

# PROJET INTERIVES

*Compte-rendu du 4<sup>ème</sup> atelier de concertation*

*« Mobilité urbaine : déplacements, stationnement,  
intermodalités »*

## SOMMAIRE

AVANT-PROPOS.....	3
INTRODUCTIONS .....	4
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 4 – Mobilité urbaine : déplacements, stationnement, intermodalités

Le 25 novembre 2015, à l'école Michelet, 24 personnes, habitants et usagers du quartier, ont participé à l'atelier de concertation sur le projet INTERIVES, sur le thème « Mobilité urbaine ».

Après un rappel des grandes lignes du projet, les participants ont été invités à s'exprimer au sujet de la gestion de la circulation et du stationnement, des mobilités actives (piétons, cycles,...) et du transport en commun (usages, attentes,...).

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>

Ces échanges permettront de conforter les principes de mobilité attendue (modes, usages, qualités des espaces,...).

## 1.2 L'AVANCEMENT DU PROJET

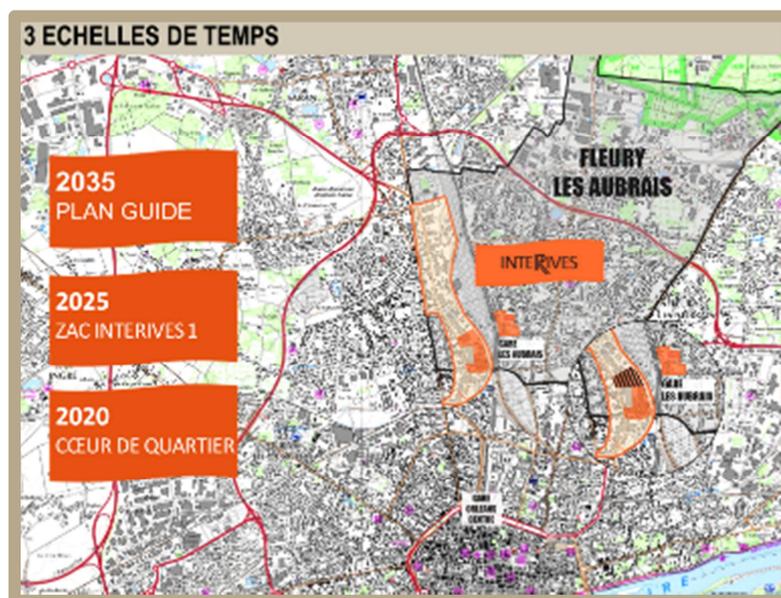
Damien Oberlé, urbaniste paysagiste à l'agence AAUPC – Maitre d'œuvre du projet, rappelle les grandes lignes du projet d'aménagement, tel que défini aujourd'hui dans le plan-guide qui sert de support à la réflexion d'ensemble.

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 m<sup>2</sup> 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.

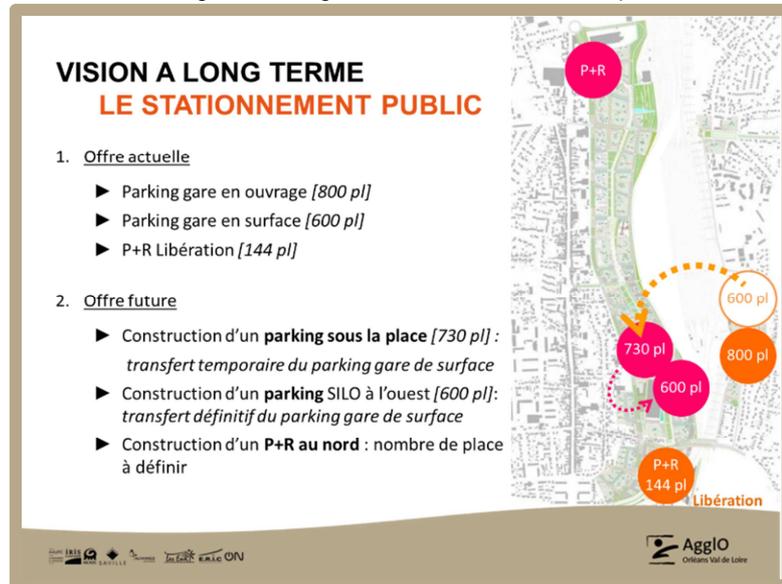
Ce nouveau morceau de ville sera modulable tout au long du projet, en fonction des opportunités foncières et de l'état du marché immobilier.

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.

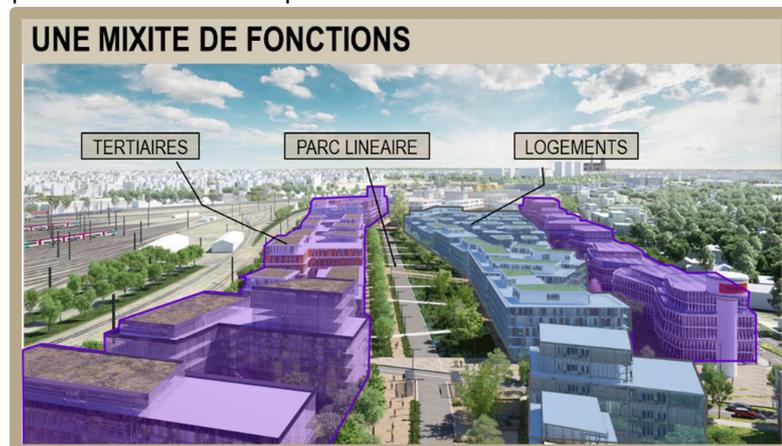




- une offre de stationnement redistribuée, avec la suppression du parking de surface de la gare des Aubrais au profit d'un parking souterrain sous la place « Danton » et si nécessaire un second parking en ouvrage sur la ZAC Interives 1. Ces parkings seront dimensionnés pour répondre aux besoins des usagers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

**La présentation se conclue par un rappel des grands enjeux en termes de mobilité avant d'ouvrir sur une séquence de questions réponses.**

Les enjeux de mobilité sont prégnants pour la réussite du projet Interives.

Il s'agit à la fois de :

- préserver la capacité de transit induit par la position du site d'entrée de ville
- développer les liens avec les territoires environnants avec les modes les plus adaptés
- constituer un pôle d'échange multimodal, élément structurant de l'organisation des transports
- de contribuer au développement d'une mobilité durable

L'ensemble des voies du quartier sont ainsi hiérarchisées en tenant compte de l'état existant et des flux générés par le projet Interives, afin d'arriver à un réseau global cohérent.

Plus largement, les enjeux de mobilité s'inscrivent au service du projet et d'une recherche d'une qualité urbaine et des fonctionnalités d'usages. Les solutions à l'étude s'inscrivent donc dans un contexte de convergence d'usages à organiser dans un espace contraint.

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

## **Comment vont être traités les principaux carrefours du quartier, giratoire ou carrefours à feux ?**

L'ensemble des axes primaires (RD2020, rue V. Hugo, rue de Joie, rue du 11 octobre) sont à double sens. Les carrefours de ces axes sont gérés par des carrefours à feux et prennent une géométrie particulière permettant de fluidifier le trafic : les axes entrant sur le carrefour sont doublés, les axes sortants intègrent une voie de rabattement. Les carrefours à feux facilitent les traversées piétonnes et l'insertion des cyclistes. Ils sont également moins consommateurs d'espace que les giratoires.

## **Comment seront pris en compte la circulation des véhicules de secours le long du parc/axe central, avec la création d'une voie de tram (circulation, proximité des caténaires) ?**

La fluidité de circulation des véhicules de secours est effectivement primordiale et sera améliorée par la création de la voie de transport en commun en site propre au cœur du quartier. Le choix du mode de transport en commun n'est pas arrêté (bus à haut niveau de service ou tramway). Les études complémentaires permettront d'éclairer les avantages et inconvénients des deux hypothèses, les conditions de circulation des véhicules d'urgence constituant un des critères d'analyse.

## **Dans le cadre de la suppression du parking en surface côté Est, le plan de circulation du quartier sera-t-il modifié ?**

En effet, la suppression du parking, conjuguée à la construction de programmes d'habitat et à la création de la station télécabine, amènera des évolutions du plan de circulation du quartier. Des hypothèses sont à l'étude et pourront être partagées à l'occasion de l'atelier spécifique « Secteur Lamartine – Gare des Aubrais ».

## **Quelle est l'emprise prévue au niveau de la rue Victor Hugo ? Des appropriations/démolitions de maisons situées en limite de parcelle sont-elles prévues ?**

La largeur du profil projeté de la rue V. Hugo est de 12.5m. L'étude mobilité montre qu'un profil courant en 2x1 voie est suffisant à la gestion des trafics attendus. Le nouveau profil propose donc une chaussée à double sens, bordée sur sa face ouest d'espaces de stationnements en typologie 'Lincoln' intercalés d'arbres d'alignements, et d'un trottoir de 2m de large.

Actuellement, la rue Victor Hugo joue le rôle de desserte locale des parcelles situées le long de la voie ferrée. Son profil actuel varie environ entre 8.5 et 9.5 m, pour une chaussée à double sens et des accotements stabilisés.

Il sera donc nécessaire d'augmenter l'emprise foncière prioritairement sur l'accotement le long du faisceau ferré et ponctuellement sur des parcelles privées.

**Des aménagements sont-ils prévus rue de Joie, pont de Joie, aux carrefours avec la rue Victor Hugo, la rue du Fg Bannier pour faciliter la circulation automobile ? Quel est le devenir de la rue de Joie, et plus particulièrement quelles seront les maisons détruites le long de l'axe ?**

La rue de Joie accueille un trafic de transit profitant de la présence du pont de Joie dans les échanges ouest/est. La largeur du profil actuel est d'environ 19.5 m. Les trottoirs sont larges et l'espace public a été requalifié à l'occasion de l'aménagement de la ligne de tram A. Le rond-point permettant de gérer l'intersection avec la rue de la Bourie Rouge, à cheval sur la plateforme du tramway, a été identifié comme un point accidentogène. Le projet prévoit une requalification des carrefours RD2020 x rue de Joie, rue V. Hugo x rue de Joie et la suppression du rond-point intermédiaire. Une étude mobilité est en cours pour préciser les conditions de faisabilité.

Une procédure d'expropriation est engagée pour l'acquisition de trois maisons adressées sur la rue de Joie (38 rue de Joie pour la requalification du carrefour RD2020 x rue de Joie, 16 et 18 rue de Joie pour la réalisation du transport en commun et du parc linéaire). Les contacts ont été établis entre les services de la communauté d'agglomération, la ville de Fleury les Aubrais et les propriétaires. Les autres maisons de la rue de Joie ont vocation à être conservées.

**Est-il prévu la création d'une connexion entre le Nord de la rue Victor Hugo et la tangentielle ?**

Cette hypothèse n'a pas été étudiée à ce jour. Le bouclage nord de la Rue V. Hugo est prévu au niveau du rond-point des crocus. Nous transmettons cette proposition au service Mobilités de la communauté d'agglomération pour analyse.

**Un choix a-t-il été fait entre un tram ou un bus à haut niveau de service en traversée du quartier ?**

Le choix du mode de transport en commun n'est pas arrêté, soit bus à haut niveau de service, soit tramway à terme. Les études complémentaires permettront d'éclairer les avantages et inconvénients des deux hypothèses pour aider la prise de décision des élus.

**Quels seront les itinéraires à vélo possibles et aménagés entre le Faubourg Bannier et l'Est du faisceau ferroviaire (pour accès gare, mairie de Fleury, collège André Chêne, etc...) ?**

Une des priorités du projet est de réussir la greffe avec les quartiers environnants et de réduire l'effet de rupture imposé par les voies ferrées. Aussi, le transport par câble urbain a pour fonction d'être un véritable trait d'union, à travers un temps de parcours réduit (2min) et un confort d'usages optimal avec la possibilité d'y embarquer des vélos notamment.

Cette volonté s'accompagne également d'une réflexion sur des améliorations des tunnels des Champs Bouchaud et de l'Ardoise pour améliorer la sécurité et le confort des piétons et cyclistes en particulier.

Enfin, nous prenons note de la volonté de poursuivre les aménagements de continuités douces vers le faubourg Bannier pour faciliter les liaisons Est-Ouest inter-quartier.

**Est-il prévu de sécuriser le tunnel des Champs Bouchaud pour les piétons et les cyclistes ? De mettre en place un alternat de circulation ? Voire de le réserver pour la circulation piéton et cycles ?**

Nous allons approfondir nos réflexions sur les conditions de sécurisation du tunnel des Champs Bouchaud pour les piétons et cycles tout en veillant à maintenir la capacité de transit de véhicules.

**Plusieurs participants invitent à élargir le périmètre de réflexion et d'aménagement des voies jusqu'au faubourg Banner.** Il est proposé la création de zones de rencontre, des zones 30 avec double sens cyclable, l'élargissement ou création de venelles, la sécurisation des traversées de la RD2020.

**Plusieurs participants mettent l'accent sur les aménagements pour les cyclistes et pour les piétons :**

- o Importance de la continuité des itinéraires et des aménagements (éviter les bandes cyclables qui s'arrêtent pour faire place à du stationnement, des pistes cyclables à « angle droit » pour rejoindre des bandes cyclables, ...)
- o Importance du partage de la voirie et de la modération des vitesses (développer des zones de rencontre, zones 30 notamment au niveau des rues de Joie, Danton, Hoche....)
- o Pour les piétons, les trottoirs doivent être larges et confortables en termes de revêtement, mais aussi de dévers (impraticabilité des trottoirs avec très nombreux « bateaux » pour les sorties de garages).
- o Pour rejoindre à vélo le centre-ville d'Orléans depuis la rue et le pont de Joie, les aménagements et voiries à l'ouest sont ressentis comme sécurisants. Il faut néanmoins aménager et sécuriser les traversées de la rue de Joie. Par contre, les participants déplorent les aménagements autour du cimetière d'Orléans: sur le boulevard Lamartine, la présence de stationnement sur le couloir bus-vélo ; sur le Boulevard Victor Hugo à Orléans, les pistes cyclables monodirectionnelles sécurisées par des bordures béton sont jugées peu « sécurisantes », l'absence de façade urbaine et le faible éclairage y participent également. Enfin, il est évoqué l'hypothèse de créer une piste à travers le cimetière.

## CONCLUSION

Grégory Bouninneau remercie les participants pour la richesse de leurs contributions et salue en particulier les habitants qui ont pris part aux quatre ateliers de concertation. Il conclue la réunion en invitant les participants à la réunion publique qui se tiendra le 18 février 2016 à la Passerelle qui sera l'occasion de partager une synthèse croisée des contributions des ateliers thématiques.