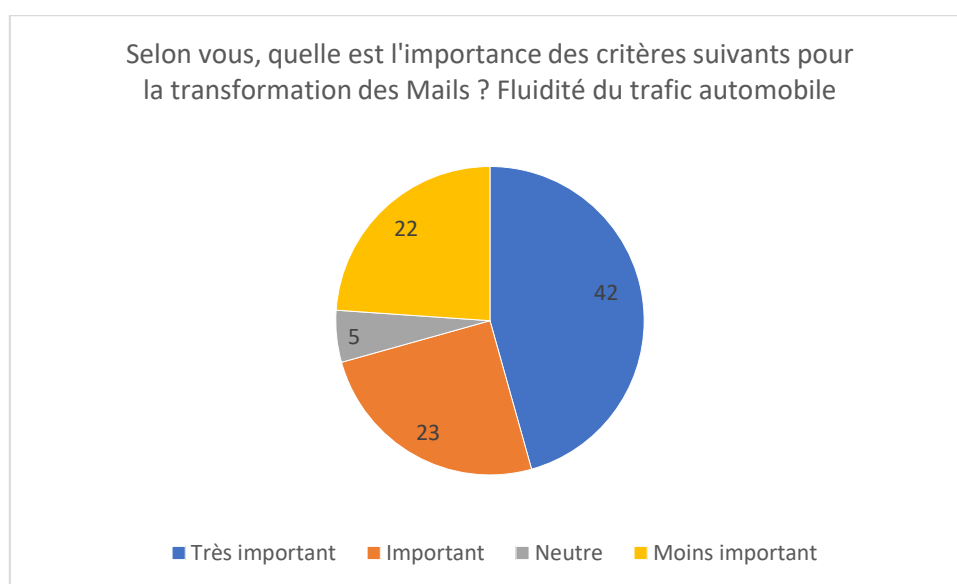
en place à chacune des phases. Le phasage précis et le calendrier seront établis sur la base des études à venir et des propositions de la maîtrise d'œuvre. Cette organisation sera l'objet de nouvelles phases d'échanges avec le public.

La phase de concertation qui s'achève a été menée très en amont du projet. Ceci a permis de recueillir des idées et des propositions qui viendront alimenter le travail de conception réalisé par la maîtrise d'œuvre et la Métropole. Orléans Métropole souhaite placer la concertation, le dialogue et l'information au cœur de la construction de ce projet majeur pour le territoire. Le dialogue avec les habitants et usagers de la métropole se poursuivra au fur et à mesure de l'avancée des études. Des temps d'échanges dédiés seront ainsi organisés pour permettre à toutes celles et ceux qui le souhaitent de s'exprimer.

La mobilité : de nombreuses propositions et des craintes exprimées

Des avis divergents sur la place de la voiture

Parmi tous les sujets évoqués, la question du trafic automobile est parmi celles qui génèrent le plus d'opinions divergentes au sein du public, comme en témoignent les réponses à ce sujet dans le questionnaire en ligne (voir graphique ci-après).



La fluidité du trafic automobile sur les Mails est un enjeu très important pour près de la moitié des répondants (questionnaire en ligne)

D'une part, de nombreux participants expriment leur crainte que la limitation prévue de la place de la voiture engendre une augmentation de la congestion et donc un allongement du temps de trajet sur les Mails. La crainte exprimée est également celle d'un report de flux important sur les axes des quartiers avoisinants, créant un trafic de shunt nuisant à la qualité de vie des riverains. De la même manière, plusieurs participants rappellent l'importance des Mails dans les déplacements automobiles à Orléans et à l'échelle de la métropole et l'importance d'y conserver une circulation fluide et rapide.

« Nous souhaitons tous un meilleur environnement mais cela ne peut se faire en aggravant les conditions de circulation déjà extrêmement difficiles. Les mails restent en l'absence de

*périphérique et de moyens de contournement de l'agglomération un axe obligatoire. »
(questionnaire en ligne)*

*« Je redoute clairement les bouchons qui vont nous faire perdre un temps précieux. »
(questionnaire en ligne)*

« Un habitant du quartier Dunois s'inquiète des effets de shunt et de report de flux dans le quartier engendrés par les travaux. Il demande également si une négociation avec Vinci serait possible pour permettre la gratuité de l'autoroute sur la partie interne à la métropole, ce qui permettrait de favoriser le report du trafic sur cet axe. » (forum d'ouverture)

Plusieurs avis proposent d'enterrer entièrement la circulation, pour concilier espace apaisé et fluidité de la circulation.

« Pourquoi interdire de faire passer la circulation en sous-sol dans le cahier des charges... Pourtant la seule solution pour apaiser et relier l'extra-mail à la ville. » (questionnaire en ligne)

« Un tunnel continu sous les Mails pour les voitures, 1 voie dans chaque sens avec entrée et sortie à chaque carrefour (plus de bruit !) » (atelier de concertation)

D'autre part, de nombreux contributeurs espèrent une diminution importante de la place de la voiture sur les Mails, plus encore que la réduction à 2x2 voies proposée dans le projet. Selon eux, la valorisation d'un espace central de qualité, adapté aux usages divers, agréable à vivre n'est possible qu'à condition d'avoir un boulevard urbain apaisé. Enfin, plusieurs contributions évoquent les enjeux de pollution sonore et atmosphérique importantes induites par l'actuelle circulation sur les Mails, et demandent une réduction de celle-ci pour améliorer la qualité de l'air et globalement la qualité de vie sur les Mails.

« Une diminution de la vitesse de circulation voire du flux de véhicules. Un espace de verdure protégé avec des endroits de détente et de jeux pour nos enfants et petits-enfants » (questionnaire en ligne)

*« Réduire massivement l'usage du véhicule automobile (sauf covoiturage) »
(questionnaire en ligne)*

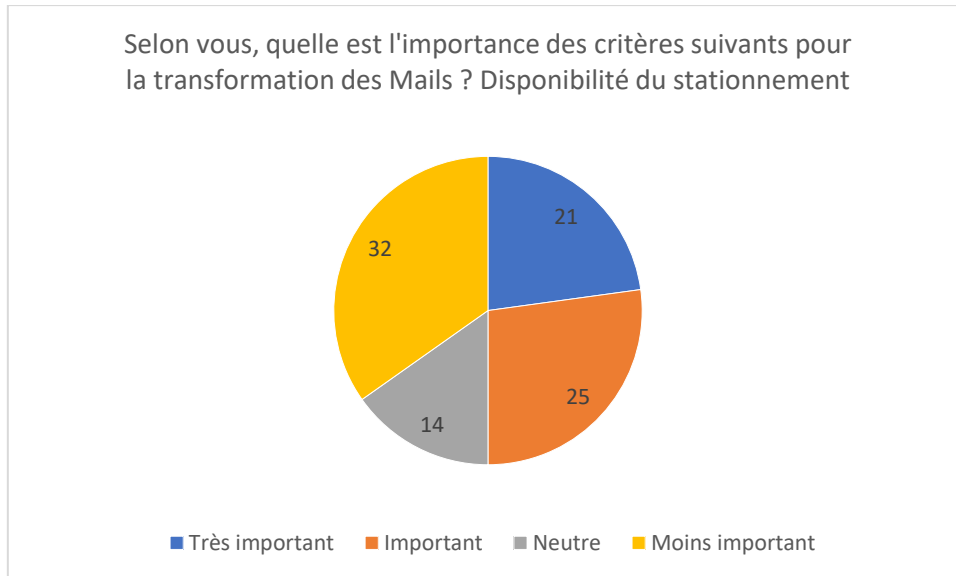
« Il n'y a pas de partage tant qu'on ne diminue pas drastiquement la circulation automobile et qu'on ne supprime pas les accès vers le centre-ville. » (atelier de concertation).

« Plusieurs participants considèrent la réduction des flux routiers et l'apaisement à venir des boulevards comme bénéfiques » (visite de site)

Eléments apportés par Orléans Métropole : Le projet vise à 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. Orléans Métropole sera vigilant afin de limiter les effets de report des flux dans les quartiers avoisinants, en conservant un axe circulant sur les Mails et en travaillant la hiérarchisation des voies de circulation. Ainsi, le report de trafic se ferait de façon préférentielle sur des infrastructures structurantes adaptées.

Divers questionnements sur le sujet du stationnement

La question du stationnement a également été une question fortement débattue au cours des rencontres publiques et très présente dans les réponses au questionnaire en ligne. Les positions des participants sont très polarisées : pour certains, une crainte de ne plus pouvoir stationner à proximité de leur domicile ou d'équipements structurants, pour d'autres le sentiment que la création de parkings en ouvrages risquerait d'attirer encore plus de circulation sur les Mails, contrairement aux ambitions du projet.



La disponibilité du stationnement divise les répondants : très importante ou importante pour un participant sur deux, il s'agit également d'un critère évalué comme moins important par plus de 30 participants.

Plusieurs avis expriment un sentiment **d'incohérence entre, d'une part, une volonté affichée de limiter la place de la voiture sur les Mails, et d'autre part la construction de deux parkings en ouvrage**. En effet, pour ces participants, cela risque d'attirer les voitures sur les Mails.

« Un participant demande ce qui motive la construction de deux parkings souterrains, ce qui impliquerait plus de voitures, alors même que le projet prévoit de diminuer la place de la voiture » (forum d'ouverture)

« Cette amélioration ne pourra être obtenue qu'en contraignant les déplacements en voiture. La solution la plus efficace est de limiter l'espace affecté aux voitures, notamment le stationnement. Dans cette logique réaliser un parking souterrain sous le Bd Jean-Jaurès est contre-productif » (questionnaire en ligne)

A l'inverse, **plusieurs participants s'inquiètent de la diminution du nombre total de places sur les Mails**, avec le risque de ne plus pouvoir stationner sur ces emplacements à proximité du centre-ville. Ils déplorent une zone où il est déjà difficile de se garer, d'autant plus avec la fréquentation des équipements les soirs d'événements. De plus, des riverains des quartiers ouest s'inquiètent de voir survenir en même temps la réduction du stationnement de surface sur les Mails et la création du quartier de la ZAC Madeleine et son université, sans parking directement affecté aux habitants et usagers de ce nouveau quartier. **Ils craignent un important report de stationnement dans leurs quartiers.**

« Que les places de stationnement en surface boulevard Rocheplatte soient toujours conservées, pas concevable de se garer dans le futur parking souterrain Jean Jaurès (trop

loin du domicile + prix exorbitants), ni au parking médiathèque (prix exorbitants) ; que l'on puisse toujours se garer facilement pour déposer/récupérer enfants à l'école boulevard Alexandre Martin. » (questionnaire en ligne)

« Plusieurs participants craignent que l'absence de parking dédié à l'Université et aux résidences étudiantes ne conduisent à un report du stationnement dans les quartiers limitrophes, en particulier dans les faubourgs où le stationnement est aujourd'hui gratuit. » (visite de site)

« Au niveau du stationnement, il y a une inquiétude sur les effets induits du projet sur les quartiers Nord et Ouest. Il faut éviter la saturation du stationnement dans les rues adjacentes, induites par l'arrivée de nouveaux habitants sur la ZAC Carmes Madeleine, qui serait nuisible aux habitants de ces quartiers. » (atelier de concertation)

Enfin, plusieurs participants, dont des riverains, s'interrogent sur **l'accessibilité des parkings**, en termes aussi bien d'horaires que de prix, le stationnement actuel sur les Mails ou dans les rues adjacentes extra-Mails étant très économique pour les riverains. La question de l'accessibilité au stationnement est par ailleurs abordée sous l'angle des personnes âgées ou ayant des difficultés de mobilité, mais aussi du point de vue de l'enjeu touristique et commercial de desservir le centre-ville. .

« Il manque de stationnements gratuits pour les riverains et à ma connaissance il n'existe pas de bornes de recharges pour les voitures électriques » (questionnaire en ligne)

« Sur le parking sous-terrain, un participant demande que le parking soit ouvert la nuit et surveillé, afin de répondre au besoin des riverains de pouvoir stationner et récupérer leur voiture à toute heure. » (forum d'ouverture)

« Je n'ai pas de parking privé et stationne dans la rue ou sur les parkings des mails, notamment place Halmagrand derrière le monument aux morts ou sur celui central qui est devant notamment la boutique irlandaise en payant en tant que résidente. Si je dois à l'avenir payer un stationnement en sous-sol, cela n'aura aucune mesure en termes de coût : cette réflexion s'applique à de nombreuses personnes » (questionnaire en ligne)

Eléments apportés par Orléans Métropole : La volonté d'Orléans Métropole est en effet de limiter progressivement la place de la voiture sur les Mails et à proximité du centre-ville. Cependant, la suppression de l'ensemble du stationnement de surface représenterait une forte diminution des espaces de stationnement, et il semble nécessaire de conserver une possibilité de stationnement à proximité des équipements structurants situés sur les Mails (FRAC, Médiathèque, Théâtre, nouvelle Université...). La création de deux parkings en ouvrages vise un équilibre entre cet objectif de limitation progressive de la place de la voiture et les nécessaires besoins de stationnement à proximité du centre-ville. Ce stationnement de proximité n'est pas incompatible avec le développement d'une offre incitative visant à optimiser et renforcer l'utilisation des parkings relais en périphérie.

Orléans Métropole note les inquiétudes en termes de report de stationnement et souligne que la politique de stationnement sera adaptée.

La nécessité de prendre en compte les modes actifs

❖ Le constat partagé de Mails inadaptés aux mobilités actives

Les utilisateurs des Mails, et en particulier à vélo et à pied, dressent un constat unanime et convergent avec le diagnostic projet : les Mails sont jugés inadaptés, voire dangereux, pour les mobilités actives. Les pistes cyclables partagées avec les bus sont peu appréciées, et les traversées des boulevards, aussi bien piétonnes que cyclables, sont peu sécurisées.

« Je les traverse pour aller travailler, ils sont dangereux en vélo » (atelier de concertation)
« Circulation difficile : certains passages piétons sont dangereux (entre la médiathèque et le Faubourg Saint Jean) ; l'utilisation conjointe de la file de bus par les vélos peut entraîner des situations dangereuses pour les cyclistes, en raison de la densité du trafic automobile. » (questionnaire en ligne)

Eléments apportés par Orléans Métropole :

L'un des objectifs centraux du projet est de valoriser les mobilités actives par la mise en place de voies dédiées aux vélos sur l'ensemble des boulevards et d'espaces piétons sécurisés et confortables.

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.

❖ Des débats sur l'organisation de l'espace et la localisation des pistes cyclables

Plusieurs participants ont exprimé leurs **doutes sur la capacité des mails à accueillir l'ensemble des espaces prévus dans le programme** (2x2 voies voitures, transport en commun en site propre, pistes cyclables, large espace piéton central...).

« Un participant s'interroge sur le réalisme du projet au niveau de la répartition des espaces : avec l'implantation de 2x2 voies voiture, de 2 voies de TCSP et de 2 pistes cyclables, il ne restera pas beaucoup d'espace pour les espaces d'agrément » (visite de site)

« Une participante doute du fait que les mails permettront à la fois 2x2 voies pour les voitures, et tout le reste, tout en créant un espace agréable » (webinaire)

Ce sont en particulier le webinaire du 28 novembre et l'atelier de concertation du 3 décembre qui ont permis de mener un travail sur le partage des espaces. **Plusieurs scénarios ont été examinés avec les participants et ont donné lieu à plusieurs propositions :**

- Implantation de rangées d'arbres latérales aux boulevards, pour faire une isolation phonique et thermique entre les habitations et la route.
- Transformation des boulevards en « vélorue », dans laquelle la voiture ne serait plus prioritaire sur les piétons et les vélos
- Implantation de pistes cyclables sur l'espace central, pour une circulation sécurisée, ou en bordure de cet espace.
- Implantation d'une voie en double sens en extra mail et d'une voie en sens unique en intra-mail réservée aux riverains, pour avoir un véritable apaisement des Mails.

- Le positionnement de pistes cyclables dans les couloirs bus, est jugé inconfortable et dangereux par plusieurs participants.

❖ **Le pont Joffre, perçu comme le point noir de la circulation cyclable**

Plusieurs participants pointent le fait que le pont Joffre est actuellement impraticable à vélo et difficilement utilisable à pied. Le traitement de la tête du pont Joffre, prévue dans le projet, sera selon plusieurs participants inefficace si elle n'est pas associée à une adaptation du pont Joffre à ces mobilités. Ainsi, plusieurs contributions demandent comment sera traité le pont Joffre et la connexion des pistes cyclables au bout des Mails, et formulent plusieurs propositions : réalisation d'un encorbellement pour créer une piste cyclable et un trottoir, création d'une passerelle spécifique pour doubler le pont Joffre ou encore suppression d'une voie pour la remplacer par une piste cyclable et un trottoir.

« Le pont Joffre doit être intégré dans le projet pour lui redonner le lustre d'antan, ainsi qu'une passerelle Piétonne » (questionnaire en ligne)

« Comment les cyclistes continuent vers le sud en l'absence de solution de franchissement de la Loire ? Passerelle piétonne le long du pont » (webinaire)

« Nous demandons donc au préalable [...] de rendre possible l'utilisation du pont Joffre par les piétons et cyclistes en réalisant un "encorbellement" du pont » (courrier de l'ADAQOO)

Éléments apportés par Orléans Métropole : Le projet s'inscrit au cœur du Plan Vélo de la Métropole et de la politique générale en faveur du développement des mobilités actives à Orléans. Les conditions d'implantation des pistes cyclables sur les Mails seront étudiées afin que celles-ci soient sécurisées vis-à-vis des voitures et des transports en commun. Les différentes propositions d'implantation issues de la concertation viendront alimenter les réflexions de la maîtrise d'œuvre.

Le pont Joffre n'est pas intégré dans le projet. Celui-ci représente en effet des enjeux spécifiques aux mobilités actives, et des études de faisabilité sont à prévoir pour améliorer le franchissement des cycles.

La réorganisation du pôle gare, principal sujet d'échanges sur les transports publics

❖ **Les transports en commun en site propre**

Globalement la proposition d'optimiser le niveau de service des transports en commun via la mise en place d'un site dédié fait consensus et n'appelle pas de questionnements particuliers.

❖ **Le devenir du centre bus en question et l'interconnexion avec la gare et la gare routière**

Le projet d'extension de la place d'Arc interroge sur la relocalisation du centre bus et le nouveau fonctionnement de ce pôle multimodal. Plusieurs participants craignent que l'absence de centre bus entraîne l'accumulation de nombreux bus bloquant les voies de circulation de la place Albert 1^{er}. Les participants ont ainsi soulevé la question de la relocalisation, ou de la disparition du centre-bus au profit d'une nouvelle organisation des transports urbains orléanais au niveau de la gare. De plus, plusieurs contributions proposent des moyens pour reconnecter le pôle bus au pôle gare ou dans une moindre mesure à la gare routière.

« Il faudrait améliorer l'image de la Ville dès que l'on sort de la Gare (arriver sur le pôle des bus, c'est très moche et cela sent mauvais...) » (webinaire)

« Proposition : Centre bus entre la place Albert 1er et la place Gambetta ; arrêt de tram devant la gare SNCF (av de Paris). » (atelier de concertation)

« Créer un accès piétons direct de la gare routière à la gare (en passant par exemple par une galerie marchande, mais à niveau) » (webinaire)

« Elargir les trottoirs de la rue Albert 1er pour accueillir le flux de piétons » (webinaire)

❖ La visibilité de la gare à améliorer et l'intermodalité à conserver

Certains participants partagent le constat de la Métropole : aujourd'hui, la gare est peu ouverte sur la place Albert 1^{er} et sur la ville, avec un accès depuis l'avenue de Paris et une absence de visibilité de la gare depuis la rue de la République. Ce projet, s'appuyant sur une remise à plat de cette place, est une opportunité de recréer ce lien entre la gare et le centre-ville. Par ailleurs, cet espace est le principal pôle multimodal de la métropole, faisant le lien entre transports publics métropolitains (bus, tram, vélos +) et transport régionaux et interrégionaux (cars, trains). L'intermodalité est à conserver voire à renforcer dans le nouveau projet, la nouvelle station de tram devra y contribuer. Plusieurs propositions ont d'ailleurs été formulées au cours de la concertation quant à l'emplacement de cette station.

La gestion de l'offre de mobilité du pôle gare (dépose minute, taxis, car, vélos +) et son impact sur la circulation de l'avenue de Paris est également posée comme enjeu important pour la qualité d'accès à la gare pour les usagers.

Enfin, la suppression de la passerelle piétonne reliant la rue de la République et le centre commercial Place d'Arc est questionnée. Pour certains participants, elle représente aujourd'hui un point fort de la place, permettant une mise en sécurité des piétons. Sa suppression apparaît à certains contraire à l'objectif de sécurisation des traversées piétonnes.

Eléments apportés par Orléans Métropole : La reconfiguration du centre bus à proximité de la rue Albert 1er, 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.

L'aménagement du nouveau pôle gare représente des contraintes spécifiques liées au nouvel aménagement du tramway et à l'implantation de la nouvelle station. Le partage des espaces « parvis » de la gare entre taxis, transports publics, mobilités actives et dépose minute est un enjeu complexe mais nécessaire à résoudre pour améliorer le fonctionnement du pôle gare. L'organisation de cet espace va faire l'objet d'un travail approfondi de la maîtrise d'œuvre pour trouver une réponse efficace à ces enjeux croisés.

Enfin, la suppression de la passerelle piétonne s'inscrit dans l'objectif de « recoudre la ville », en sortant d'une liaison tubulaire entre la ville et le centre commercial et en favorisant des liaisons ramifiées desservant l'ensemble des nouvelles façades commerciales sur la place Albert 1er et le pôle gare. La création d'un parvis et d'une véritable place urbaine ne peut se faire qu'en supprimant la passerelle existante.

Des propositions variées et débattues sur les usages futurs des Mails

La pacification du boulevard comme condition nécessaire pour la valorisation des espaces centraux

A la croisée entre les enjeux de mobilité, d'aménagement et d'usages, plusieurs contributions pointent l'importance de réaliser une véritable pacification des boulevards afin que les usages projetés puissent effectivement s'implanter sur les Mails. Certains riverains considèrent que le parc Rocheplatte, ressemblant aujourd'hui en termes d'aménagement aux futurs Mails, est peu utilisé par les habitants car peu accessible (passages piétons peu sécurisés, espaces enclavés). Le risque d'insécurité lié à des espaces enclavés au cœur d'un espace routier est soulevé à la marge.

« Un message ressort puissamment : la fréquentation de la coulée verte centrale est conditionnée par un faible niveau de bruit et de pollution de l'air, donc un fort changement par rapport à la situation actuelle » (courrier de l'association SCEVE)

« La pacification et la mise en sécurité des espaces piétonniers est la condition nécessaire pour valoriser ces espaces centraux » (webinaire)

Des propositions d'aménagements sportifs, évènementiels et commerciaux (kiosques, cafés ...)

Au cours des ateliers de concertation, **de nombreuses propositions d'usage étaient orientées vers des aménagements culturels, évènementiels ou commerciaux.** La mise en place d'un kiosque à musique, à l'image de l'ancien aménagement des Mails, a été évoquée par plusieurs participants, tout comme le fait d'accueillir des évènements (grandes roues, brocantes ou puces...). D'autres ont évoqué la pertinence d'une politique commerciale sur les Mails, pour revitaliser le lieu et favoriser sa fréquentation, en particulier avec des commerces de bouche : cafés, restaurants et guinguettes, pouvant valoriser les espaces centraux par des terrasses de qualité.

Les **usages sportifs, de loisir ou de détente** sont largement proposés par les usagers sous la forme d'aires de jeux, d'agrès sportifs ou d'espaces de repos.

« Espace arborés, café/restaurant au milieu de la nature avec terrasse, espaces sportifs. » (questionnaire en ligne)

« Aile ouest ensoleillée : en profiter pour avoir des terrasses, des cafés, guinguettes » (atelier de concertation)

« Promenades festives et sportives (agrès, kiosques...) » (atelier de concertation)

« Kiosques à journaux, à musique. Petits commerces artisanaux, ateliers d'art => Une politique commerciale qui ramène la production en ville » (atelier de concertation)

L'idée d'un skate-park est revenue à plusieurs reprises et a été l'objet de débats controversés.

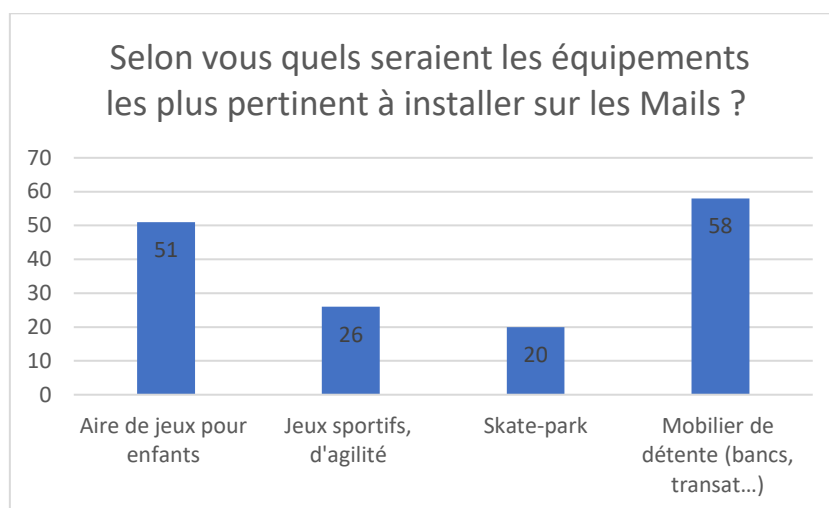
Plusieurs participants pointent l'incompatibilité entre un skate-park et des activités de détente et de déambulation, les nuisances que celui-ci peut occasionner pour les riverains (en termes de bruit notamment), ou encore la dimension accidentogène d'une telle pratique entre deux voies de voitures. A l'inverse, d'autres reconnaissent l'intérêt d'ajouter cet équipement au centre-ville. Dans les réponses au questionnaire en ligne, 20 répondants sur 92 indiquent souhaiter l'implantation d'un skate-park sur les Mails (voir graphique ci-après).

« Difficulté avec le skate-park : manque d'espace de convivialité autour de l'espace pour se retrouver » (webinaire)

« Concernant les futurs usages de Mails, nous sommes favorables à l'implantation d'un skate-park » (atelier de concertation)

« Aire de jeux, parcs et surtout pas de skate-park ! » (atelier de concertation)

« Tout n'est pas compatible. Par exemple, le skate-park est incompatible avec la tranquillité » (atelier de concertation)

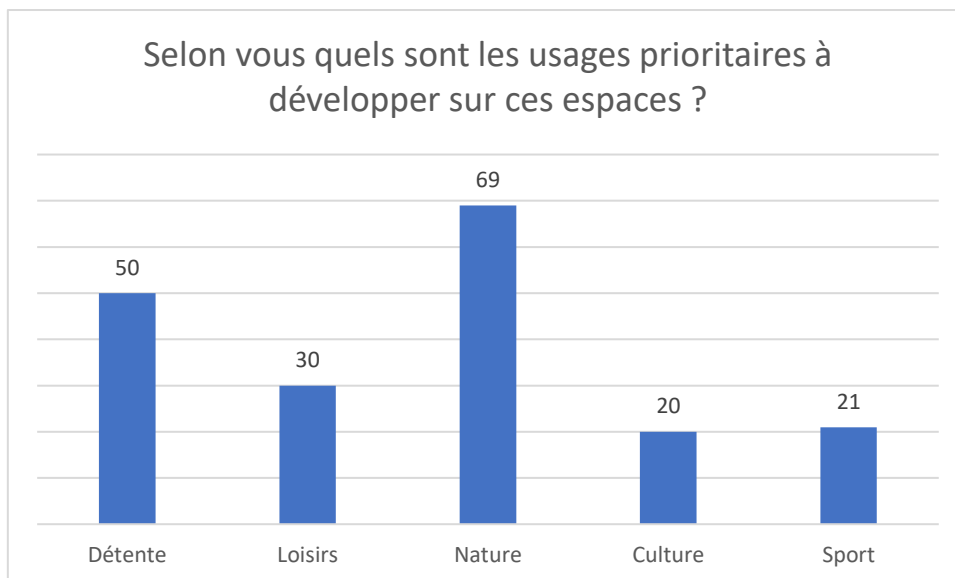


Le mobilier de détente est les aires de jeux pour enfants sont les aménagements les plus attendus par les répondants au questionnaire en ligne

Éléments apportés par Orléans Métropole : L'objectif du projet est de rétablir les Mails comme un lieu de vie support de nombreux usages. Les usages culturels, évènementiels, ou commerciaux liés à la détente, aux sports et aux loisirs ont leur place dans ce type de lieu et peuvent contribuer à le rendre vivant. Les conditions d'implantation de ces usages sur les Mails seront étudiées dans les prochaines étapes du projet. Concernant le skate park, la Métropole indique qu'un skate-park constitue un équipement nécessaire à Orléans et que sa localisation tiendra compte des inquiétudes exprimées.

Mettre en valeur la biodiversité : plusieurs propositions d'usages liés au verdissement des Mails

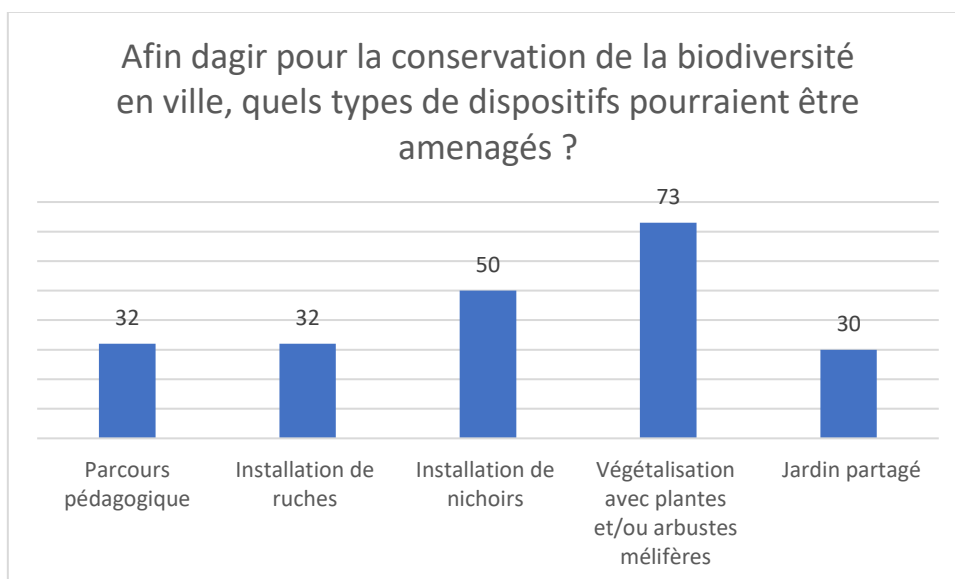
Le retour de la nature en ville est un thème régulièrement valorisé par les participants au cours des rencontres et des échanges au cours de la concertation. Dans les réponses au questionnaire en ligne, 69 des 92 répondants (75%) ont placé la nature comme usage prioritaire à développer sur les espaces centraux créés aux cœurs de Mails (cf. graphique ci-dessous).



Les usages liés à la nature sont considérés comme prioritaires devant la détente et les loisirs.

Globalement, dans le questionnaire en ligne ou lors des rencontres avec le public, les propositions d'usages liés à la nature et au développement de la biodiversité sont nombreuses, ludiques ou pédagogiques (en lien avec le thème de la ville apprenante) :

- Développement d'un « aboretum » le long des Mails : plantation d'arbres adaptés au changement climatique, parcours pédagogique et indication des essences d'arbres, relais mellifères ;
- Création d'espaces de culture partagés (jardins partagés, potagers, dans la lignée des jardins ouvriers d'Orléans) ;
- Création d'espaces en permaculture ;
- Parcours d'accrobranche ;
- Nichoirs à oiseaux et hôtels à insectes ;
- Implanter des bacs pour l'apport des biodéchets des riverains, compost ;
- Planter des arbres de haute tige pour favoriser l'ombre et la captation de CO₂ ;
- Kiosque de distribution de produits alimentaires locaux (bocaux consignés) ;
- Serre à papillons.



Les répondants sont majoritairement favorables à des opérations de végétalisation avec plantes mellifères et nichoirs.

Éléments apportés par Orléans Métropole : Le développement d'une coulée verte aux cœurs de Mails, laissant une importante place à la verdure et au développement de la biodiversité en lien avec la Loire, est un élément structurant du projet. Le retour de la nature en ville correspond à une amélioration du cadre de vie pour les habitants par une lutte contre les îlots de chaleur urbains, et s'inscrit dans la démarche de transition portée par la Métropole.

Partie 3 : Les enseignements et les engagements d'Orléans Métropole, maître d'ouvrage du projet

Lors d'une réunion publique organisée le 1^{er} février 2023, Orléans Métropole a présenté au public son bilan de la concertation, les enseignements qu'elle en tirait et ses engagements pour les suites du projet. Les éléments ci-après tiennent compte des échanges lors de cette réunion publique.

Les enseignements de la concertation pour Orléans Métropole

Orléans Métropole, maître d'ouvrage, constate que la concertation publique réglementaire au titre de l'article L103-2 du code de l'urbanisme s'est déroulée selon des modalités conformes à la délibération du conseil métropolitain du 29 septembre 2022.

Le maître d'ouvrage considère que la concertation a permis d'informer le public sur le projet de transformation des Mails, de répondre aux questions des participants, dans la limite de l'état d'avancement du projet, et de recueillir les remarques et observations tant sur l'opportunité du projet, ses caractéristiques et ses impacts. Orléans Métropole se réjouit de la diversité et de la richesse des rencontres et des échanges.

Considérant les observations et suggestions émises en concertation, synthétisées dans le présent bilan établi, Orléans Métropole tire les enseignements suivants, qui fondent les suites qu'elle entend donner au projet.

Orléans Métropole :

- Considère que l'opportunité du projet est globalement partagée, sur la base d'un diagnostic consensuel de l'état de l'existant ;
- Note les questionnements relatifs au coût et au financement du projet ;
- Observe les attentes divergentes exprimées par les participants concernant la place à donner à la voiture sur les Mails en termes de circulation et de stationnement ;
- Mesure les inquiétudes quant à un report de flux routier et de stationnement dans les quartiers environnants ;
- Constate l'attention particulière portée aux mobilités actives et note les interrogations quant au partage des espaces et au traitement du Pont Joffre ;
- Relève les remarques liées à la réorganisation du pôle gare, avec en particulier le souhait exprimé par beaucoup de maintenir de bonnes conditions d'interconnexion ;
- Prend acte de la volonté largement partagée d'une pacification du boulevard, comme condition à la valorisation des espaces centraux ;

- Note les nombreuses propositions faites par les participants concernant les aménagements à prévoir sur les Mails : équipements sportifs, culturels et commerciaux et aménagements pour la mise en valeur de la biodiversité ;
- Relève les demandes de poursuivre le dialogue et l'information dans les prochaines phases du projet, en particulier en phase chantier.

Les engagements du maître d'ouvrage pour les suites du projet

Le maître d'ouvrage décide de tenir compte des avis exprimés lors de la concertation en prenant les engagements précisés ci-après.

Concernant la place de la voiture et le stationnement

- Partageant avec le public le constat de Mails inadaptés aux usages urbains modernes et trop fortement marqué par les infrastructures routières, Orléans Métropole décide de poursuivre le projet et de conforter l'orientation visant à supprimer l'ensemble des ouvrages routiers lourds.
- Consciente également de l'importance des Mails dans le plan de circulation, tout en transformant l'axe routier en boulevard urbain apaisé, Orléans Métropole maintient la conservation des deux voies par sens de circulation.
- De plus, les réflexions menées actuellement sur la hiérarchisation des voies de circulation devront tenir compte des enjeux de report de trafic et notamment dans les quartiers environnants pour les limiter.
- La création de deux parcs de stationnement souterrains est conservée afin de répondre aux besoins identifiés de stationnement, et notamment au niveau du boulevard Jean Jaurès durant la 1^{ère} phase du projet.
- Une attention particulière sera portée dans les études des prochaines phases du projet au dimensionnement et aux conditions d'accès aux parkings afin d'éviter un report de stationnement dans les quartiers environnants et de conserver des possibilités de stationnement adaptés au secteur.

Concernant les mobilités actives

- Pour tenir compte des attentes en matière de mobilités actives, la volonté d'aménager les Mails de manière à faire une place plus grande et mieux sécurisée aux piétons, vélos et autres mobilités actives est confirmée.
- Les études dans les prochaines phases du projet veilleront en particulier au bon dimensionnement des différents espaces sur la voie pour permettre une cohabitation confortable et sécurisée des différentes mobilités.
- La question de la continuité cyclable depuis le Pont Joffre est prise en compte ; sa faisabilité sera étudiée, même si elle n'est pas intégrée directement au présent projet.

Concernant les transports en commun

- Intégrant la volonté partagée d'améliorer les liaisons en transport en commun, Orléans Métropole confirme la création d'un tracé en site propre.

- Orléans Métropole partage les attentes exprimées par le public au sujet de l'interconnexion et les besoins de réorganisation du pôle gare. Les prochaines études seront menées afin de veiller à la qualité de l'interconnexion.

Concernant les aménagements des espaces centraux

- En lien avec les expressions du public, Orléans Métropole conforte l'orientation d'une végétalisation de l'espace central, faisant de la transformation des Mails un projet une action forte de la transition environnementale et de la ville jardin.
- Orléans Métropole s'engage à étudier la faisabilité des différents types d'aménagements et équipements proposés par le public.

Concernant l'information et le dialogue dans les suites du projet

- Orléans Métropole s'engage à apporter toutes les précisions au sujet du coût et du financement du projet au fur et à mesure des études disponibles ;
- Orléans Métropole place le dialogue et l'information au cœur de son action : des rencontres régulières seront organisées avec le public jusqu'à la mise en service. Ces rencontres auront lieu à l'occasion des rendez-vous et événements existants de la Métropole (Village de la Transition, permanences des élus, etc.). De plus, des ateliers thématiques dédiés seront proposés sur les aménagements pour les mobilités actives et, les usages de l'espace central (aménagement et équipement). Les échanges avec le public viendront nourrir les études au fil de leur avancement.
- Chaque année, un stand présentera l'état d'avancement du projet lors des forums de quartier.
- Une communication spécifique sera proposée pour accompagner la phase chantier.