

PROJET INTERIVES

Compte-rendu du 7ème atelier de concertation

« ZAC 1 SECTEUR EST »

*PRÉSENTATION ET DEBAT AUTOUR DU PROJET DE
TRANSPORT PAR CÂBLE ET DU PROGRAMME DE
RÉAMÉNAGEMENT DE LA PLACE DE LA COMMUNE DE PARIS*

SOMMAIRE

AVANT-PROPOS.....	3
TEMPS 1 – TRANSPORT PAR CABLE.....	4
TEMPS 2 – PROGRAMME DE RE-AMENAGEMENT DE LA PLACE DE LA COMMUNE DE PARIS	7
CONCLUSION	9

AVANT-PROPOS

Le processus de concertation

Orléans Métropole, en collaboration avec les communes d'Orléans et Fleury les Aubrais, construit le projet INTERIVES avec les habitants et les usagers du site à travers une concertation exigeante, qui interroge tout autant le premier périmètre opérationnel de la ZAC (Zone d'Aménagement Concerté) (14ha) et que l'opération dans son ensemble (110ha).

Le processus de concertation prend différentes formes :

- Des réunions plénières d'information et de débats sur l'avancement du projet
- Une visite commentée pour appréhender la complexité du site
- Des ateliers thématiques pour nourrir les réflexions sur des problématiques spécifiques

Ce processus de concertation est souple et évolutif dans le temps et a pour vocation d'accompagner la réalisation des projets, au fur et à mesure de leur mise en œuvre. Il est rappelé les différents moyens par lesquels les habitants sont invités à s'informer et apporter leurs contributions individuelles ou collectives au projet INTERIVES : articles de presse, réunion publique, visite commentée, information sur le site internet, registres mis à la disposition du public et les ateliers de concertation.

Vous pouvez également retrouver sur le site internet de Orléans Métropole l'ensemble de la documentation publiée sur le projet : <http://www.orleans-metropole.fr/1459/interives.htm>

Atelier 7 – TRANSPORT PAR CÂBLE ET PROGRAMME DE RE-AMENAGEMENT DE LA PLACE DE COMMUNE DE PARIS – SECTEUR EST

Le 3 mai 2017, à l'ancienne école Michelet, 36 personnes, habitants et usagers de la gare, ont participé à l'atelier de concertation sur le projet INTERIVES, portant la présentation du transport par câble et du programme de réaménagement de la place de la Commune de Paris (parvis de la gare des Aubrais).

Les objectifs de l'atelier sont de :

- Présenter de manière détaillée le projet de transport par câble
- Préciser les conditions de réalisation et d'utilisation du futur transport par câble
- Affiner les propositions de réaménagement de la place de la Commune de Paris
- Préparer les phases opérationnelles suivantes

TEMPS 1 – TRANSPORT PAR CÂBLE

1.1 PRESENTATION DU PROJET DE TRANSPORT PAR CÂBLE

Orléans Métropole a retenu le groupement VINCI-DUTHILLEUL-POMA-SYSTRA pour le marché de conception – réalisation – maintenance du transport par câble. Le groupement a proposé une présentation détaillée des caractéristiques du projet.

Intégration urbaine et cohabitation avec son environnement

– Des exigences acoustiques maîtrisées pour réduire l'impact sonore des équipements.

Le projet prévoit un respect des réglementations applicables. Des dispositions techniques ont été prises pour limiter l'impact sonore sur les riverains, en particulier ceux résidants à l'est du faisceau ferré : implantation des machineries à l'ouest, motorisation capotée et avec traitement acoustique pour réduire les bruits, mise en place de dispositifs de réduction des bruits à la source (bandages caoutchouc de la poulie motrice par exemple). Enfin, des mesures de bruit seront effectuées régulièrement pour évaluer l'impact sonore.

– Des stations épurées

Les stations sont traversantes et de plain-pied, facilitant les accès pour les usagers avec un quai unique de départ et d'arrivée. Le parti pris architectural des stations propose un design épuré inspiré des paysages de Loire, et offre des espaces lumineux et protégés des intempéries pour le confort des usagers.

– Un lien direct vers la gare SNCF

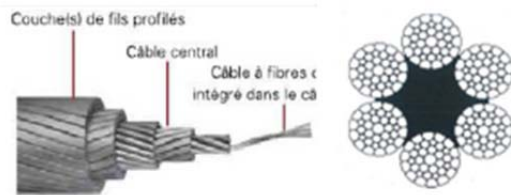
Les stations sont implantées de plain-pied afin d'éviter les ruptures de charge. La station Est est située au plus proche de la gare SNCF et du pôle bus et un lien piétonnier confortable est assuré entre ces équipements.



Sécurité

– Des dispositifs de sécurité

POMA propose une technologie éprouvée avec fort retour d'expérience en milieu urbain comme montagnard. L'exploitation du transport par câble prévoit des périodicités de contrôle et des inspections réglementaires régulières. En complément, l'exploitant met en œuvre une surveillance de la tension et un dispositif de contrôle du câble tracteur.



– Récupération intégrée

Le survol du faisceau ferré impose un système de récupération intégrée en cas de panne. Le retour en station des cabines en cas de défaillance s'opère grâce à une redondance des organes de motorisation (motorisation de secours).

– Vidéo-surveillance

Les stations et les cabines seront sous vidéo-surveillance pour assurer le confort et la sécurité des usagers et prévenir les risques de dégradation.

Performances et facilité d'usages

Le transport par câble est un transport urbain automatisé. Assurant la fonction de liaison urbaine entre les deux rives, son utilisation sera gratuite.

– Flexibilité de fonctionnement

Le système permet la mise en place de performances variables selon les tables horaires :

- Heures de pointes (matin – soir) à vitesse maximale : Temps de parcours 1 min 43, Intervalle entre départs env. 2 min 15 s
- Heures creuses à vitesse réduite : Temps de parcours 2 min 20, Intervalle entre départs env. 5 min

– Horaires de fonctionnement

L'amplitude horaire sera de 19h/j en semaine et de 18h/ le week-end, correspondant aux horaires des premiers et derniers trains.

– Caractéristiques des cabines

Les cabines ont une capacité de 56 places dont 19 places assises. Elles sont parfaitement accessibles aux personnes à mobilité réduite, aux poussettes et aux cycles. Le design intérieur reprend l'identité graphique du tramway.



Calendrier prévisionnel

- Installations de chantier : septembre 2017
- Stations : octobre 2017 à janvier 2018
- Pylônes : octobre à novembre 2017
- Système : mai à Septembre 2018
- Essais et mise en service : novembre 2018 à février 2019

1.2 QUESTIONS ET INTERVENTIONS DES PARTICIPANTS SUITE A LA PRESENTATION DU PROJET

Y-a-t-il d'autres transports par câble urbain, survolant les voies ferrées ?

[POMA]. Nous disposons de plusieurs expériences en milieu urbain, nous exploitons notamment plusieurs lignes de transports par câble à Medellin et à New York. En France, ce sera inédit. Nous travaillons étroitement avec les services de la SNCF et du STMRTG pour trouver les meilleures solutions techniques et administratives. D'autres projets devraient être réalisés plus tard en région parisienne notamment.

Quelle va être la sensation en phase d'accélération et décélération ?

[POMA]. Les phases d'accélération et décélération sont progressives afin de favoriser le confort des usagers. L'inclinaison des pylônes participe notamment à limiter les à-coups.

Quelle est l'influence du vent ?

[POMA]. Le système propose une stabilité accrue par la présence de 2 câbles porteurs et 1 câble tracteur. Il a donc une tenue optimisée au vent, jusqu'à 70km/h.

Les matériaux utilisés sont-ils fabriqués en France ?

[VINCI]. Environ 60% des matériaux proviennent de France. L'ensemble des bureaux d'études sont domiciliés en France.

Est-il prévu des vitres à cristaux liquides comme à Brest pour ne pas voir chez les riverains ?

[VINCI]. Contrairement à Brest, le trajet ne survole pas d'habitation et ne crée pas de vis-à-vis avec le voisinage. Il n'est donc pas prévu ce type de technologie.

TEMPS 2 – PROGRAMME DE REAMENAGEMENT DE LA PLACE DE LA COMMUNE DE PARIS

2.1 PRESENTATION DU PROGRAMME DE REAMENAGEMENT DE LA PLACE DE LA COMMUNE DE PARIS

Le fonctionnement actuel de la place de la Commune de Paris est perfectible : difficultés de circulation automobile, cheminements piétons et cycles peu lisibles, dissémination de l'offre en transport en commun.

Profitant de la réalisation de la station de transport par câble, Orléans Métropole engage le réaménagement de la Place et de ses abords au profit d'une optimisation des accès à la gare et d'une amélioration du cadre de vie des riverains.

Le projet s'inscrit dans un objectif de créer un nouvel équilibre de l'offre de stationnement à l'Est et à l'Ouest du faisceau ferré dès 2019. Cela est rendu possible par la réalisation conjointe du parking souterrain sous la place Danton d'une capacité de 340 places et la mise en service du transport par câble. Une emprise est également réservée pour la réalisation d'un parking silo de 600 places supplémentaires à l'ouest. Ces aménagements permettront de proposer une alternative crédible aux usagers de la gare résidant à l'Ouest du faisceau ferré, en optimisant leur temps de parcours et de fluidifier la circulation sur le secteur Lamartine et sur les franchissements (pont de Joie, tunnels).

Nous avons conscience que ce changement de pratiques s'opérera progressivement. Des dispositifs incitatifs y seront associés : panneau indicatif des temps de parcours, tarification du parking Danton,...

La création de cette nouvelle offre d'accès permettra d'alléger la pression routière sur le quartier Lamartine et d'envisager la mutation progressive du parking en surface suivant l'évolution des besoins de stationnement à l'est. Le parking silo à l'est est évidemment maintenu.

Le programme de réaménagement de la place de la Commune de Paris prévoit :

PROGRAMME PROPOSE



EXISTANT



- Une reconstitution des usages impactés par l'implantation de la station du téléphérique
- Une simplification et sécurisation des circulations
- Une rationalisation du stationnement lié à la gare
- Une amélioration du confort des piétons et cyclistes
- Un embellissement de la place

L'objectif est de livrer les espaces publics en même temps que la mise en service du téléphérique

2.2 QUESTIONS ET INTERVENTIONS DES PARTICIPANTS SUITE A LA PRESENTATION DU PROJET

Le nombre de places de dépose minute et de reprise paraît très insuffisant. Les gens continueront à se garer « sauvagement » au plus proche de la gare.

[AAUPC] Le système de dépose minute est optimisé, il permet par une voie dédiée la dépose simultanée d'une dizaine de voiture. Il est important de rappeler que le parking silo propose 30 minutes gratuites pour les attentes de courte durée.

En ce qui concerne la reprise, nous allons retravailler le plan afin d'augmenter le nombre de places dédié à la reprise en surface, en fond de place afin qu'elles soient accessibles et visibles depuis la sortie de la gare et de la station de téléphérique.

Vos propositions améliorent la circulation devant la gare, toutefois les problèmes de circulation sur le quartier vont demeurer.

[Carole Travers – Mairie Fleury les Aubrais] Nous avons conscience des difficultés de circulation sur le quartier. Nous avons initié un projet de refonte du plan de circulation du secteur Lamartine. Des premières hypothèses de réflexion ont été formulées par le bureau d'études, nécessitant des approfondissements. Des propositions seront présentées à la population rapidement.

Le marché est-il maintenu ?

[AAUPC] Le programme prévoit un emplacement suffisant en cœur de place pour maintenir le marché le mercredi et le vendeur de pizza le mardi. Une réflexion doit être menée avec ces commerçants pour améliorer leur attractivité.

Pourquoi ne pas déplacer les cars Ulys côté Ouest, cela créerait moins de circulation dans le quartier Lamartine ?

[AAUPC] Une réflexion est en cours avec le département pour évaluer les possibilités de modifier les parcours. Il est toutefois essentiel de maintenir un accès aisé à la gare pour garantir l'intermodalité, c'est la raison pour laquelle nous avons maintenu cette fonction à l'est.

Est-ce que l'offre de stationnement vélo peut être augmentée ?

[AAUPC] Orléans Métropole prévoit de doubler la capacité de stationnement vélo au nord de la gare, en plus du stationnement vélo situé au rdc du parking silo. L'offre de vélo+ sera également maintenue.

Les aménagements sont-ils adaptés aux mal-voyants, qui concernent en particulier plusieurs salariés de Téléperformance ?

[AAUPC] L'accessibilité des espaces publics aux personnes déficientes visuels est une obligation inscrite dans la loi pour l'égalité des droits et des chances de 2006. Depuis le 1 juillet 2007, tout projet doit répondre aux normes d'accessibilité.

CONCLUSION

Grégory Bouninneau remercie les participants pour la richesse de leurs contributions. Il est rappelé que les comptes rendus des séances sont disponibles sur le site internet d'Orléans Métropole et qu'une adresse mail (Interives@orleans-metropole.fr) est à la disposition de tous pour toute demande de précisions.

Un prochain rendez-vous se tiendra à l'automne et portera sur la préparation de la phase chantier du transport par câble.