

PROJET INTERIVES

Compte-rendu du 3^{ème} atelier de concertation

« L'ouverture de la gare à l'ouest : le franchissement par câble »

SOMMAIRE

| | |
|--|----|
| AVANT-PROPOS..... | 3 |
| INTRODUCTIONS | 4 |
| LA DEMARCHE DE CONCERTATION..... | 4 |
| L'AVANCEMENT DU PROJET | 5 |
| DESCRIPTION TECHNIQUE DU PROGRAMME DE LA TELECABINE | 9 |
| QUESTIONS DES PARTICIPANTS SUITE A LA PRESENTATION DU PROJET | 10 |
| CONCLUSION | 12 |

AVANT-PROPOS

Le processus de concertation

La communauté d'agglomération Orléans Val de Loire, 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 opérationnelle 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
- Un dossier de présentation et un registre consultable en mairie depuis avril 2015
- Une exposition du projet dans le Bus INTERIVES à partir de février 2016

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.

Atelier 3 – L'ouverture de la gare à l'ouest : le franchissement par câble

Le 23 novembre 2015, à l'école Michelet, 21 personnes, habitants et usagers du quartier, ont participé à l'atelier de concertation sur le projet INTERIVES, sur le thème « Franchissement par câble ».

Après un rappel des grandes lignes du projet INTERIVES, Fabien Abinal, chef de projet du bureau d'études ERIC, a proposé une présentation détaillée du projet de télécabine urbaine avant d'ouvrir sur une séquence nourrie de questions réponses.

Ce compte-rendu restitue le point de vue collectif des participants.

INTRODUCTIONS

1.1 LA DEMARCHE DE CONCERTATION

Grégory Bouninneau, de l'agence Atelier Préau - Assistant à Maitrise d'ouvrage, présente les modalités d'information et de concertation. Il rappelle 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.

Les documents sont accessibles sur le site internet de la communauté d'agglomération Orléans Val de Loire : <http://www.agglo-orleans.fr/l-agglo/grands-projets-26.html>

Cet atelier porte spécifiquement sur la télécabine urbaine. Il est important de rappeler que le choix de ce mode de franchissement est issu d'une analyse multicritère des différentes solutions proposées par les maitres d'œuvre durant le dialogue compétitif (passerelle simple, passerelle urbaine et télécabine). Les élus ont retenu la télécabine urbaine au regard de la performance du temps de parcours, du cout d'investissement inférieur par rapport à une passerelle et de la rapidité de mise en œuvre, tout en mesurant le caractère inédit en France d'un franchissement par câble en survol de voies ferrées. Pour cela, et depuis le choix de ce mode de franchissement, la SNCF est partenaire du projet et pleinement associée aux études de faisabilité.

Il nous est apparu nécessaire de consacrer un atelier à la télécabine urbaine de manière à partager dans le détail les conditions de réalisation et d'exploitation et d'affiner les conditions d'usages.

1.2 L'AVANCEMENT DU PROJET

1.3

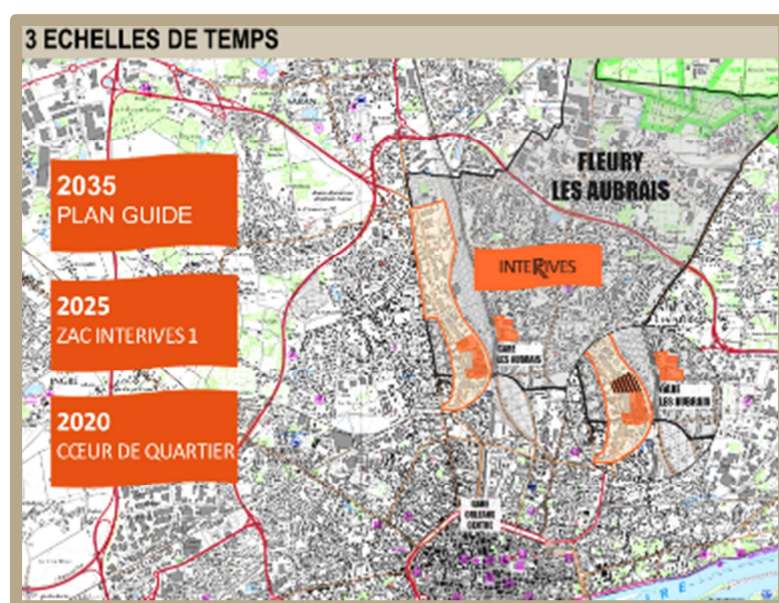
Damien Oberlé, urbaniste paysagiste à l'agence AAUPC – Maitre d'œuvre du projet, rappelle les grandes lignes du projet d'aménagement, tel que défini aujourd'hui dans le plan-guide qui sert de support à la réflexion d'ensemble.

Situé à 80% sur le territoire de Fleury les Aubrais et à 20% sur Orléans, le futur quartier Interives s'étend sur 110 hectares le long de la voie ferrée, depuis la station de tramway Libération à Orléans et jusqu'au stade la Vallée à Fleury les Aubrais. Cette zone comprend actuellement des activités commerciales et économiques, des friches et quelques habitations.

Composé à terme d'environ 350 000 m² de bureaux, de 3 000 logements, de commerces, d'équipements publics et d'espaces verts, le futur quartier Interives sera marqué du double sceau de l'innovation et du développement durable. Véritable pôle d'attractivité à l'entrée de la ville, il sera un quartier d'affaires et de vie, animé par les différents programmes qui s'implanteront au fil des années.

Ce nouveau morceau de ville sera modulable tout au long du projet, en fonction des opportunités foncières et de l'état du marché immobilier.

Il se développera sur plusieurs décennies, avec un échelonnement dans le temps. Ainsi la première phase opérationnelle prendra la forme d'une ZAC, la ZAC Interives 1, qui est amenée à sortir de terre d'ici à 2025 environ. Le cœur de cette ZAC, dit « cœur de quartier », dont les travaux débiteront en 2017 sur 6 hectares pour s'achever en 2020-2022, combinera toutes les fonctionnalités prévues dans le projet dès le départ ; des logements, des bureaux, des commerces, des équipements publics et du transport.




Le plan-guide s'intéresse aux différentes thématiques nécessaires à la conception d'un quartier. Ainsi, le projet Interives sera structuré par :



- **un parc linéaire central**, jalonné d'aires de jeux et d'espaces de détente et support d'un futur transport en commun et des mobilités douces (piétons et cycles)

VISION A LONG TERME

LES VELOS

- Axes structurants Nord / Sud :
 - Axe 'Parc linéaire'
 - Axe 'quartier gare' vers le centre-ville
- Axes structurants Ouest / Est :
 - Rue du 11 oct / Tunnel de l'Ardoise / Place Jean Zay
 - Télécabine
 - Rue de la Bourrie Rouge / rue de Joie
- Axes secondaires : rues du quartier apaisées et traitées en zone 20 / zone 30









- **Des axes viaires structurants** : en nord-sud, la rue André Dessaux et la rue Victor Hugo, requalifiées, et prolongée vers le nord en ce qui concerne cette dernière et en est-ouest les traversées du tunnel de l'Ardoise et du Pont de Joie

VISION A LONG TERME

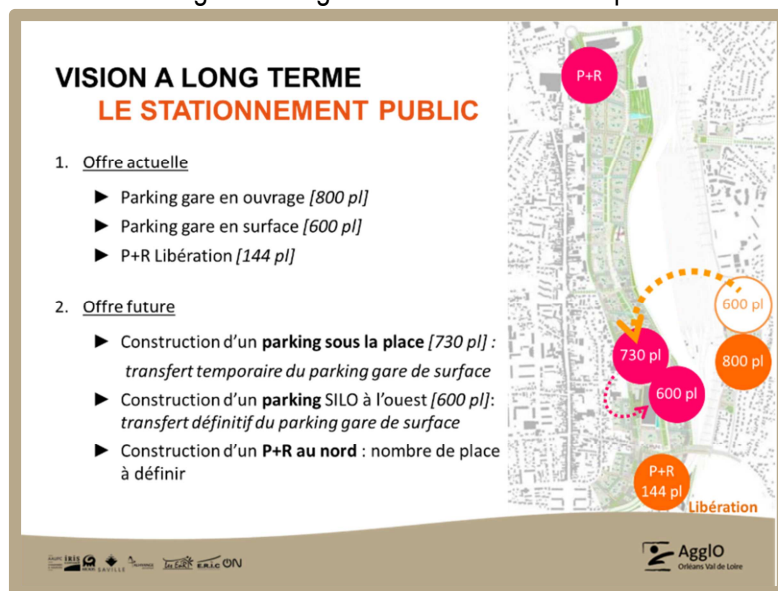
LES VOIRIES

- Réseau primaire Nord / Sud :
 - Rue Dessaux
 - Rue Victor Hugo et bouclage au nord
- Réseau primaire Ouest / Est :
 - 11 octobre / Ardoise / Pl. Jean Zay
 - Rue de Joie / Pont de Joie / Bd Lamartine
- Réseau secondaire :
 - Faubourg Bannier
 - Hoche / Champs Bouchaud / Gustave Rolland
 - Accès à la Gare Danton
- Réseau tertiaire : Dessertes de proximité

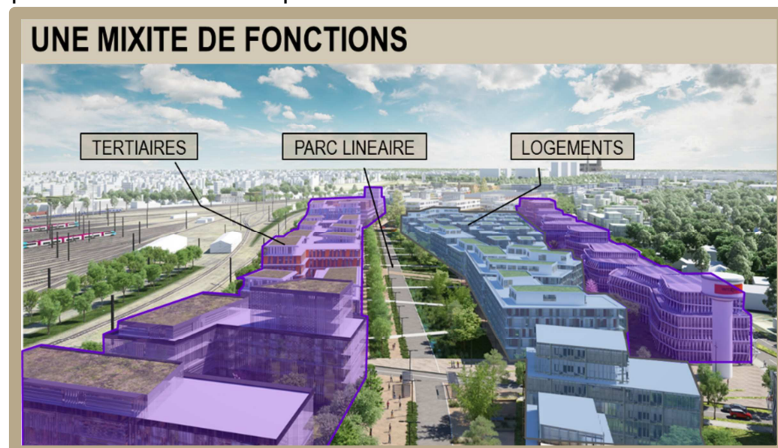


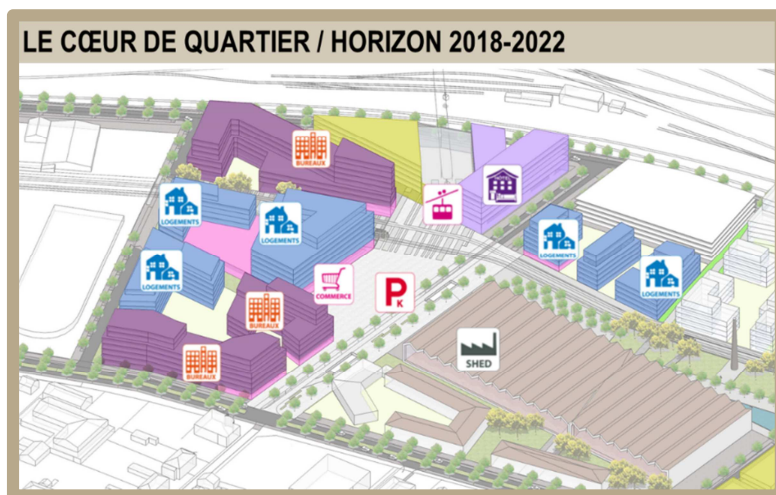
- une offre de stationnement redistribuée, avec la suppression du parking de surface de la gare des Aubrais au profit d'un parking souterrain sous la place « Danton » et si nécessaire un second parking en ouvrage sur la ZAC Interives 1. Ces parkings seront dimensionnés pour répondre aux besoins des usagers de la gare et des habitants du quartier.



- Des fronts bâtis continus le long de la RN20 et du faisceau ferré, assumant une fonction anti-bruit pour préserver le centre du quartier



- une centralité autour de la place « Danton », où l'on retrouvera une plus forte intensité urbaine : bureaux, logements, commerces, équipements et station de la télécabine.



- Des opérations de logements assurant une transition douce vers les tissus existants conservés (secteur gare actuelle, secteur Bannier)



L'une des clés de la réussite et du fonctionnement de ce nouveau quartier est l'ouverture à l'ouest de la gare des Aubrais. Le franchissement de la voie ferrée se fera par un transport par câble urbain qui reliera le quartier Interives à la gare de Fleury les Aubrais. C'est notamment pour cela que le projet s'appelle « Interives » faisant référence aux rives du fleuve ferroviaire et à la notion « d'entre-deux quartiers ».

La présentation se conclut en rappelant les principaux éléments de calendrier :

- Dossier de création de la ZAC INTERIVES 1 en juillet 2016
- Livraison des premières opérations et du transport par câble : 2018
- achèvement du cœur de quartier : 2020-2022
- fin de la ZAC Interives 1 vers 2025-2026

1.3 DESCRIPTION TECHNIQUE DU PROGRAMME DE LA TELECABINE

Le mode retenu pour ce franchissement en l'état actuel des études est la télécabine monocâble débrayable. La télécabine débrayable se caractérise par un seul câble dit porteur-tracteur en boucle fermée en rotation à vitesse constante. Les véhicules sont dits « débrayables » car ils se désolidarisent du câble en stations pour permettre un embarquement et un débarquement à vitesse réduite ou nulle.

A ce stade, des véhicules 10 places sont retenus. Les véhicules ne sont pas accompagnés par un cabinier.

Le projet est défini selon un débit initial de 1 000 personnes par heure et par direction. L'appareil est conçu pour évoluer à terme vers 2 000 personnes par heure et par sens grâce à l'adjonction de 10 véhicules supplémentaires portant ainsi le nombre total de véhicules à 22.

L'installation est dimensionnée pour une vitesse nominale à 4 mètres par seconde ce qui permet d'atteindre un temps de parcours de 2 minutes 30 en incluant le temps passé en station par le véhicule. En station les véhicules sont arrêtés complètement pour l'embarquement et le débarquement des usagers. L'accès au véhicule se fait au niveau du quai sans marche avec un marchepied pour combler la lacune entre le quai et le véhicule. L'embarquement à niveau permet par ailleurs de faciliter l'accès au véhicule des PMR et des personnes transportant des vélos. Les cabines 10 places sont suffisamment spacieuses pour accueillir des Usagers en fauteuil roulant (UFR) mais également des poussettes et des vélos.

QUESTIONS ET INTERVENTIONS DES PARTICIPANTS SUITE A LA PRESENTATION DU PROJET

Quel est le niveau sonore généré par la télécabine urbaine ? Dans quelle mesure ces nuisances ont-été intégrées dans le projet ?

Le bureau d'étude Alhyange, acousticien intégré à l'équipe de maîtrise d'œuvre, va être mandaté pour étudier précisément les nuisances sonores générées et les dispositifs d'atténuation envisageables pour garantir le confort des riverains. Ces éléments seront communiqués à l'occasion de l'atelier spécifique sur le secteur Lamartine – Gare des Aubrais.

Quel sera le coût pour l'usager ?

Le principe de gratuité est privilégié pour garantir la fonction de trait d'union urbain.

Qui sera l'exploitant de la télécabine ?

Différentes hypothèses de mode d'exploitation sont à l'étude. L'intégration dans la délégation de service public (DSP) des transports urbains constitue a priori une solution intéressante à confirmer.

Quelle sera l'amplitude horaire de fonctionnement de la télécabine ?

La plage de fonctionnement sera adaptée sur le premier et le dernier train quittant la gare des Aubrais, soit approximativement de 5h du matin à minuit.

Quel sont les coûts d'investissement et de fonctionnement de la télécabine ?

L'investissement global est de 12,5 millions d'euros HT (études et travaux). Il est à noter que l'agglomération a obtenu, dans le cadre de l'Appel à projet transports collectifs et mobilité durable, une subvention du GART de 1,210 millions d'euros. Une subvention de la Région de 3,194 M€ est également prévue.

Les couts de fonctionnement sont de l'ordre de 750 000 à 850 000€ annuel. Ils intègrent les charges de fonctionnement et de personnel et les couts prévisionnels d'entretien et de maintenance.

Quelles sont les risques d'interruption de service ? Quelles solutions de substitution sont prévues ?

Les risques d'interruption de service portent sur des situations de vents violents et la période annuelle de maintenance.

Une période de maintenance d'une semaine continue est réservée chaque année pour permettre de réaliser les maintenances lourdes, nécessitant une interruption de service, ne pouvant se faire de nuit. Cette semaine permettra par ailleurs de faire les contrôles annuels réglementaires avec les services de l'Etat.

Des solutions de substitution devront être adaptées, permettant en premier lieu de rejoindre la place Danton à la station de tramway Libération.

Comment sera traité le cheminement entre le futur Parking sous la place Danton et la station Ouest ?

La station est positionnée en rez de place. Elle permettra ainsi des connexions aisées depuis la place Danton :

- Piétonnes
- Cycles
- TCSP
- Taxi
- Voitures par un accès simplifié aux parcs de stationnement.

Existe-t-il des réserves foncières pour réaliser un tunnel ou un pont supplémentaire pour franchir le faisceau ferré ?

Le foncier est propriété de la SNCF. Il n'y a pas à ce jour d'opportunité foncière pour réaliser un tunnel ou un pont routier. Le choix des élus en faveur du transport par câble a d'ailleurs été en partie dicté par la plus grande facilité et rapidité de mise en œuvre, puisqu'il ne nécessite l'installation que de deux pylônes sur l'emprise SNCF.

Que se passe-t-il si la télécabine est bloquée au-dessus des voies ferrées ?

Le système sera conçu pour garantir le rapatriement des cabines en stations en cas d'incident. L'altimétrie de la ligne est également définie pour garantir des distances de sécurité nécessaire vis-à-vis des installations ferroviaires.

Quels sont les dispositifs de sécurité en cas de forte affluence ? N'y a-t-il pas un risque de saturation et de bousculade ?

L'appareil est conçu pour permettre un embarquement et un débarquement à l'arrêt. En station, l'arrêt du véhicule se fait en face de portes palières pour sécuriser les quais et permettre une exploitation automatisée. Chaque véhicule fait deux arrêts en station, un arrêt débarquement et un arrêt embarquement, ce point permet de dissocier les flux. Les quais sont équipés d'une sonorisation et d'une vidéosurveillance pour garantir la sécurité des usagers.

La gare des Aubrais est vieillissante et peu confortable. Des travaux de réhabilitation sont-ils prévus ?

Pour rappel, la communauté d'agglomération Orléans Val de Loire n'a pas la compétence pour intervenir sur les gares SNCF. Selon nos informations, un programme de mise aux normes d'accessibilité pour les personnes à mobilité réduite (PMR) est prévu en 2017.

Dans le choix du site d'implantation de la station télécabine, nous avons veillé à ne pas obérer les possibilités de réhabilitation et agrandissement de la gare des Aubrais.

A quelle hauteur se situera la station Est ? Comment garantir son intégration architecturale dans son environnement immédiat ?

Les quais de la station Est se situeront dans le cas le plus défavorable à 12m, soit l'équivalent du parking silo voisin. Son accès se fera via un escalator et un ascenseur. Le programme de consultation pour le marché de conception réalisation indiquera les prescriptions architecturales et urbaines à respecter.

CONCLUSION

Grégory Bouninneau remercie les participants pour la richesse de leurs contributions. Il rappelle qu'un atelier spécifique sur le secteur gare se tiendra durant le mois de mars 2016. Ce sera l'occasion de revenir les conditions d'intégration de la station télécabine (nuisances sonores, intégration volumétrique,...).