

Patrick DROUET

24, Voie Romaine d'ACQUEBOUILLE
45480 OUTARVILLE

☎: 09.75.42.37.96.

☎: 09.70.62.07.82.

✉: pdrouet.expert@wanadoo.fr

***ENQUÊTE PUBLIQUE CONCERNANT LA
REQUALIFICATION DU MAIL JAURES,
VILLE D'ORLEANS.***

Enquête publique du 15 novembre au 24 décembre 2010.

Arrêtés de Monsieur le Maire d'ORLEANS du 25 octobre et du 13 décembre 2010.

Janvier 2011.

Rapport d'enquête.

1) PRESENTATION DU PROJET ET DE L'ENQUETE.

2) ORGANISATION ET DEROULEMENT DE L'ENQUETE.

- 2.1) Mise en place.
- 2.2) Publicité.
- 2.3) Déroulement.

3) OBSERVATIONS DU PUBLIC.

- 3.1) Liste nominative des personnes physiques et morales ayant formulé des observations.
- 3.2) Liste des observations.

4) OBSERVATIONS DU COMMISSAIRE ENQUETEUR.

- 4.1) Concernant le dossier soumis à l'enquête.
- 4.2) Concernant les observations du public.
- 4.3) Concernant le projet.

Conclusions du Commissaire Enquêteur.

RAPPORT D'ENQUÊTE.

1) PRÉSENTATION DU PROJET ET DE L'ENQUÊTE.

La ville d'ORLEANS a engagé depuis de nombreuses années des travaux de revalorisation de son centre ville et des bords de Loire ; le projet de requalification du boulevard Jaurès, entre le boulevard Rocheplatte et la rue Croix de Bois, s'inscrit dans cette démarche.

En effet, le projet a pour ambition, selon le maître d'ouvrage, de « recomposer une continuité du territoire de la ville, du centre ancien vers les quartiers situés au-delà des mails ».

Ainsi, la ville profite de la traversée du boulevard Jaurès, au niveau de la porte Madeleine par la seconde ligne de tramway, CLEO, pour présenter ce projet.

Ce dernier prévoit :

- La mise à niveau des chaussées sur tout le mail entre les points d'aménagement indiqués supra, ce qui suppose la suppression de la trémie sous le carrefour Madeleine et l'ouvrage aérien franchissant le carrefour Saint Jean.
- La création d'une emprise routière de 2x3 voies - 2x4 voies au niveau de la place Madeleine - de chaque côté du mail.
- L'aménagement des places Saint Jean et de la Madeleine.
- L'aménagement paysager du mail compris entre les 2 voies routières.
- Les travaux préparatoires à la création d'un parking souterrain.

Compte tenu que le montant prévisionnel des travaux concernant une infrastructure routière est supérieur à 1 900 000 €, une enquête publique s'impose et s'inscrit dans le cadre juridique défini par les articles L.123-1 et suivants du Code de l'environnement, mais aussi d'un certain nombre de décrets, arrêtés et circulaires, s'inscrivant :

- Dans le Code de la Santé Publique.
- Dans le Code de l'Urbanisme.
- Dans le Code de la Construction et de l'habitation.
- Dans le Code de la Voirie Routière.

Les textes relatifs aux études d'impact et à la protection des sites, des paysages, de l'accès à la nature, la protection de la faune et de la flore relèvent du Code de l'Environnement.

Ainsi que tous les textes qui régissent la démocratisation des enquêtes publiques et relèvent également du Code de l'Environnement.

Les pièces suivantes du dossier ont été mises à la disposition du public, aux heures habituelles d'ouverture de la mairie :

- Préambule (*document INGEROP Conseil et Ingénierie*).
- Pièce A : Notice explicative précisant l'objet de l'enquête (*document INGEROP Conseil et Ingénierie*).

- Pièce B : Plan de situation et général des travaux (*document ERA – VO - SAINSAULIEU – COREDIA et INGEROP Conseil et Ingénierie*).
- Pièce C : Caractéristiques principales des ouvrages les plus importants (*document INGEROP Conseil et Ingénierie*).
- Pièce D : Appréciation sommaire des dépenses (*document INGEROP Conseil et Ingénierie*).
- Pièce E : Etude d'impact (*document INGEROP Conseil et Ingénierie*), avec le résumé non technique, et ses annexes :
 - Annexe 1 : Avis de l'autorité environnementale et éléments de réponse de la Ville (*documents Préfecture du Loiret et Ville d'Orléans*).
 - Annexe 2 : Illustrations Places Madeleine et St Jean (*document Ville d'Orléans*).
 - Annexe 3 : Etude de circulation sur la RD 2020 (*documents CERYX, DYNALOGIC et INGEDIA*).
 - Annexe 4 : Etude acoustique (*document IPROCIA*).
 - Annexe 5 : Les textes qui régissent l'enquête publique (*document INGEROP Conseil et Ingénierie*).
 - Annexe 6 : délibérations du Conseil Municipal du 28 novembre 2008 et 31 mars 2009 (*document Ville d'Orléans*).
- Le registre d'enquête mis à disposition en mairie, place de l'Etape et exceptionnellement en mairie annexe du quartier Madeleine, le 22 décembre 2010.

Durant toute la durée de l'enquête, une personne a accueilli le public, dans le hall situé près de la Salle Thinat ; elle a mis à disposition le dossier d'enquête et les registres et organisé les visites du public durant les permanences.

2) ORGANISATION ET DEROULEMENT DE L'ENQUETE.

2.1) Mise en place.

M. le Maire d'ORLEANS a saisi Madame le Président du Tribunal Administratif d'ORLEANS afin de désigner un Commissaire Enquêteur pour conduire cette enquête publique.

Le Commissaire enquêteur a été désigné par décision du Tribunal administratif n° **E100000156/45 du 8 juillet 2010.**

Préalablement à l'enquête, j'ai rencontré :

- Le 1^{er} octobre 2010, les services de la ville d'ORLEANS chargées directement du projet et du suivi de l'enquête publique, soit M. Didier BUDNIAK, Chef de projet, DGST, Mme Gwénaëlle BROSSARD-VIE, Chargée de mission, DGST et Melle Isabelle MONGINOUX, Assistante, Direction de l'Urbanisme.

Cette réunion avait pour objet de prendre connaissance du projet, des documents mis à l'enquête, constater que certains manquaient pour compléter le dossier

(étude acoustique et de comptage de véhicules, avis de l'autorité environnementale et les éléments de réponse de la Ville d'ORLEANS à celle-ci), visiter les lieux, objet du projet et de mettre en place l'enquête publique : durée, dates d'ouverture et clôture, permanences, lieu...

Il a été proposé à l'issue de cette réunion une seconde réunion visant à vérifier les corrections apportées au dossier, la complétude de celui-ci, avec l'ajout de l'étude de circulation, la réponse de la ville à l'avis de l'autorité environnementale et les délibérations de conseil municipal conduisant au choix du projet.

- Le 14 octobre 2010, les Services Techniques et de l'Urbanisme de la ville d'ORLEANS, réunis autour de M. Olivier CARRE, Député et premier Maire-adjoint chargé de l'Urbanisme à la ville d'ORLEANS, et représentés par M. PILOT, Directeur Général des Services, M. BAZIN, Directeur Général des Services Techniques, M. GUY, Directeur Général Adjoint du Développement urbain, M. REVAUD, Directeur de l'Urbanisme, M. BUDNIAK et Mme LUDER-PESCHEUX, Responsable du Pôle Etudes Centre-Ville.

Cette réunion a été l'occasion de proposer de corriger certains documents pour en améliorer la lecture.

Un certain nombre de questions ont été posées au maître d'ouvrage sur le projet.

- Le 8 novembre 2010, j'ai parafé l'ensemble des pièces du dossier et un certain nombre de registres d'enquête ; au fur et à mesure de l'avancement de l'enquête, d'autres registres seront parafés.

Le 25 octobre 2010, M. le Maire d'ORLEANS a pris un arrêté prescrivant l'ouverture d'une enquête publique.

Cet arrêté prescrivant une enquête publique porte sur la « **Requalification du Boulevard Jean Jaurès, ville d'ORLEANS** ».

Les enjeux du projet de requalification du Boulevard Jean Jaurès y sont exposés.

Douze articles précisent :

- Les dates d'ouverture et de clôture de l'enquête publique, sa durée et le rappel du projet (art. 1).
- Les jours et heures de mise à disposition du dossier au public (art. 2).
- Le nom du Commissaire enquêteur (art. 3).
- Les jours et heures de permanence du Commissaire enquêteur et l'adresse où envoyer le courrier au Commissaire enquêteur (art. 4).
- Les modalités de clôture de l'enquête et de remise du rapport et conclusions du Commissaire enquêteur (art. 5).
- Les modalités de communication par avis au public (affichage et publicité dans 2 journaux) (art. 6).
- La consultation du rapport d'enquête et des conclusions du Commissaire enquêteur, après l'enquête (art. 7)
- La précision que l'étude d'impact est jointe au dossier (art. 8).
- La notification de l'arrêté aux personnes concernées (art. 9).

- L'autorité, le Conseil municipal de la ville d'ORLEANS, qui se prononcera sur l'intérêt de l'opération projetée, après enquête publique (art. 10).
- L'identité des personnes responsables du projet et auprès de qui des informations peuvent être demandées (art. 11).
- La personne chargée de l'exécution de l'arrêté (art. 12).

Le 9 décembre 2010, le soussigné Commissaire enquêteur, eu égard aux difficultés d'accès au Centre municipal, liées aux travaux de la seconde ligne de tramway, aux intempéries et à la demande formulée par des associations représentant les quartiers et les habitants proches du boulevard Jaurès, a décidé de prolonger la durée de l'enquête publique.

Le **13 décembre 2010, M. le Maire d'ORLEANS a pris un nouvel arrêté** prescrivant la prorogation de l'enquête publique jusqu'au 24 décembre 2010, 12 heures.

2.2) Publicité.

La publicité de l'enquête a été assurée :

- par affichage sur document plastifié de 30x42 cm disposés en de nombreux endroits (environ 47) disposés sur le mail Jaurès et dans les rues et places voisines ; un affichage extérieur a été réalisé à la mairie Place de l'Etape et aux différentes mairies de proximité.
Ces affichages ont été constatés par la SCP VIGNY, huissiers de justice à ORLEANS, les 29 et 30/10/2010, avant l'ouverture de l'enquête, les 21 et 24 décembre 2010.
Ceci a fait l'objet de rédactions de 3 procès verbaux de constat mis à disposition du soussigné Commissaire enquêteur.
- par voie de presse à la rubrique "Annonces Légales", dans les journaux suivants :
 - La République du Centre des 28 octobre et 18 novembre 2010,
 - Le Journal de Gien des 28 octobre et 18 novembre 2010.
- Sur le site internet de la Ville d'ORLEANS.

Parallèlement à la publicité officielle et légale, il convient de noter que le public a largement été averti de l'existence et la nature de l'enquête par les médias locaux : la République du Centre, relatant de nombreuses fois l'information et la radio locale France Bleu ORLEANS qui lors des flashs d'information a évoqué le sujet.

Nous pouvons considérer que l'information du public a été très correcte.

2.3) Déroulement.

L'enquête publique s'est régulièrement déroulée du **lundi 15 novembre 2010 au vendredi 17 décembre 2010 inclus, puis a été prorogée jusqu'au vendredi 24 décembre à 12 heures**, soit 39 jours consécutifs et 12 heures à la mairie d'ORLEANS et à la mairie annexe dite de quartier, à la Madeleine ; il n'y a eu aucun incident de nature à perturber cette enquête.

Le climat général de l'enquête peut être qualifié de correct et emprunt de civilité ; les permanences ont eu une fréquentation modérée avec toutefois une augmentation en seconde

partie d'enquête ; la dernière permanence, réalisée à la mairie de proximité de Madeleine a été très fréquentée et la durée de celle-ci s'est prolongée au-delà de l'heure convenue pour permettre à tous de s'exprimer.

Il semble que le public soit venu en nombre relativement limité compte tenu de la nature et l'importance de l'enquête ; environ 160 personnes ont été comptabilisées, venues consulter le dossier et éventuellement déposer leurs observations.

Il est à noter que plusieurs membres d'associations ou de partis politiques sont venus plusieurs fois, consulter le dossier et / ou exposer leur point de vue par des observations sur le registre.

J'ai tenu les permanences, en mairie d'ORLEANS, au centre municipal, Place de l'Etape:

- Le lundi 15 novembre 2010 de 9 heures à 12 heures.
- Le mercredi 24 novembre 2010 de 14 heures 30 à 17 heures 30.
- Le samedi 4 décembre 2010 de 9 heures à 12 heures.
- Le jeudi 9 décembre 2010 de 13 heures 30 à 16 heures 30.
- Le vendredi 17 décembre 2010 de 14 heures à 17 heures.

Et pendant la prolongation, une nouvelle permanence :

- Le mercredi 22 décembre 2010 de 14 heures à 17 heures à la mairie de quartier Madeleine.

Remarque : un certain nombre de personnes physiques et morales (22) ont déposé dans le registre (cf. observations ci-dessous) une demande de prolongation de l'enquête et de décentralisation du lieu d'enquête.

Lors de chaque permanence, la vérification de l'affichage a été systématique en mairie Centrale.

A l'issue de l'enquête publique, M. le Maire d'ORLEANS a clos et signé les 11 registres d'enquêtes.

Le 24 décembre après-midi, j'ai vérifié avec Melle MONGINOUX l'ensemble des registres d'enquête et recueilli toutes les observations.

Le 30 décembre 2010, j'ai reçu de la Mairie :

- Le certificat attestant de l'affichage de l'avis d'enquête, signé de M. le Maire d'ORLEANS.
- Le certificat constatant le dépôt en mairie du dossier d'enquête, signé de M. le Maire d'ORLEANS.

Parallèlement à l'enquête, j'ai rencontré, à leur demande, M. le Député Maire d'ORLEANS, M. Serge GROUARD et M. le Sénateur du LOIRET, M. Jean-Pierre SUEUR.

Le 6 janvier 2011, j'ai rencontré M. CARRE, assisté de responsables des services de l'Urbanisme et de la Ville: MM PILOT, BAZIN, REVAUD, BUDNIAK et Melle MONGINOUX ; cette réunion avait pour objet de faire part au maître d'ouvrage des observations présentées, classées par thème et de l'inviter à faire connaître son avis sur ces observations. Il a

été remis au maître d'ouvrage, le résultat du dépouillement des observations avec le classement par thème.

Le 10 janvier 2011, j'ai rencontré les représentants de l'autorité environnementale, à la DREAL.

Au vu des différents points présentés ci-dessus, et par comparaison avec les dispositions prévues par l'arrêté de M. le Député Maire d'ORLEANS prescrivant l'ouverture de cette enquête publique, il nous apparaît que la procédure a bien été respectée.

3) OBSERVATIONS DU PUBLIC.

Durant les 6 permanences tenues en mairie, une quarantaine de personnes, seules ou en groupe (couples, membres d'associations), a été rencontrée, venus prendre connaissance du projet, poser des questions et le cas échéant formuler des observations écrites ou déposer le document qu'elles souhaitaient annexer au registre.

Les permanences ont suscité un intérêt légitime, notamment de la part des habitants - ou leurs représentants - situés à proximité du boulevard Jaurès ; environ 160 personnes sont venues consulter le dossier pendant toute la durée de l'enquête.

Mais à l'exception de la dernière semaine, il y a eu une affluence modérée et les permanences ont permis une bonne écoute du public venu rencontrer le Commissaire enquêteur.

Cent dix neuf observations ont été portées sur **11 registres** d'enquête ; bon nombre ont été envoyées au Commissaire Enquêteur, au siège de l'enquête ; d'autres personnes ont écrit leurs observations sur papier libre et ont souhaité qu'elles soient annexées au registre d'enquête.

Un courriel a été enregistré.

Par ailleurs, un courrier daté du 24 décembre 2010, posté le 27 décembre 2010 a été reçu en mairie le 29 décembre.

Cette **observation ne peut donc pas être jugée recevable car hors délais** ; cependant ce courrier reprend des points de vue exprimés par de nombreuses personnes.

Pour faciliter la compréhension, les observations ont été classées et numérotées par ordre d'inscription sur le registre ou de réception en mairie.

3.1) Liste nominative des personnes physiques et morales ayant formulé des observations.

Remarques : certains signataires n'ont pas précisé leur identité, ou leur prénom ; certains noms sont illisibles ou l'orthographe difficilement exploitable (signalé par un ?); plusieurs personnes physiques et morales ont déposé plusieurs observations.

Les observations ont été formulées sur les 11 registres, mais un grand nombre a été déposé sous forme de lettre, dossier ou rapport déposés ou envoyés en mairie ; un courriel a été enregistré.

- 1 : Association ADAQOO.
- 2 : M. Bernard BOISSEAU.
- 3 : Mme Mary Bridget FOUCHER.
- 4 : M. Claude NUGUE.
- 5 : Mme Myriam GUERID.
- 6 : M. Jean-Luc MIRLOUP, ADAQOO.
- 7 : nom illisible.
- 8 : M. GIRAUDET.
- 9 : M. F. LEBON.
- 10 : M. Emmanuel DUHEM.
- 11°: Mme Elisabeth CHENAULT.
- 12°: nom illisible.
- 13°: M. ou Mme R.A CORNU.
- 14°: M. ou Mme P. GRILLON.
- 15°: M. ou Mme A. MENGALDE.
- 16°: M. Jean-Luc MIRLOUP, ADAQOO.
- 17°: Association ADAQOO.
- 18°: Mme Céline DUPONT.
- 19°: Association SCEVE Bannier Châteaudun Dunois.
- 20°: M. Maurice ELAIN.
- 21°: Mme Christine TURPYN.
- 22°: M. Benjamin KIRCHNER.
- 23°: M. Jacques LEMAIGNEN.
- 24°: M. Jean-Jacques OUROUX (?).
- 25°: M. Claude THIBERGE, Association du Centre Ville de St Jean de Braye.
- 26°: M. et Mme J.F et F. LABIDOIRE.
- 27°: nom illisible.
- 28°: nom illisible.
- 29°: M. ou Mme PAVARD (?).
- 30°: M. Philippe LORME.
- 31°: M. Alain SCHMITT.
- 32°: nom illisible.
- 33°: M. ou Mme J.N. ROUZAUD.
- 34°: M. et Mme Alain et Marie-Christine MICHAUD.
- 35 : M. ou Mme J. DARGENT.
- 36 : M. ou Mme M. GRANJON.
- 37 : M. ou Mme J. VERDIER-RIVIERE.
- 38 : M. Philippe VERDIER.
- 39 : M. François PRINTANIER.
- 40 : M. Michel GUERIN, Conseiller Général Canton Ingré.
- 41 : M. Christian RENIE.
- 42 : M. Jean-Michel GOLEC.
- 43 : M. ou Mme A. MARECHAU.
- 44 : MM Claude et Gilbert CARREAU.
- 45 : M. Michel AUBRY.
- 46 : M. Christian FLEURET.
- 47 : Mme Anne CHARLEUX.
- 48 : M. Claude THIBERGE.
- 49 : M. Pierre MOREAU.
- 50 : M. Bruno VANNIER.

- 51 : Association MNLE.**
- 52 : Association MNLE.**
- 53 : JP PM**
- 54 : SG (?).**
- 55 : nom illisible.**
- 56 : M. André HUGUET.**
- 57 : Mme Martine GEBUSSON.**
- 58 : Mme M. CONVET (?).**
- 59 : M. Hervé de MOISSAC.**
- 60 : M. Denis BAUDE.**
- 61 : M. Pierre POTHEE, Association MNLE.**
- 62 : M. François NALIN.**
- 63 : Mme Pascale ROJO.**
- 64 : M. et Mme DUMERAIN.**
- 65 : Mme Suzanne LE TIRANT.**
- 66 : M. ou Mme M. PLUVINAGE LE FUR (ADAQ).**
- 67 : M. ou Mme L. ATHENES.**
- 68 : Mme Sophie PERLOT.**
- 69 : Mme G. de la FONTAINE.**
- 70 : Mme A. PITTINO.**
- 71 : M. Etienne BORDRON.**
- 72 : Pétition déposée par M. Philippe LORME.**
- 73 : M. Robert TRELLU.**
- 74 : Inconnu.**
- 75 : M. GUY BARRIER.**
- 76 : M. Gérard SUSTRAC.**
- 77 : Mme Corinne LEVELEUX-TEXEIRA, Conseillère municipale d'Orléans.**
- 78 : M. Jean-Christophe HAGLUND, Conseiller municipal d'Olivet.**
- 79 : Illisible.**
- 80 : Mme Marie-Claude DUVAL.**
- 81 : M. ou Mme Ph. BERCHOFF.**
- 82 : M. ou Mme D. SALLE (?).**
- 83 : M. ou Mme JL DELFAU.**
- 84 : M. Rémy BLONDEL.**
- 85 : M. ou Mme G. KOUNOWSKI (?).**
- 86 : M. ou Mme Ph. MAUGEAIS.**
- 87 : Association ADAQOO.**
- 88 : M. Jean-Louis RENAUD.**
- 89 : Mme Elisabeth BOURGOIN.**
- 90 : M. Guy BOUTIN.**
- 91 : Mme Marie-Hélène BRANCHU.**
- 92 : M. Patrick LE PORT.**
- 93 : M. et Mme Bernard et Véronique VILLE.**
- 94 : Mme Fabienne CARUEL.**
- 95 : M. Gérard NALTET.**
- 96 : Association ADAQOO.**
- 97 : M. Michel PESTY.**
- 98 : Groupe Communiste et Progressiste (MM Dominique LEBRUN et Michel DETRIGNE).**
- 99 : Association MLNE (dépôt d'une pétition rassemblant 345 signatures).**

- 100 : M. Jean-Armel HUBAULT.**
101 : Association SCEVE (dépôt d'une pétition rassemblant 4 signatures).
102 : M. Gérard BOUCHARDON.
103 : M. Roland CANALE.
**104 : Association Lutte Contre la Violence Routière (M. Pierre-Louis VALLS
Président LCVR).**
105 : M. ARMAND.
106 : M. Jean-Louis RENAUD.
107 : M. Oliver CARRE, 1^{er} Maire adjoint Orléans.
108 : Association CCASAAO (Secrétaire Général Mme Michèle PLUVINAGE).
109 : M. Yves LANNIC.
110 : Mme Marie-Odile BORDRON.
111 : Groupe des élus "Socialistes, Verts et apparentés" d'ORLEANS.
112 : Mme Maryvonne HAUTIN, Maire de Saran.
113 : M. Hervé CONDAMINAS.
114 : M. Jean-Pierre SUEUR, Sénateur du Loiret.
115 : Association ADAQOO.
116 : M. Jean PICARD.
117 : Association ADAQOO.
118 : Groupe des élus "Socialistes, Verts et apparentés" d'ORLEANS.
119 : Melle Sophie GUILLOT.

A la lecture de la liste, on constate qu'un certain nombre d'élus ayant un mandant local, départemental ou national, d'associations se sont exprimés par des observations, dont certaines répétées.

On citera, dans l'ordre de dépôt d'observations écrites (inscrites sur les registres ou reçues par courrier) :

➤ Elus :

M. Michel GUERIN, Conseiller Général Canton Ingré.
Mme Corinne LEVELEUX-TEXEIRA, Conseillère municipale d'Orléans.
M. Jean-Christophe HAGLUND, Conseiller municipal d'Olivet.
Groupe Communiste et Progressiste (MM Dominique LEBRUN et Michel DETRIGNE).
M. Oliver CARRE, 1^{er} Maire adjoint Orléans.
Groupe des élus "Socialistes, Verts et apparentés" d'ORLEANS.
Mme Maryvonne HAUTIN, Maire de Saran et le conseil municipal de SARAN.
M. Jean-Pierre SUEUR, Sénateur du Loiret.

➤ Associations (ou leurs représentants) :

Association ADAQOO.
Association SCEVE Bannier Châteaudun Dunois.
Association du Centre Ville de St Jean de Braye.
Association MNLE.
ADAQ ; est-ce identique à ADAQOO ?
Association Lutte Contre la Violence Routière
Association CCASAAO

3.2) Liste des observations.

Compte tenu du nombre d'observations, de la teneur de chacune d'elles qui aborde plusieurs thèmes à la fois, et pour une meilleure lisibilité du document et un meilleur traitement de chaque observation, il a été dressé un tableau récapitulatif par type d'observation déposée sur le registre (*à droite du tableau, le n° de l'observation comme défini supra*) :

PROJET PRECIPITE ou HATIF : report projet demandé	3-6-10-11-12-15-19-22-24-25-27-32-34-41-45-59-78-79-84-90-93-95-103-104-105-106-110-117.
PROJET INCOMPLET ou COMPLEXE :	5-19-25-42-51-60-64-66-76-77-78-79-83-84-98-104-105-106-116.
MANQUE DE CONCERTATION PREALABLE :	3-5-6-14-20-22-24-25-26-46-60-64-71-85-89-94-96-98-108-110-115.
INTERROGATION SUR MAÎTRE D'OUVRAGE PAR RAPPORT AU PROJET : commune ou agglo	5-10-11-12-25-51-64-77-84-85-87-96-98-104-105-106-111-115-118.
MANQUE DE COHERENCE PROJET AVEC OBJECTIFS SCOT ET PDU :	30-51-64-77-104-106-118.
ACCORD EMBELLISSEMENT MAIL :	8-13-15-21-30-31-32-33-35-37-39-40-41-50-68-69-70-96-106.
ACCORD POUR PROJET (suppression trémie...) :	8-29-31-50-68-69-70-86-106-107.
CONTRE PROJET : cause complication du trafic routier, création verrous anti-fluidité, voie structurante :	2-3-4-5-6-7-9-12-13-14-15-16-18-19-20-22-23-25-26-27-29-30-33-34-36-37-38-39-40-41-42-44-46-48-51-53-54-56-57-59-60-62-64-65-66-67-71-72-74-75-77-78-80-83-84-85-86-88-89-91-92-93-95-96-97-98-100-102-104-105-106-109-110-112-113-114-115-116-117-118-119
CONTRE PROJET : cause pollution :	3-4-5-6-9-12-14-16-19-20-22-29-30-32-34-36-38-40-41-44-46-48-51-57-58-59-64-65-66-84-85-89-92-94-96-97-98-104-105-106-108-110-115-116-119.
CONTRE PROJET : cause bruit	3-4-5-6-16-19-20-22-26-29-30-32-36-38-41-46-48-51-57-58-59-64-65-66-85-89-92-93-94-96-104-105-106-108-109-110-115-119.
DANGEROUSITE : traversée chaussée et accès mail	3-4-5-6-16-20-22-32-34-37-38-41-44-46-48-51-57-62-64-65-71-77-79-85-104-110-118.
COÛT : dépenses importantes, manque de précisions sur le coût	2-7-9-10-11-12-18-22-28-30-34-41-47-49-51-55-61-64-72-77-87-90-98-100-103-104-105-108-117-119.
CONTRE IMPLANTATION PARKING SOUS MAIL : inutilité, dangerosité entrées-sorties	4-5-6-9-12-14-16-18-20-25-26-28-29-30-34-35-36-37-38-40-41-42-44-46-47-48-51-54-57-60-62-64-66-71-72-73-76-77-78-79-84-85-86-91-92-95-96-103-104-105-106-108-110-114-115-118.
PARKING A UN AUTRE ENDROIT (Baron – ancien Hôpital...) :	5-7-14-16-27-34-35-36-38-41-47-51-64-67-71-74-79-81-84-86-89-95-96-98-100-110-113-114-115.
DANGEROUSITE CONSTRUCTION PARKING : cavités	4-41.
POUR IMPLANTATION PARKING SOUS MAIL :	21-31-50-68-69-70-82.

IMPACT DU PROJET SUR QUARTIERS VOISINS :	1-2-5-10-11-12-14-19-30-43-64-95-98-100.
ABSENCE PRISE EN COMPTE VOIE EN SITE PROPRE (bus, véhicules prioritaires, cycles) :	3-5-6-12-13-14-16-20-21-24-26-32-34-36-38-41-47-48-51-58-64-78-79-83-84-92-96-104-105-106-110-114-115-117-118.
ABSENCE REFLEXION TRACES ALTERNATIFS D'EVITEMENT DE LA RD 2020 :	2-8-16-19-20-22-23-24-32-34-36-38-41-44-45-51-52-57-58-59-64-76-77-78-85-89-90-95-96-98-100-104-105-106-115-114-117.
DEMANDE GRATUITE AUTOROUTE : en partie urbaine avec nouvelle sortie ST PRYVE :	4-5-36-39-40-41-51-52-57-59-71-78-79-89-96-98-100_105-106-112-114-115-117-118.
CONTOURNEMENT ORLEANS SOUHAITE :	13-59-78-98-105.
DEMANDE MAINTIEN TREMIE OU CREATION VOIE ENTERREE OU PARTIELLEMENT ENTERREE :	3-4-6-9-12-20-22-29-30-33-34-36-39-41-42-44-45-46-47-55-56-57-58-60-63-73-74-76-84-86-89-90-91-92-93-95-96-98-100-102-104-109-112-113-115-114-117.
DEMANDE 2x3 VOIES SUR COTES : projet avec voie en site propre et circulation centrale semi-enterrée	6-16-38-47-48-73-74-117-118.
ACCORD AVEC PROJET ADAQOO :	7-73-79-93-105-108-109-117.
ABSENCE ETUDES COMPARATIVES SUR AUTRES PROJETS ET ETUDES PARTICULIERES :	17-83-84-87-88-96-100-104.
INTERROGATION SUR TRAVAUX DEJA COMMENCEES :	87-94.
TRAVAUX INSUPPORTABLES : bruit...	28-45-64-98-119.
DEMANDE DECENTRALISATION LIEU ENQUETE PUBLIQUE :	1-4-5-11-12-14-16-20-26-29-32-51-64-71-89-96-104-110-115.
DEMANDE PROLONGATION DUREE ENQUETE :	16-32-51.
DEPOTS DE PLANS, PHOTOS, CROQUIS, DESSINS :	6-19-52-74-88-89-96-98-106-115.
DEPOTS DE PETITIONS :	4 pétitions déposées : ADAQOO (1053 signataires) ; MNLE (345 signataires), SCEVE (23 signataires), PETITIONS EN LIGNE (47 signataires).
DIVERS :	54-64.
HORS SUJET * :	7-9-12-49-51-61-76-98.

* : signifie qu'une partie des observations déposées ne concernait pas le sujet de l'enquête publique.

Remarque : à la lecture de la pétition déposée sur le site Mes Opinions.com en ligne, 2 signataires apparaissent 2 fois.

Les pétitions rassemblent 1 468 signataires, dont quelques-uns qui ont déposé des observations à titre personnel ou pour le compte d'associations.

On peut considérer qu'environ 1 550 personnes se sont exprimées par écrit et quelques-unes oralement, soit au total moins de 1 600 personnes ; ce qui représente environ 1,5% de la

population de la Ville d'ORLEANS et moins de 0,6 % de la population de l'Agglo ; celle-ci étant en effet concernée par le projet, étant donné le nombre d'habitants allant travaillé ou se déplaçant du nord au sud de l'agglomération et empruntant la RD 2020 dans la traversée d'ORLEANS.

Ce chiffre est plutôt faible mais est représentatif de ce qui est constaté dans bon nombre d'enquêtes publiques, notamment lorsque le projet n'impacte pas de façon directe la propriété.

On s'étonnera également que les municipalités de l'Agglo ne se soient pas manifestées durant l'enquête publique, hormis la commune de SARAN et un conseiller municipal d'OLIVET. Il faut rappeler que bon nombre d'automobilistes empruntant le boulevard Jaurès vivent et travaillent dans l'Agglo et que le projet aura des répercussions sur leurs déplacements.

Il apparaît à la lecture du tableau qu'une majorité d'observations traduisent une opposition au projet, bien que la quasi-unanimité approuve l'aménagement de ce mail Jaurès.

Les quelques personnes rencontrées lors des permanences et qui n'ont pas déposé d'observation ont également manifesté oralement une opposition au projet reprenant tout ou partie des thèmes abordés supra.

4) OBSERVATIONS DU COMMISSAIRE ENQUETEUR.

4.1) Concernant le dossier soumis à enquête.

Les documents mis à l'enquête sont nombreux et relativement exhaustifs.

Certains dossiers sont complexes et l'utilisation de termes et abréviations techniques ne favorise pas la lecture ; beaucoup de visiteurs l'ont dit et pour les plus assidus, de nombreuses lectures ont été nécessaires pour assimiler l'ensemble des documents.

Sur la forme, on peut regretter quelques insuffisances : manque de légende ou légendes illisibles, confusion des couleurs, caractères d'imprimerie trop petits...

Dans l'annexe « Etude de circulation », document très complet, la lecture des nombreux plans de circulation avec les trafics est rendue difficile par l'absence d'inscription des noms des rues.

Les tableaux de l'étude acoustique sont particulièrement difficiles à lire.

De nombreuses corrections ont été apportées à la suite de la réunion du 1^{er} octobre à l'issue de laquelle j'avais emporté les documents et faire une première lecture qui a conduit à corriger certains points.

Sur le fond, nous constatons que n'ont pas été annexés au dossier les éléments appréciatifs de la qualité de l'air ; l'étude commandée par la ville n'a pas été fournie avant la fin de l'enquête ; de plus, elle ne porte que sur le NO2.

Nous avons regretté également l'absence d'un plan général de la ville avec les principaux axes routiers et les ponts ; une carte plus précise du quartier avec toutes les rues aurait mérité de figurer dans le document (résumé non technique ou notice explicative).

4.2) Concernant les observations du public.

Suite aux observations portées par le public et à la réunion du 6 janvier 2011, le maître d'ouvrage a fait connaître sa position sur chaque thème traité ; celle-ci **est résumée et reprise** ci-dessous, par thème comme présenté au § 3.2, et **en caractère gras**.

A la suite de chacune de ces réponses, le soussigné Commissaire enquêteur a apporté son avis, s'il le juge nécessaire.

Pour faciliter la lecture, *l'avis du Commissaire enquêteur a été inscrit en italique.*

PROJET PRECIPITE ou HATIF : report du projet demandé :

L'avancement du projet et des études est en cohérence avec le planning de l'ensemble des projets structurants de l'intra mail (CLEO, restructuration de l'hôpital ZAC Carmes Madeleine) et respecte les étapes élémentaires.

Le principe de mener dans un secteur donné un grand nombre de chantiers en même temps peut optimiser la gestion de ceux-ci, mais entraîner de lourds désagréments et un sentiment de rejet par les riverains et les usagers de la RD2020, exprimé sur les registres.

PROJET INCOMPLET ou COMPLEXE :

Le projet est clair et consiste à réaliser un mail paysager en continuité de celui existant au nord et aménager les carrefours Jaurès et St Jean pour « marquer » les anciennes portes de la ville.

Il a pour objectif de « recoudre » la ville entre l'intra mail et le quartier Madeleine ; la liaison avec la Loire interviendra dans un second temps ; elle sera liée et traitée dans la continuité. Les études sont en cours par l'équipe de la maîtrise d'œuvre.

La complexité du dossier est liée à la construction du dossier d'étude d'impact qui nécessite un formalisme précis.

Le fait que le projet n'inclut pas la partie sud du mail Jaurès donne l'impression que celui-ci est incomplet et ne traduit pas un désir de continuité de l'aménagement.

Il est vrai que l'aménagement de la partie sud du mail est complexe avec la liaison avec les quais et le pont Joffre ; en outre le coût d'un tel projet aurait été beaucoup plus élevé.

Mais le vrai projet d'aménagement des mails ne doit-il pas inclure le boulevard de Verdun et le mail Rocheplatte, et requalifier la voirie de la gare à la Loire ?

Et le projet d'aménager la RD2020 ne devrait-il pas traiter conjointement le sud Loire et les mails, depuis la gare ?

La double maîtrise d'ouvrage : l'Agglomération Orléanaise d'une part et ville d'ORLEANS d'autre part, complique la gestion de cette route et les projets de requalifications successifs.

MANQUE DE CONCERTATION PREALABLE :

Il est rappelé :

- l'exposition d'urbanisme avril – juin 2006 avec les premières esquisses du projet présentées.

- le projet a été au cœur de la campagne municipale de 2008 et a fait l'objet de débats et articles dans la presse.

- la concertation préalable de la ZAC des Carmes Madeleine a intégrer le projet des mails ; réunion publique le 11/12/2008, dossier explicatif avec cahier d'observations mis à disposition du public à la mairie de proximité du 15/12/2008 au 23/01/2009.

- la conseil municipal en date du 27/03/2009 a pris acte du bilan de la concertation préalable.

- réunion publique Jaurès : 26/04/2010.

- réunion sur les projets du quartier Carmes, ZAC, mails et requalification des voiries : 04/06/2010.

En l'absence de connaissance objective sur la qualité de la concertation préalable, le soussigné Commissaire enquêteur se gardera de donner un avis sur celle-ci. Mais, compte tenu de l'avis du maître d'ouvrage, il semble que la concertation préalable a été respectée.

INTERROGATION SUR MAÎTRE D'OUVRAGE PAR RAPPORT AU PROJET : commune ou AggLO :

Le projet du mail Jaurès est un projet important d'urbanisme, ce qui justifie que la Ville soit maître d'ouvrage.

La RD2020 est en cours de transfert du département du Loiret vers la ville ; il ne sera pas nécessaire de signer une convention de voirie pour la phase travaux.

Les travaux sur la RD2020 concernent la création de carrefours sur un axe d'intérêt communautaire, avec un faible impact en terme d'urbanisme. Ces travaux sont de la compétence de l'AggLO qui en est donc maître d'ouvrage.

Sur le Boulevard Jaurès, s'il est vrai que la création de nouveaux carrefours et des aménagements connexes à CLEO sont de la compétence de l'AggLO, la création de deux places qualitatives, la création d'un aménagement paysager complètement intégrés au projet intra-mail sont du domaine de compétence de la Ville. Il en est de même pour la création d'un parking dont une partie est réalisée par la Ville .

Une co-maîtrise d'ouvrage est donc plutôt indiquée. Compte tenu des disponibilités des services techniques, la Ville d'Orléans a été nommée maître d'ouvrage pilote et l'AggLO a versé un fonds de concours (délibération au conseil d'agglo) équivalent à 50% du montant total du projet.

La ville d'Orléans est donc maître d'ouvrage des travaux. Toutefois les services travaillent directement en liaison avec ceux de l'AggLO concernant CLEO et les impacts sur la circulation entre autres. Les études de circulation ont été échangées ou mises en commun avec respect des contraintes de l'AggLO dont le PDU.

Il convient d'ajouter que le Conseil Général ne pouvait pas être porteur d'un projet de nature urbaine compte tenu de l'aspect aménagement urbain attaché à ce projet.

De nombreuses routes départementales seront vraisemblablement transférées aux communes après diagnostic routier.

MANQUE DE COHERENCE PROJET AVEC OBJECTIFS SCOT ET PDU :

La cohérence avec le SCOT et le PDU a été confirmée dans le dossier mis à l'enquête publique (orientation 1 – actions 01-03-04-05-06-07).

Il convient de rappeler toutefois un des objectifs du SCOT qui vise à fluidifier la circulation sur les axes réputés structurants et celui du PDU qui mentionne « l'attention toute particulière à porter aux aménagements en faveur de la fluidité des transports en commun,

notamment sur les itinéraires des lignes structurantes » ; nous noterons sur ce point l'avis de l'autorité environnementale.

Il semble que le souhait de diminuer la place de la voiture dans toutes les grandes villes, au demeurant louable et qui ne suscite pas de réelle opposition dans ce projet de requalification, se heurte ici à l'objectif du SCOT ci-dessus exposé.

ACCORD EMBELLISSEMENT MAIL :

Les observations valident l'aménagement paysager proposé et l'embellissement de l'entrée de ville.

Nous constatons en revanche que l'aménagement paysager est certes évoqué dans les grandes lignes mais reste imprécis.

ACCORD POUR PROJET (suppression trémie et pont St Jean...) :

CONTRE PROJET : cause complication du trafic routier, création verrous anti-fluidité, voie structurante :

Les études de circulation poussées jusqu'au niveau de l'Agglomération ont conclu à la faisabilité du projet avec des conséquences acceptables.

Les carrefours Jaurès et St Jean ont été calibrés pour maintenir le niveau de service de la RD2020, c'est à dire le volume de circulation actuel. Il n'y aura donc pas de blocage de la circulation tels que ceux que l'on connaît lorsque les 2 voies sont réduites en une seule.

Le temps de parcours global sur l'axe augmentera par suite de la régulation à 50km/h (entre basse Mouillère et la tête sud du pont Joffre, la vitesse est de 70km/h). A l'heure de pointe, le flux automobile arrivera de manière plus régulière au carrefour Jaurès en raison de la régulation par feux tricolores au carrefour Cigogne situé en amont.

Le CERTU montre la baisse de circulation automobile dans les agglomération de plus de 200 000 habitants équipés d'un Transport en Commun sur site propre (TCSP). A l'ouverture de la 2^{ème} ligne de tramway, il y aura un report de mode circulation qui, même s'il est faible (quelques %) améliorera le fonctionnement des carrefours chargés.

D'autre part le doublement de la RD257, entre le futur quartier des Groues et la tangentielle qui est au programme de l'Agglomération (horizon 2014) permettra de détourner une partie du trafic qui se trouve actuellement sur la rue du Faubourg Saint Jean.

Il s'agit de l'observation la plus souvent émise par le public (plus de 80 fois) et elle est légitime, compte tenu des notables augmentations des temps de circulation sur tous les mails entre l'avenue Jean Zay et la Loire, et au sud de la Loire, à cause des aménagements (voir requalification RD2020 sud) ou des verrous mis en place.

La mise en place de ces verrous est la clé de la réussite du maintien d'une traversée supportable de la ville par les mails, de Segelle à Jaurès. Elle s'appuie sur la conclusion de l'étude de circulation qui suggère la solution : « brider ou du moins ne laisser entrer dans ce système que les flux capable de s'écouler » ; mais la preuve de l'efficacité de ces verrous n'est pas établie.

En outre, ces dispositifs ne protègent pas les transports en commun qui doivent conserver une fluidité de circulation comme évoqué supra.

Il est légitime d'évoquer les moyens mis en œuvre par la ville pour proposer des alternatives de parcours.

Le maître d'ouvrage évoque le dédoublement de la RD257 pour soulager la RD2020 ; mais où iront les véhicules empruntant ensuite la tangentielle, vers le sud ? Vers le pont de l'Europe, où les difficultés de circulation et de franchissement de la Loire aux heures de pointe ne seront pas résolues.

Il est donc nécessaire que la commune et l'Agglo réfléchissent d'urgence à l'aménagement de ce point noir, à l'ouest de la ville.

Et l'intérêt de relier la sortie sud du Pont de l'Europe à la RD2020 semble déterminant pour désengorger la ville, sur les mails.

Les futurs projets immobiliers de la Ville pourraient permettre à terme cet aménagement.

Il est vraisemblable que l'aménagement, au nord du pont Thinat (voir rapport commission enquête publique PDU de 2007), des carrefours et rond-point situés à l'intersection des boulevard Sainte Euverte, de la Motte Sanguin, de la bretelle remontant du quai du Roi et des rues de Bourgogne et du Faubourg Bourgogne, visant à organiser et fluidifier le trafic contribuerait utilement à diminuer le nombre de véhicules passant sur les mails et se dirigeant vers le pont Joffre.

Rappelons que le report modal, évoqué par le maître d'ouvrage ne se fera que si les temps de présence dans ces modes de transport sont inférieurs aux temps passés en voiture, à longueur de trajet égale.

Actuellement le temps de présence dans le tramway entre le nord de la ligne Fleury – La Source dépasse 1 heure, pratiquement le double que pour un usager de la voiture habitué à la circulation orléanaise. Qu'en sera-t-il pour CLEO entre la Chapelle Saint Mesmin et Saint Jean de Braye ?

Il est évident que la résolution des problèmes de circulation et les propositions retenues dans le cadre de ce projet se heurtent à une double problématique : la longueur relativement importante (environ 15kms) entre les zones d'activité nord et sud de l'Agglo et le franchissement de la Loire, contraint par l'existence de 5 ponts dont un à usage « inter-quartiers » (Georges V) et un soumis à péage autoroutier.

Le contournement d'ORLEANS, la création d'un pont supplémentaire seraient des points positifs à la réduction de la traversée de la ville par les voitures.

On ne sous-estimera pas les facultés d'adaptation des automobilistes, prompts à trouver eux-mêmes les solutions alternatives (voir les comportements routiers liés aux travaux du tram place Halmagrand).

On constatera qu'un bon nombre d'observations sont vraisemblablement dictées par l'atteinte que porte le projet à leurs habitudes de transport automobile.

CONTRE PROJET : cause pollution :

Une étude de qualité de l'air a été réalisée par LIG'AIR. Elle conclut à une diminution générale des émanations.

Il est très difficile d'évaluer l'impact des réductions de gaz à effet de serre du parc automobile dont le renouvellement a été soutenu par les aides de l'Etat, et l'arrivée prochaine des véhicules électriques.

Cette étude a été transmise au soussigné Commissaire enquêteur à la fin de l'enquête ; il est dommage que le public n'ait pu en disposer.

On notera que cette étude ne fait pas référence aux niveaux d'étude des polluants qu'il est nécessaire d'étudier (circulaire DGS/SD7B du 25/02/2005) ; seul le NO2 a été étudié ; qu'en est-il du CO, CO2 et SO, polluants liés aux activités automobiles ?

L'étude dresse l'état initial et final (après travaux de requalification) de la voirie et du mail confondus; elle conclut à une baisse significative du polluant NO2, sauf sur une portion nord-sud entre les carrefours St Jean et Madeleine. Il n'est pas précisé si le mail dédié à la promenade et autres activités aura des concentrations de polluants compatibles avec l'usage de ce mail par certains utilisateurs (jeunes enfants, personnes âgées ou déficientes).

Il est vraisemblable que l'évolution des politiques urbaines de plus en plus défavorables à l'usage automobiles intra-muros, les usages automobiles, les véhicules eux-mêmes, les nouvelles technologies (véhicules électriques) provoqueront à moyen terme une diminution du trafic routier sur le mail et de la pollution automobile de cette zone.

CONTRE PROJET : cause bruit :

L'augmentation des émissions sonores est très localisé autour de la porte St Jean et ne concerne que des cas particuliers. Il est ainsi prévu de réaliser de nouvelles mesures à l'issue de la réalisation du projet et de réaliser en fonction des diagnostics au cas par cas. Ces nouveaux diagnostics set mesures figurent dans le budget d'études. En cas de diagnostics négatifs, des travaux compensatoires seront réalisés ; ils sont d'ores et déjà prévus dans l'enveloppe des travaux, globale pour un montant de 200KF.

Pendant les travaux, les entreprises doivent respecter un cahier des charges afin de limiter les nuisances sonores pour les riverains.

En revanche les contraintes acoustiques seront bien réelles au centre mail ; il sera judicieux d'étudier la plantation d'essences rustiques, locales et répondant si possible à la protection visuelle et phonétique du promeneur vis à vis du trafic routier.

DANGEROUSITE : traversée chaussée et accès mail :

Au niveau de chaque carrefour, des feux et des passages piétons sont prévus pour assurer l'accès au mail la création d'un boulevard urbain et la limitation de vitesse vont limiter les risques d'accidents.

Les futurs carrefours seront comparables à ceux des places Gambetta ou Halmagrand qui ne sont pas recensés comme des points noirs en matière de sécurité routière.

Le positionnement des passages piétons sera déterminant pour que la sécurité des utilisateurs soit complète, mais aussi pour que la circulation automobile – notamment au carrefour porte Madeleine – ne bloque pas le tramway, surtout pour les sorties de sas Est et Ouest se dirigeant respectivement vers le pont Joffre et vers Gambetta ; il serait judicieux de les décaler légèrement pour prévoir un stockage de véhicules suffisant pour libérer les sas (cf étude d'aménagement des carrefours § 3.1.1. page 15) et permettre le passage protégé des piétons.

Par ailleurs, le projet prévoyant la mise en place d'une piste cyclable sur le mail, la traversée des cycles pour aller sur le mail et pour en sortir n'est pas clairement explicitée ; y

aura-t-il superposition ou accollement des pistes cyclables et des passages piétons ? On peut également penser que le mail attirera des promeneurs – comme les aménagements proposés le laissent supposer - vraisemblablement un très jeune public les jours fériés notamment. Une attention toute particulière sera accordée à l'implantation des passages piétons pour accéder au mail.

COÛT : dépenses importantes, manque de précisions sur le coût :

Lé périmètre de l'opération est très important et explique le coût de cette opération, de même que le choix d'un traitement qualitatif représentant une véritable revalorisation du cadre de vie des habitants. La décomposition financière figurant au dossier d'enquête a été jugée suffisante par les services de l'état.

Le coût définitif sera connu au moment de la signature des marchés de travaux, on peut penser que la concurrence jouera pleinement sur ce projet important.

CONTRE IMPLANTATION PARKING SOUS MAIL : inutilité, dangerosité entrées-sorties, etc...

Le parking sous le mail Jaurès est inscrit dans les travaux parallèles à ceux de la requalification ; il est évoqué dans le préambule, la présentation générale du projet, le résumé non technique de l'étude d'impact et inscrit sur le plan général des travaux. Mais le budget prévu pour la requalification ne l'inclut pas.

Le projet soumis à enquête relève des Art. 141.3 du Code de la Voirie Routière et 122.1 et suivants du Code de l'Urbanisme au titre de travaux dépassant 1,9 M€.

Le projet de parking ne relève pas de cette procédure.

La requalification du mail supprimera de nombreuses places de parking (notamment trottoirs coté CRAM) ; de nouvelles devront être créées pour répondre à de nouvelles demandes (FRAC Centre, ZAC des Carmes et résidentiel) ; en conséquence, un parking semble nécessaire dans ce quartier.

Il conviendra de vérifier la pertinence de son emplacement en tenant compte des contraintes géologiques, des disponibilités futures de la zone actuellement occupée par l'ancien hôpital Madeleine, de sa complémentarité avec les parkings proches du Baron et Gambetta et des conséquences sur la circulation routière du boulevard Jaurès.

En conséquence, l'impact environnemental de ce parking sur les nouvelles voies devra être réalisé.

PARKING A UN AUTRE ENDROIT (Baron –ancien Hôpital...):

Voir réponse ci-dessus.

DANGEROSE CONSTRUCTION PARKING : cavités :

Voir réponse ci-dessus.

POUR IMPLANTATION PARKING SOUS MAIL :

Voir réponse ci-dessus.

IMPACT DU PROJET SUR QUARTIERS VOISINS :

Les automobilistes empruntant la RD2020 cherchent à franchir la Loire. Par conséquent, les reports de circulation iront vers les voies amenant aux autres ponts, de l'Europe, Georges V ou Thinat. Les automobilistes n'auront aucun intérêt à emprunter les voies des quartiers voisins car les temps de trajet seraient fortement augmentés.

D'ailleurs, les études de circulation n'indiquent pas de report de circulation importante sur les voies adjacentes des quartiers voisins qui sont de faible capacité. La majorité des usagers effectuent des trajets « nord-sud », les reports envisagés seraient donc effectués au profit des grandes voies structurantes (autres ponts, voire A71) et non par les voies des quartiers perpendiculaires.

L'étude pollution indique quelques reports sur les rues de Vauquois et du Baron, ce qui suppose qu'une petite partie du trafic empruntera ces rues.

ABSENCE PRISE EN COMPTE VOIE EN SITE PROPRE (bus, véhicules prioritaires, cycles) :

La création d'une quatrième voie pour les bus en site propre n'est pas cohérente avec le projet et aboutirait à un aménagement beaucoup trop routier. Elle réduirait la largeur du mail et donc son impact paysager. Cela impliquerait un phasage de travaux beaucoup plus complexe avec fermeture immédiate de la trémie. Par ailleurs, le reste du mail ne comprend pas actuellement 4 voies.

Réserver une des 3 voies au bus en site propre et laisser 2 voies pour les voitures ne permet pas d'avoir une capacité suffisante pour absorber le trafic actuel des voitures. Les études de circulation montrent que les remontées de file au carrefour bloqueraient les suivantes et contraindraient la circulation dans tout le périmètre.

A ce jour, et pour les mêmes raisons de trafic routier, il n'existe pas de voie bus entre la rue Porte St Jean et la place Gambetta.

Le projet permet cependant, une fois que la circulation sera « pacifiée » et réduite dans les années à venir (évolution des modes de transport), de créer une voie en site propre et cela par simple arrêté municipal.

Les voies cyclables seront prévues dans le mail central.

Le boulevard Jaurès est une ligne structurante de réseaux bus.

La SETAO indique que 5 000 passagers/jour (nord-sud ou sud-nord), en période scolaire transitent par ce boulevard, sur 4 lignes et environ 400 bus ; dont 2 600 pour les seules heures de pointe matin et soir et 900 descentes et montées à l'arrêt Jaurès ; ceci n'inclut pas les bus Ulys, Transbeauce, etc...

Pour conserver l'intérêt à fréquenter ces bus, il est souhaitable que le temps de parcours ne soit pas pénalisant, mais au contraire attractif pour de futurs usagers qui ne prendraient plus leurs voitures.

Or, les temps de parcours seront allongés selon les études de circulation des 2 enquêtes de requalifications de la RD2020, au nord comme au sud de la Loire, et la solution alternative du tram pour les parcours nord-sud n'est pas la meilleure car trop longue (§ supra).

Il est souhaitable que la ville, engagée avec l'Agglo dans le développement des transports en commun, avec le tramway, mette en conformité ce projet avec le développement de l'usage des bus et des modes doux.

La mise en place d'une voie dédiée aux bus et aux cycles semble donc logique.

Il est certain que cette réalisation trouverait toute sa mesure si cette voie en site propre était installée entre la gare routière – place d'Arc – et la Loire.

Une voie pour les cycles pourrait être créée à côté de celle évoquée ci-dessus, pour plusieurs raisons :

- de rapidité : entre le lieu de travail ou de service ; en l'appuyant à la voie routière, elle optimiserait les temps de parcours longitudinaux, ce qui limiterait les risques de pollution par les gaz d'échappement (cf. PDU).

- de sécurité : la piste cyclable située au centre du mail – certes souhaitable pour les promeneurs - ne répond pas aux obligations de sécurité liées à la traversée des voies routières, longitudinalement et transversalement ; la coexistence avec les piétons dans les passages dédiés à ces derniers risque d'être problématique ; les temps de parcours par le mail seront également allongés.

ABSENCE REFLEXION TRACES ALTERNATIFS D'EVITEMENT DE LA RD 2020 :

Les aménagements proposés conservent le niveau de service actuel.

Dans le projet ARENA, des études de faisabilité sont en cours pour la réalisation d'une nouvelle voie qui permettrait de rejoindre la RD2020 depuis le sud du Pont de l'Europe. Cela permettrait de capter un flux de circulation de 600 voitures/h.

La gratuité de l'autoroute implique des travaux lourds auprès du concessionnaire COFIROUTE, d'où des dépenses importantes pour l'Agglo pour assurer la gratuité de l'autoroute, ceci alors que les usagers de l'Agglo représenteront une minorité des usagers de l'autoroute sur cette portion.

A ce jour, l'Agglo et COFIROUTE prennent à leur charge 80% de l'abonnement pour les utilisateurs de l'Agglo qui prennent l'autoroute.

La construction d'un nouvel échangeur risquerait d'être complexe.

La tête nord du pont Thinat, compte tenu de son aménagement permet difficilement la réalisation d'une nouvelle voie. Le problème de circulation est toutefois plus lié à l'engorgement du pont plutôt qu'à son débouché. Il apparaît donc à ce jour qu'il manque un nouveau pont à l'est d'ORLEANS qui seul permettrait de résoudre cet engorgement.

Dans les mesures à court terme :

- on note la future voie des Groues entre le carrefour Libération et la Tangentielle (à l'étude aujourd'hui et figurant dans le projet d'Agglo).

- un nouveau plan de circulation à l'horizon 2012 dans l'intra mail.

- l'amélioration de la signalétique et de la signalisation tricolore.

Une partie de l'avis du Commissaire enquêteur a été exposé supra, au § « contre projet, cause complication trafic routier ».

L'aménagement du sud du pont de l'Europe est une question récurrente qui se pose à l'Agglo depuis la création de ce pont qui selon les utilisateurs « ne débouche sur rien ».

La construction d'un nouveau pont est un projet à moyen terme qui ne sera pas de nature à compenser immédiatement les complications de la circulation urbaine orléanaise. Vraisemblablement souhaitable dans un cadre de contournement de l'Agglo, il devra satisfaire aux contraintes de son impact sur l'environnement protégé de la vallée de la Loire.

Le point de vue sur l'A71 sera développé ci-dessous.

DEMANDE GRATUITE AUTOROUTE : en partie urbaine avec nouvelle sortie ST PRYVE :

Le maître d'ouvrage a présenté sa position au § précédent.

Ce thème doit être traité car le plan de déplacement urbain de l'Agglo englobe toute la problématique des déplacements dans et autour d'ORLEANS et sa banlieue. La requalification du mail Jaurès occasionnera vraisemblablement un report de fréquentation vers l'A71.

En revanche, les relations avec COFIROUTE relèvent de la compétence de l'Agglo.

Il serait sans doute souhaitable que la ville d'ORLEANS s'engage avec l'Agglo et poursuive des négociations pour obtenir:

- la gratuité de l'A71 entre SARAN nord et OLIVET.

- ou un abonnement subventionné, étendu à tous les habitants de l'Agglo et ceux qui viennent y travailler journalièrement.

Une sortie à SAINT PRYVE SAINT MESMIN serait la bienvenue pour soulager une partie du trafic passant par le pont de l'Europe et dans une moindre mesure par les mails orléanais. Cet aménagement n'aurait d'intérêt que si la liaison avec la RD2020 existait.

CONTOURNEMENT ORLEANS SOUHAITE :

En réflexion au niveau du SCOT. Nécessite la création d'un nouveau pont. Délai non lié au projet.

Ce point a été traité supra.

On peut ajouter que le contournement de l'Agglomération orléanaise est de la compétence de l'Agglo et du Département.

DEMANDE MAINTIEN TREMIE OU CREATION VOIE ENTERREE OU PARTIELLEMENT ENTERREE :

Le projet n'a pas pour but d'être un appel à une circulation plus importante, mais de créer un aménagement paysager et multi modal, ce qui est incompatible avec tout projet de tunnel complet ou partiel. Par ailleurs, ces projets de tunnel complet ou partiel présentent des difficultés techniques et fonctionnelles, et leur faisabilité n'est pas prouvée à ce jour. Leur estimation financière laisse entrevoir un coût plus élevé (4 fois plus cher). La longueur et l'impact des travaux sont par ailleurs conséquents.

Une des orientations du PDU 2000 concernait la requalifications des centres villes en agissant sur la modération de la vitesse.

Il est vraisemblable que la réalisation d'un tunnel enterré ou semi enterré ne répond pas à cette orientation ; en outre il constitue une incohérence par rapport à l'aménagement routier du mail Rocheplatte.

Cette orientation du tout enterré aurait pu être choisie au moment des aménagements routiers découlant de la construction de la place d'Arc et de la trémie.

Le coût envisagé semble contraire à l'intérêt général du projet qui est déjà relativement onéreux.

DEMANDE 2x3 VOIES SUR COTES : projet avec voie en site propre et circulation centrale semi-enterrée (projet présenté par ADAQOO) :

La création de 2 x 3 voies au centre du mail est incompatible avec le tracé des mails existants (où le mail est central sur la plupart du tracé des boulevards). Il nécessiterait un

passage de circulation latérale complexe à mettre en œuvre. Il ne permet plus une descente à la Loire facilitée pour les vélos et piétons (interruption à chaque rue).

La proposition de l'ADAQOO est séduisante, mais elle s'intègre mal aux agencements routiers existants sur les mails et son coût semble dissuasif : cf. réponses § supra.

ACCORD AVEC PROJET ADAQOO :

Cf. avis du maître d'ouvrage aux § ci-dessus.

Cf. avis du Commissaire enquêteur aux § ci-dessus.

ABSENCE ETUDES COMPARATIVES SUR AUTRES PROJETS ET ETUDES PARTICULIERES :

Les études comparatives sont présentées dans l'étude d'impact.

Les différentes hypothèses envisagées ont été exposées mais sans chiffrage ; ces simulations auraient mérité de figurer clairement.

Il a été précisé supra le coût prévisionnel approximatif d'une solution d'une voirie enterrée ou semi enterrée.

INTERROGATION SUR TRAVAUX DEJA COMMENCES :

Les travaux qui sont en cours de réalisation concernent :

- le changement d'une canalisation d'eau potable vétuste faisant partie du programme de renouvellement du concessionnaire.
- les travaux liés à la seconde ligne de tramway.

TRAVAUX INSUPPORTABLES : bruit...

Les mesures seront prises pour limiter les nuisances (bruit, poussière...) et charte « chantier propre ».

Les observations mentionnées sur le registre font certes état des craintes de nuisances durant le futur chantier, mais évoquent plutôt l'exaspération qui accompagne la durée et les conséquences des travaux actuels du tram et l'appréhension d'un nouveau projet dans ce quartier.

Il convient également de préciser que d'autres observations que celles mentionnées dans le tableau récapitulatif ont été émises dans les registres ; seules les plus significatives ont été comptabilisées.

DEMANDE DECENTRALISATION LIEU ENQUETE PUBLIQUE :

L'enquête a été prolongée d'une semaine avec une permanence décentralisée à la mairie de proximité MADELEINE. Cf. § 2.3 « déroulement de l'enquête ».

DEMANDE PROLONGATION DUREE ENQUETE :

L'enquête a été prolongée d'une semaine avec une permanence décentralisée à la mairie de proximité MADELEINE. Cf. § 2.3 « déroulement de l'enquête ».

DEPOTS DE PLANS, PHOTOS, CROQUIS, DESSINS :

De nombreux plans, croquis, dessins et photos ont été annexés aux registres d'enquête ; ils constituent des projets alternatifs ou des bases de démonstration à une argumentation écrite. Les thèmes abordés ont été traités supra.

DEPOTS DE PETITIONS :

Les pétitions reprennent également les thèmes traités supra.

QUESTIONS DIVERSES OU HORS SUJET :

Ces questions évoquent le manque de projet de ville, la pertinence que l'enquête se fasse sur un projet routier alors que la voirie appartient au département du Loiret. Ces sujets sont traités dans les § ci-dessus.

4.3) Concernant le projet.

Recoudre la ville est un des objectifs principaux du projet ; la réalisation du mail paysager participera à cette opération par le remplacement des architectures routières peu esthétiques. Le remodelage des places Saint Jean et Madeleine, surtout cette dernière avec le passage de CLEO, permettra la mise en valeur du patrimoine architectural des portes, en ouvrant les perspectives.

Il restera toutefois 2 cordons routiers de chaque côté.

En conséquence, la sécurité des piétons et cycles devra être exemplaire pour accéder à ce mail paysager ou en sortir, tant longitudinalement que transversalement.

L'intérêt de ce mail requalifié, voulu par le maître d'ouvrage, est de le rendre attractif ; il ne doit donc pas être source d'accidents.

La consultation publique fait nettement ressortir l'impact du projet sur l'usage automobile. Le nombre des observations sur ce point est-il représentatif de l'avis de la population orléanaise et de l'Agglo ? On peut penser que l'utilisateur quotidien ou régulier de sa voiture sur l'Agglo corroborera cette hypothèse.

En effet, le projet porte atteinte à une des libertés fondamentales de l'automobiliste : l'utilisation de sa voiture.

Il contrarie les habitudes rituelles consistant à utiliser ce mode de transport individuel (quasi absence de covoiturage) entre son habitation et son lieu de travail, sur un itinéraire offrant – sauf aux heures de pointe – une durée de déplacement parfaitement supportable.

La réduction annoncée de la fluidité du trafic, la création de verrous, l'allongement des remontées de files, le temps perdu... sont autant d'éléments de nature à contrarier tout automobiliste, ce qui explique le nombre important d'observations sur ce thème.

Par contre, faut-il durablement voir fréquenter le centre ville et les mails orléanais par la voiture et celle-ci en nombre aussi important ?

Bon nombre de villes ont mis en place, progressivement, mais efficacement, des contraintes à la fréquentation de l'automobile en leur centre (voir projet ville de Strasbourg).

A ce titre, le projet de requalification du mail Jaurès n'est pas coercitif, mais il contient en lui l'intention, non formellement exprimée, de voir diminuer le nombre de véhicules fréquentant ce mail.

Et il est vraisemblable que le nombre de voitures fréquentant les boulevards diminuera et que le nombre d'usagers des transports en commun augmentera à court terme.

Et la faculté d'adaptation de l'automobiliste étant considérable, il trouvera des solutions alternatives d'évitement du mail.

Mais les solutions alternatives comparables sont rares : principalement 2 ponts en « sur régime » aux heures de pointe, faute d'aménagement efficaces en têtes de ponts.

Il est également vrai que les temps de déplacements modaux alternatifs nord-sud (ou inverse) peuvent être très longs d'une extrémité à l'autre de l'Agglo.

Et il est regrettable que d'autres solutions alternatives ne soient pas encore fonctionnelles :

- CLEO non encore mis en service.
- aménagement du pont de l'Europe (têtes nord et sortie sud) à venir.
- absence d'un pont soulageant le trafic dans l'Agglo.

Cela relève de la compétence de l'Agglo.

Enfin, les TCSP ne sont pas davantage mis en valeur par l'Agglo.

A ce titre, l'aménagement du mail Jaurès serait l'occasion idéale pour inclure une voie en site propre pour les bus ; une chaussée dédiée aux bus depuis la gare routière jusqu'à la Loire (et inversement) optimiserait ce choix.

Une piste cyclable pourrait utilement y être adjointe.

Ces réalisations seraient d'ailleurs en parfaite cohérence avec le développement des transports modaux alternatifs et le PDU qui considère la RD2020 comme voie structurante pour les bus.

Par ailleurs, le projet de requalification du mail aura un impact sur :

- le bruit.
- la pollution.

L'étude acoustique a montré – en projection après travaux – l'augmentation significative du bruit (jusqu'à + 4dB(A)) en certains points.

Les mesures de protection acoustique, après diagnostic, accompagneront à juste titre le projet.

L'étude de pollution montre que la concentration en NO₂ diminuera globalement après travaux, à 2 exceptions : entre la porte Saint Jean et la porte Madeleine (sens nord → sud) de 2 à 4 µg/m³ et rues de Vauquois et du Baron, en raison de reports de circulation (légère hausse sans dépassement des valeurs limites).

Cette étude n'a pas pris en compte les autres polluants émis par les automobiles.

Enfin, l'impact des travaux sur la circulation, la capacité d'absorption du trafic pendant leur durée (5 ans) et les modes d'évitement (non évoqués dans l'étude d'impact) n'ont pas été traités.

En conséquence, l'analyse bilancielle du projet de requalification du mail Jaurès présente des points positifs et des points négatifs :

➤ Points positifs.

Modification positive du paysage urbain : suppression trémie et pont Saint Jean ; mail paysager, mise en valeur des portes (surtout Madeleine), ouverture des perspectives vers les rues allant au centre ville.

Trafic routier apaisé.

Légère diminution globale de la pollution.

Continuité des aménagements paysagers (avec le mail Rocheplatte).

➤ Points négatifs.

Projet incomplet car le traitement du mail jusqu'à la Loire n'est pas fait.

Fluidité de la circulation diminuée sur la RD2020, nord et sud Loire.

Connaissance insuffisante des autres pollutions automobiles.

Augmentation du bruit ; mais le projet prévoit des diagnostics après travaux et des actions compensatoires.

Insuffisance de prise en compte de la circulation pendant la phase de travaux : capacité de la voirie maintenue et cohérence avec le trafic routier.

Absence réelle de solutions alternatives concomitantes à la réalisation du projet.

Insuffisance de prise en compte des TCSP.

A OUTARVILLE le 7 février 2011

Le Commissaire Enquêteur, Patrick DROUET

PIECES JOINTES AU RAPPORT.

Demande de prolongation de la durée de l'enquête publique.

Patrick DROUET

24, Voie Romaine d'ACQUEBOUILLE
45480 OUTARVILLE

☎ : 02.38.39.51.98.

☎ : 02.38.39.54.81.

✉ : pdrouet.expert@wanadoo.fr

***ENQUÊTE PUBLIQUE CONCERNANT LA
REQUALIFICATION DU MAIL JAURES,
VILLE D'ORLEANS.***

Enquête publique du 15 novembre au 24 décembre 2010.

Arrêtés de Monsieur le Maire d'ORLEANS du 25 octobre et du 13 décembre 2010.

Janvier 2011.

CONCLUSIONS DU COMMISSAIRE **ENQUÊTEUR.**

L'enquête publique concernant le projet de requalification du Mail Jaurès, présenté par la ville d'ORLEANS s'est déroulée du **lundi 15 novembre 2010 au vendredi 17 décembre 2010 inclus, puis a été prorogée jusqu'au vendredi 24 décembre à 12 heures**, soit 39 jours consécutifs et 12 heures à la mairie d'ORLEANS et à la mairie annexe dite de quartier, à la Madeleine.

Les conditions d'organisation de cette enquête prévues par l'arrêté de M. le Maire d'ORLEANS ont été parfaitement respectées :

- La publicité par affichage a été faite dans les délais et maintenue pendant toute la durée de l'enquête, aux différents points d'affichage, notamment sur le mail Jaurès et de nombreux lieux avoisinants, ainsi que dans les mairies annexes et à la mairie centrale, place de l'Etape,
- Les publications ont été faites dans 2 journaux locaux, aux dates prévues,
- Le dossier d'enquête a été mis à la disposition du public pendant toute la durée de l'enquête en mairie centrale d'ORLEANS et le 22 décembre 2010 à la mairie décentralisée du quartier Madeleine,
- Le registre d'enquête a été également mis à la disposition du public pendant la durée de l'enquête,
- Le soussigné Commissaire enquêteur a tenu 6 permanences de 3 heures chacune,
- Aucun incident n'est venu perturber le déroulement de cette enquête.

Environ 160 personnes se sont déplacées aux permanences et 119 observations, représentant chacune plusieurs sujets, ont été consignées dans le registre d'enquête, directement ou par dépôt ou envoi de courrier.

Une grande partie des observations et pétitions jointes s'opposent au projet pour de nombreuses raisons :

- Environnementales : perte de fluidité du trafic automobile entraînant de la pollution, du bruit, des dangers supplémentaires (traversée du boulevard non sécurisée) et une atteinte à la santé.
- Projet non accompagné de solutions d'évitement du mail : pas d'autres tracés alternatifs performants, autoroute coûteuse, contournement d'ORLEANS non réalisé, transports en commun insuffisants, pas assez de place pour les cycles dans le projet.
- Un projet incomplet car ne prenant pas en compte la partie du mail Jaurès jusqu'à la Loire.
- Parking sous le mail Jaurès inutile.
- Coût.

Des propositions ont été faites :

- Conservation de la trémie, maintien d'une voie enterrée ou semi enterrée évitant le croisement d'une partie de la voirie routière avec CLEO.
- Et, conjointement mise en place des voies de chaque coté avec une partie réservée aux bus et une rangée de stationnement.

Mais la quasi totalité des observations approuve le projet de réaménager ce mail, tant pour permettre d'améliorer les entrées de ville, de remettre en perspectives les portes et l'architecture (surtout porte Madeleine), que pour la végétalisation du mail.

Une petite partie approuve les choix de la municipalité sur l'ensemble du projet.

Le projet est davantage porteur d'opposition dans la mesure où il s'attaque aux habitudes. Celles de circulation essentiellement car il concerne une voie importante et qualifiée de structurante, qui offre l'itinéraire de traversée de la ville d'ORLEANS nord-sud le plus rapide et le plus court entre le carrefour Libération et Auchan.

Les précédents aménagements de circulation – ceux liés à CLEO mis à part – ont impacté le centre historique d'ORLEANS ; petit à petit, ils se sont imposés à l'automobiliste qui a trouvé ses repères et les solutions ad hoc pour le travail, la chalandise et les services.

Il est vraisemblable que le projet Jaurès aura des conséquences plus importantes et impactera la circulation dans une partie de l'Agglo.

Une bonne partie de ce trafic concerne les déplacements pour le travail et les itinéraires ou les modes de déplacement alternatifs ne sont pas de nature à séduire immédiatement l'utilisateur : longueur de déplacement nord-sud en bus ou tramway (ligne 1), CLEO non encore en service, pont de l'Europe mal aménagé à ses 2 sorties, pont Thinat très encombré aux heures de pointe, A71 trop coûteuse pour les habitants hors Agglo venant travailler dans l'Agglo.

Considérant :

- Que l'opération de requalification du mail Jaurès envisagée a « pour conséquence de porter atteinte aux fonctions de desserte et de circulation assurées par la voie »,
- Que le projet a aussi pour objet l'embellissement du mail, par suppression du pont St Jean et de la trémie, mise en valeur des portes Madeleine et St Jean, aménagement d'un mail central arboré et aménagé pour la circulation des cycles et piétons,
- Que l'aménagement projeté traduit une continuité avec le mail Rocheplatte,
- Qu'un projet de tunnel ou voie partiellement couverte pourrait être séduisant pour conserver une certaine fluidité, mais qu'il est relativement coûteux et conserve à ce boulevard un aspect d'autoroute urbaine, contradictoire avec la réduction souhaitée de la circulation en centre ville,
- Qu'à la lecture du dossier « Etude de circulation » dossier Jaurès et dossier RD 2020 sud, les temps de parcours seront significativement allongés entre l'avenue Jean Zay et Auchan et inversement,

- Que les parcours alternatifs à l'évitement du boulevard Jaurès ne sont pas actuellement suffisamment efficaces pour absorber une partie du trafic de la RD2020
- Que l'étude de bruit conclut à une dégradation de l'existant aux abords du boulevard requalifié, mais que des mesures compensatoires pour les constructions impactées seront mises en place, après diagnostic,
- Que la qualité de l'air (teneur en NO2 uniquement) devrait s'améliorer, malgré le ralentissement du trafic routier sauf sur 2 rues voisines du mail et sur une partie du mail entre St Jean et Madeleine (sens nord - sud),
- Que le projet n'inclut pas de voie dédiée au TCSP,
- Que le boulevard Jaurès est une voie structurante pour les bus,
- Que le projet inclut une piste cyclable sur le mail, mais qui semble inadaptée à une circulation rapide et sécurisée,
- Que les conséquences de la construction d'un parking, sous le mail Jaurès, sur la circulation ne sont pas apportées dans l'étude d'impact,
- Qu'à terme le trafic routier sera apaisé et vraisemblablement diminué sur la RD2020, dans la traversée de la ville,
- Que dans cet esprit, l'objectif secondaire du projet de requalification du mail est d'inciter les automobilistes à laisser leurs véhicules aux abords de la ville, d'emprunter davantage les trams et bus,
- Que ces mesures participent à la diminution des gaz à effet de serre, des polluants automobiles...et correspondent à l'esprit du Grenelle 2,
- Que certaines mesures d'accompagnement suggérées relèvent de la compétence de l'AggLO ou du département, et d'une synergie de réflexion entre ces collectivités et la ville d'ORLEANS,
- Qu'un grand nombre d'habitants situés hors AggLO traversent celle-ci pour y travailler.

J'émet un avis favorable :

- Au projet présenté par **ville d'ORLEANS de requalification du Mail Jaurès entre le boulevard Rocheplatte et la rue Croix de Bois.**

J'assortis cet avis des suggestions, recommandations et réserve suivantes :

Je suggère :

- D'utiliser, pour les plantations réalisées sur le mail, des essences aptes à capter la pollution automobile et à constituer des écrans antibruit, en conservant le caractère local de ces essences et sans faire du mail central un lieu de confinement et non sécurisé,
- D'aménager des trottoirs permettant l'accessibilité des bus aux personnes à mobilité réduite, aux différents arrêts de bus,
- D'étudier la pertinence de l'implantation du parking sous le mail Jaurès,
- L'aménagement du rond point à la tête nord du pont Thinat - à l'intersection des boulevard Sainte Euverte, de la Motte Sanguin, de la bretelle remontant du quai du Roi et des rues de Bourgogne et du Faubourg Bourgogne,

Je recommande :

- De faire compléter l'étude de pollution en l'étendant aux autres polluants automobiles,
- De positionner les passages piétons et cyclables en toute sécurité, particulièrement au carrefour Madeleine pour tenir compte du tram, et de la circulation automobile entrant et sortant du sas et venant du mail ou s'y dirigeant,
- De prendre en compte les difficultés de circulation pendant la période des travaux et de proposer des solutions rendant supportable la traversée de la ville dans ce quartier,
- Que la ville d'ORLEANS, avec l'AggLO, examine les possibilités d'aménagement des têtes de pont nord et sud du pont de l'Europe, pour fluidifier le trafic et raccorder la sortie sud du pont avec la RD2020 sud,
- Que la même réflexion se fasse pour la sortie nord du pont Thinat,
- Que la ville d'ORLEANS, l'AggLO et les communes concernées réfléchissent, avec COFIROUTE,
 - A la création d'une sortie, sur l'A71, en rive gauche de la Loire, au plus près de celle-ci pour l'appuyer sur le réseau routier existant.
 - A la mise en place d'une tarification préférentielle et subventionnée (comparable au système d'abonnement Transloire) pour les personnes travaillant dans l'AggLO, mais n'y résidant pas.
- Que l'AggLO et le département réfléchissent à la mise en place d'un nouveau pont sur la Loire, destiné à soulager le trafic urbain de la ville d'ORLEANS et de l'AggLO,
- Que l'étude de contournement de l'AggLO soit poursuivie.

J'émetts la réserve suivante :

- Que l'étude de faisabilité à la mise en place, sur le boulevard Jaurès, d'une voie réservée aux bus et aux cycles (voie accolée) soit réalisée et que celle-ci prenne en compte l'impact des entrées et sorties du parking prévu.

A OUTARVILLE le 7 février 2011.

Le Commissaire enquêteur, Patrick DROUET