fnaut
transport - consommation - environnement

Fédération Nationale des Associations d'Usagers des Transports
Association agréée de consommateurs

*Réseau Déplacements urbains*

Juin 2013

# ORLÉANS : faut-il y mettre les pieds ?

## L'offre de transport

### *De nombreuses péripéties*

Les transports de la communauté d'agglomération d'Orléans – Val de Loire (qui couvre 22 communes et 272 000 habitants) ont connu une histoire récente mouvementée. Après la mise en service en fin 2000 d'une première ligne de tramway joignant du nord au sud Fleury-les-Aubrais à Orléans La Source en passant par la gare centrale, il a fallu attendre onze années et demi pour que s'y ajoute le 30 juin 2012 une deuxième ligne est-ouest de La Chapelle-Saint-Mesmin à Saint-Jean-de-Braye, traversant le cœur d'Orléans. Entre les deux, il y eut un changement de politique, la désignation d'un nouvel exploitant, une réorganisation complète du réseau et de nombreux débats et discussions sur le choix du mode et du tracé.

Le changement de politique a d'abord été marqué, entre 2003 et 2005, par le passage d'une stratégie d'équité territoriale et d'aménagement du territoire à une stratégie dictée par des critères qualifiés selon les jugements d' "économiques" ou de "plus rationnels". Des lignes de bus régulières très peu utilisées ont été supprimées pour être remplacées par du transport à la demande, des lignes virtuelles et un renforcement de lignes structurantes.

La nouvelle majorité élue en 2001 était au début opposée à une deuxième ligne de tramway sur fer et préconisait, dans un premier temps une version sur pneu, puis dans un second une combinaison entre une meilleure utilisation de l'étoile ferroviaire d'Orléans et un déploiement de "Bus à Haut Niveau de Service" (BHNS). On jugeait que la ligne A avait été lancée trop précipitamment et que la décision de rabattre tout le reste du réseau sur le tram était une erreur, une personne sur deux perdant du temps. Les élus ont tout de même fini par se rallier à l'idée d'une deuxième ligne sur fer. Les débats ont porté ensuite sur le tracé : on avait le choix entre emprunter les boulevards et faire se croiser les deux lignes en gare d'Orléans, ou passer par le centre historique d'Orléans avec un croisement place de Gaulle. La municipalité orléanaise a fini par imposer cette deuxième solution, qui fait passer par le centre ville. Le Collectif tramway, fédération d'associations locales réunies autour de la Fnaut, a critiqué au contraire ce choix qui ne passait pas par la

32 rue Raymond Losserand 75014 Paris
téléphone : 01 43 35 02 83
télécopie : 01 43 35 14 06
courriel : contact@fnaut.fr
internet : http://www.fnaut.fr

gare. *"Mais c'est le tracé le plus porteur de développement,* assurait le maire d'Orléans, *en desservant tous les grands sites du centre-ville et en étant à seulement cent mètres de la gare."*

Il y eut enfin, le 1er janvier 2012, un changement d'opérateur pour la gestion du réseau TAO (Transports de l'agglomération orléanaise) : l'opérateur historique Transdev a dû laisser la place à un nouvel exploitant, Keolis. Les propositions de Veolia-Transdev et de Keolis étaient très proches en ce qui concerne la nouvelle conception du réseau ; elles prenaient toutes deux appui sur l'arrivée de la deuxième ligne de tram et la nécessaire modification des déplacements qui s'en suivrait. Mais Keolis offrait plus de services annexes et prenait davantage en charge les risques financiers.

### *Un réseau hiérarchisé*

*"Nous sommes la seule agglomération française de moins de 300 000 habitants à disposer d'un réseau avec deux lignes de tram",* annoncent fièrement les élus. Autre particularité : la deuxième ligne est alimentée par le sol (APS) sur un tronçon de 2,2 km en centre-ville. Totalisant un peu plus de 29 kilomètres, les deux trams desservent de nombreux sites et quartiers d'habitat collectif parmi les plus importants de la ville.

La mise en service de la deuxième ligne s'est accompagnée d'un nouveau réseau de bus hiérarchisé avec 8 lignes "structurantes" (lignes qui raccordent des communes de grande périphérie au centre - ou au tramway dans le cas de la ligne 8 – et qui ont des fréquences et des durées de fonctionnement dans la journée relativement importantes), 7 lignes "standard", 9 lignes "Citéis" (desserte d'un quartier ou d'une commune), 8 lignes périurbaines - dont 7 fonctionnent en "Filobus", service de transport à la demande -, enfin 5 dessertes scolaires. L'offre a été renforcée en soirée et le week-end. Au total, elle a augmenté de 7% et l'objectif fixé à Kéolis est d'augmenter de 25 % la fréquentation d'ici à 2018.

Le réseau TAO intègre également :

- 12 parcs relais construits le long des deux lignes de tram, utilisables avec un titre TAO,
- une offre de 10 voitures en libre-service, disponibles dans 4 stations,
- un système de vélos en location longue durée (Vélo'tao) porté à 1000 vélos en 2013, dont 400 à assistance électrique, et qui viennent compléter le parc des 350 vélos de location courte durée (Vélo+). Un des objectifs du Plan de Déplacements urbains est de faire passer la part modale du vélo de 3,3 % à 6,6 % d'ici à 2017.

### *Quels résultats ?*

En dépit de ces réalisations, la place de la voiture reste largement dominante. La réduction de son utilisation au profit des autres modes, et en particulier des transports collectifs, est une nécessité pour renforcer l'attractivité de la ville, diminuer la pollution, maîtriser l'urbanisation, limiter la construction d'infrastructures toujours plus lourdes et traumatisantes, enfin réduire les coûts des déplacements à l'heure où les prix des carburants s'envolent.

Qu'en pensent ceux qui vivent et se déplacent dans la ville et son environnement ? Il ne s'agit pas ici de présenter une étude détaillée, mais plutôt un ressenti de la part de différents utilisateurs, ressenti au vu duquel ont été décernés, par un jury : des *pieds* (appréciations globales positives) et des *pots d'échappement*s (appréciations globales négatives).

## Déplacements quotidiens

### *Aspects positifs*

Les deux lignes de tram ont une amplitude de fonctionnement quotidien autour de 20 heures (18h le dimanche) avec une fréquence de 6 à 8 minutes en journée. Les rames permettent le transport des vélos et des poussettes. On conserve le samedi et pendant les petites vacances scolaires les mêmes fréquences qu'en semaine et en période scolaire.

Les lignes de bus "structurantes" ont une amplitude de fonctionnement quotidien satisfaisante : autour de 17h en semaine, de 19h le vendredi et le samedi. La ligne 1 est toutefois la seule à avoir une fréquence qu'on peut qualifier de bonne, avec des intervalles de passage de 10 minutes en journée.

Les formules tarifaires sont nombreuses : 9 catégories d'âge ou de situation, 3 fréquences d'utilisation, 6 modes ou zones de transport. Le titre peut être chargé sur une carte sans contact Moda Pass', également utilisée sur le réseau d'autocars Ulys du département du Loiret.

Les 12 parcs relais (P+R) qu'on trouve sur les deux lignes de tramway sont gratuits si l'on dispose d'un titre TAO ; sinon, on peut acheter pour 2,90 euros le droit de stationner plus un aller-retour sur le réseau TAO pour l'ensemble des occupants de la voiture.

Les échanges entre les lignes de bus "structurantes" sont facilités dans le centre par le tronc commun des boulevards.

L'accessibilité est (presque) parfaite sur le réseau de tramways, avec des arrêts bien conçus (sauf exceptions : voir plus loin) ; elle est réalisée de manière progressive pour les bus, qui sont presque tous aujourd'hui à plancher bas. Près de 400 arrêts bus ont un trottoir surélevé avec un accès en pente douce ; des marques podotactiles permettent au malvoyant de repérer le bord du quai ainsi que l'emplacement de la porte avant. Les arrêts bus accessibles sont indiqués sur le plan TAO ; un formulaire est prévu pour signaler toute situation gênant l'accessibilité.

### *Aspects négatifs*

**Un réseau basé sur des schémas anciens**

L'organisation générale du réseau n'a pas suivi l'évolution des populations et des emplois : leur croissance en périphérie n'est pas suffisamment prise en compte. Aujourd'hui, les flux domicile-travail les plus importants ne passent plus par le centre-ville, or on oblige la plupart des déplacements est-ouest à passer par la gare d'Orléans, ce qui rallonge les distances à parcourir. Il manque des liaisons fortes est-ouest plus au nord, passant naturellement par le nœud ferroviaire qu'est la gare des Aubrais. Aujourd'hui, cette dernière n'est bien desservie que dans le sens nord-sud (par le tramway et la ligne 7) ; les autres lignes qui y passent n'offrent que des services très limités (Citéis 21, Filobus 50, Flexo 45).

La gare des Aubrais devrait jouer le rôle, en doublement de la gare d'Orléans, de pôle d'échanges multimodaux mettant en correspondance train, cars départementaux, tramways et bus.

D'une manière générale, l'offre fournie par le réseau de bus est insuffisante, en particulier en ce qui concerne les échanges transversaux entre les communes et quartiers périphériques qui sont mal, sinon pas du tout, assurés. Les seules communes qu'on peut considérer comme bien irriguées sont Orléans et Fleury.

Des sites importants devraient être mieux desservis : le pôle clinique nord à Saran ne l'est que par la ligne 1 (et une ligne "Flexo" qui n'offre que 3 départs le matin et le soir, et aucun le week-end) ; l'important parc d'activités écologiques de Charbonnières ne l'est que par deux lignes "Filobus" (voir plus loin ce qu'il faut en penser). Il n'y a pas de politique suivie de Plans de déplacements d'entreprise comme on en trouve au Mans, à Montpellier, à Toulouse, …

**Des lignes qui pourraient mieux "structurer"**

Les lignes "structurantes", qui jouent un rôle essentiel dans l'organisation générale du réseau, n'ont pas la qualité des BHNS, "Chronobus" ou "Lianes" qu'on trouve ailleurs. Sur les huit, six ont des intervalles de passages supérieurs ou égaux à 15 minutes en journée. Les lignes secondaires ont une fréquence dissuasive (une demi-heure). Les temps d'attente ne sont pas affichés aux arrêts. Il y a peu de couloirs réservés, si bien qu'aux heures de pointe on observe des retards fréquents. Une véritable priorité aux transports collectifs devrait, par exemple, se traduire dans le cœur de l'agglomération par un site propre continu empruntant tout le mail (sur lequel passent 7 lignes structurantes) et les deux ponts Joffre et René Thinat.

Une "multimodalité" bien conçue implique des correspondances d'un mode à l'autre facilitées au maximum, comme on en trouve par exemple à Lille ou à Nantes. Ici, sur le principal pôle d'échanges constitué par les "gares d'Orléans", le cheminement entre gare SNCF, gare routière, arrêt tramway et arrêts bus n'est pas commode et le fléchage est tout-à-fait déficient. Seule la ligne A du tram dessert la gare. Un autre site d'échanges important est Halmagrand, où passe le tram B et six lignes "structurantes", mais il y faudrait un cheminement facilité entre tram et bus, et une vraie station aménagée au lieu d'un misérable abribus inconfortable (voir ci-dessous).

L'unique site qui mérite le label de "pôle d'échange multimodal" est Léon Blum à Saint-Jean-de-Braye où le tramway est en correspondance quai à quai avec 7 lignes de bus et avec les cars Ulys du Conseil général.

Qui dit pôle d'échanges dit aussi parc relais : les "P+R" n'existent à Orléans que sur les deux lignes de tramway. Les lignes de bus "structurantes" n'en comportent pas.

**Quelques défauts du tramway**

Si la ligne A a une vitesse tout-à-fait correcte (plus de 21 km/h en moyenne d'un bout à l'autre, arrêts compris), il n'en est pas de même de la ligne B (environ 17 km/h, ce qui est tout de même acceptable) qui doit partager sa voirie avec la circulation générale sur une partie de son parcours.

Du fait d'un problème technique, les temps d'attente ne sont pas affichés sur la B.

Enfin, l'information aux arrêts laisse à désirer : voir plus loin "Déplacements occasionnels".

**Des abribus inconfortables**

Des transports en commun attrayants impliquent un minimum de confort. Or, même sur les lignes "structurantes", les abribus, quand ils existent – car de nombreux arrêts ont droit à un simple poteau -, n'offrent que trois places assises. Ils sont parfois dédoublés là où passent plusieurs lignes, mais ce n'est pas toujours le cas : sur le tronc commun des boulevards, les arrêts Foch, Limare et Aristide Briand n'offrent que 3 places assises pour 4 lignes de bus, les arrêts Hamalgrand et Carré Saint-Vincent 3 places assises pour 7 lignes de bus !

***Points particuliers***

Entre autres faiblesses à signaler sur les lignes dites "structurantes" : la 3, en direction nord, nous dépose une fois sur deux à Belneuf, où l'on est prié d'attendre l'arrivée d'un autre bus 3 pour poursuivre ; de part et d'autre du croisement de cette même 3 avec la ligne B se trouvent deux arrêts situés à plus de cent mètres de l'arrêt du tram (Droits de l'Homme) ; les arrêts Champ de Mars des lignes 1 et 5 sont à plus de cent mètres l'un de l'autre, et sont séparés par une traversée d'axe routier extrêmement risquée.

Le dernier train arrivant de Paris le soir permet de prendre le tram A, mais la correspondance avec la ligne B est impossible, le dernier tram étant passé depuis longtemps.

Sur quelques arrêts du tramway B, l'accessibilité n'est pas parfaite : il reste entre trottoir et plancher du tram une petite lacune à la fois horizontale et verticale. De plus, place de Gaulle la correspondance avec la ligne A n'est possible qu'en franchissant des marches. Sur les bus, l'accès des fauteuils roulants pose parfois des problèmes d'entretien du matériel et de formation des conducteurs.

Les parcs-relais (P+R), hormis celui de Saint-Jean-de-Braye, n'affichent pas le nombre de places disponibles restantes.

Le réseau TAO ne fonctionne pas le 1er mai : fête du travail = punition pour les usagers !

À Saint-Jean-de-Braye, l'action du Collectif tramway a permis d'obtenir une desserte par le tramway mieux conçue que dans le projet initial : passage dans l'emprise de la voie ferrée existante avec implantation des arrêts à proximité immédiate des passages à niveau ; optimisation des correspondances tram-bus à Léon Blum (voir ci-dessus). Le Collectif a réclamé, sans succès jusqu'à présent, que la ligne B soit prolongée de Saint-Jean-de-Braye à Chécy (cette carence devrait être, au moins partiellement, corrigée par la réouverture envisagée de la ligne ferroviaire Châteauneuf-sur-Loire – Orléans).

## Déplacements occasionnels

Ils sont le fait de visiteurs professionnels, de touristes ou même d'Orléanais effectuant un trajet qui n'est pas celui qu'ils font d'habitude. Ils impliquent une information pratique et facilement accessible, mais aussi des échanges commodes entre modes : T.C., voiture, vélo, ...

***Aspects positifs***

Le plan du réseau de l'AgglO est très lisible. Le site de la TAO est bien renseigné et commode d'utilisation, que ce soit pour la recherche d'itinéraire, les plans du réseau, les titres et les tarifs, les fiches horaires etc.

Cinq formules de titre collectif sont offertes : duo, groupe de 5, 20, 30 ou 40 personnes. Le ticket "un voyage", valable une heure, donne droit au voyage retour.

### *Aspects négatifs*

Les principales critiques portent sur l'information : il n'y a pas de plan de quartier aux arrêts du tramway A, ni non plus aux arrêts de bus (sauf à Gares d'Orléans), quand il y a un abribus ; les arrêts du tramway B comportent, eux, un plan de quartier, mais il ignore les lignes de bus. Dans les trams, les annonces sonores sont parfois absentes, l'affichage sur bandeau défilant souvent peu lisible... quand il est présent. Dans les bus, il n'y a pas d'annonces sonores et rarement un affichage électronique.

Le transport à la demande est peu développé et peu pratique (il est pour cette raison très peu utilisé). L'utilisation du service "Filobus", qui fonctionne sur sept lignes, nécessite la possession d'une carte avec un numéro d'adhérent ; il faut réserver au moins deux heures à l'avance ; en périodes de pointe où la ligne fonctionne en service normal, le bus ne passe que toutes les heures ; le service ne fonctionne pas le dimanche. Le transport à la demande est infiniment plus pratique sur d'autres réseaux (Bordeaux, Poitiers, Rouen, Saint-Brieuc,…), ou ici dans le cadre du service spécifique Abraysie-bus géré par une association d'insertion qui existe à Saint-Jean de Braye : voir plus loin.

Cinq autres lignes ont des arrêts facultatifs ("Flexo") : pour que le bus passe vous y prendre, il faut réserver par téléphone au moins deux heures à l'avance, et là aussi le service ne fonctionne pas le dimanche (sauf sur une ligne).

Il n'est pas vendu de ticket 24h (qui existe en général ailleurs), mais seulement un ticket "journée".

### *Points particuliers*

La navette circulaire du centre-ville Citéis O s'arrête n'importe où à la demande. Si cette commodité tout-à-fait appréciable se doublait de respect du voyageur, consistant par exemple à ne pas lui faire subir une radio bavarde et bruyante, ce serait parfait !

De façon étrange, certains arrêts du tramway, pourtant très fréquentés par les touristes, ne sont pas signalés : il s'agit de Cathédrale (dans un sens), Jeanne d'Arc et Royale Châtelet (ce dernier est marqué simplement par un écran discret). Il y a une contradiction entre interdire toute présence d'architecture moderne aux alentours de la cathédrale d'une part, y laisser passer et stationner des voitures d'autre part.

Autres exemples de défaut d'information : à l'arrêt Victor Hugo du tramway A, il y a bien une correspondance quai à quai avec la ligne 1 du bus, mais l'arrêt de ce dernier en direction La Source n'est pas indiqué (on voit un écran éteint et en mauvais état) ; à l'arrêt Bannier de la ligne 1, il n'y a aucun fléchage vers l'arrêt du tramway A qui est à cent mètres de là (mais qu'on ne voit pas) ; à l'arrêt Léon Blum du tram B (qui, par ailleurs, est un pôle d'échanges bien conçu), il manque un plan général indiquant où sont les arrêts de bus et de car. Sur le site TAO, le schéma linéaire de la ligne 15 indique pour la station Jean Mermoz une correspondance avec d'autres lignes, qui n'existe pas.

Un transport à la demande spécifique, Abraysie-bus, géré par une association d'insertion, existe à Saint-Jean de Braye et Semoy, où un minibus vous prend dans certaines rues (environ 70 répertoriées sur une liste) sur simple appel téléphonique, pour vous conduire aux stations de tram Léon Blum, Gaudier-Brzeska ou Jules Verne (tram A). Ce service ne nécessite ni abonnement ni carte particulière.

## Jeunes

### *Aspects positifs*

Des forfaits mensuel et annuel à taux réduit sont vendus aux moins de 16 ans d'une part, aux moins de 26 ans d'autre part.

En complément des lignes régulières, le réseau Tao propose une desserte spécifique des établissements scolaires de l'AgglO, par 5 lignes desservant pendant la période scolaire les établissements pour le début et la fin des cours.

Les aménagements cyclables (chapitre ci-après) sont, évidemment, un élément positif au bénéfice des déplacements des jeunes.

### *Aspects négatifs*

Les bus scolaires sont des solutions de secours qui pallient l'insuffisance des transports collectifs. La voiture en est une autre, mais elle n'aide pas le jeune à se comporter de manière autonome, et à

"apprendre" la ville : quand l'espace est colonisé par elle, l'impératif de sécurité oblige à emmener l'enfant à l'école… en voiture, ce qui conduit à un cercle vicieux.

Il serait pourtant intéressant de mettre à l'étude des propositions telles que :

- l'aménagement systématique de cheminements spécifiques aux abords de chaque école (même s'il y a des îlotiers),

- l'interdiction corrélative du "dépose-minute" devant l'école (générateur du cercle vicieux dénoncé ci-dessus),

- des appels multipliés au volontariat, ou l'emploi de personnes en insertion, pour des accompagnements collectifs d'enfants sur des trajets à pied ou en vélo (opérations "pédibus" ou "vélobus" ; une opération "pédibus" a été démarrée à Olivet sous l'impulsion de l'association GAMO).

Pour les plus âgés : dans une ville comme Strasbourg (pour ne citer qu'un exemple), une ligne de bus de nuit spéciale à fréquence horaire dessert les jeudis, vendredis et samedis à partir du soir les lieux de vie nocturne, les lieux animés des quartiers étudiants et les cités universitaires. Ici rien n'est prévu pour cette clientèle ; on s'est pour le moment contenté d'une expérience "Sam'ramène", récemment renouvelée pour une durée de trois mois.

### *Points particuliers*

Si des lycées comme ceux de Saint-Jean-de-Braye sont bien desservis par le réseau TAO, un lycée important comme Charles Péguy au sud de la Loire ne l'est que par la ligne 1 (et une ligne secondaire, la 16).

## À vélo

### *Aspects positifs*

L'agglo dispose de 400 km d'itinéraires cyclables. Une carte de ces itinéraires est délivrée gratuitement dans de nombreux lieux. Les arrêts de bus et les stations de tram sont équipés d'arceaux. 1800 arceaux vélos ont également été installés à proximité des établissements publics et des commerces. Il existe 18 parcs à vélos sécurisés.

Les 350 vélos en libre-service (Vélo'+), répartis sur 33 stations, sont disponibles 7 jours sur 7 et 24 h sur 24. On peut prendre un vélo à une station et le rendre à n'importe quelle autre. Les tarifs sont attractifs, a fortiori pour un abonné au réseau TAO qui a droit à une première heure d'utilisation gratuite (sinon, c'est une demi-heure). Il existe aussi des formules de location longue durée, avec des réductions pour les abonnés Ta0.

On peut louer des vélos à assistance électrique : Orléans est même l'une des villes où l'offre dans ce domaine est la plus importante.

L'agglo organise régulièrement des séances gratuites de marquage vélo contre le vol.

Dans leur grande majorité, les couloirs bus sont autorisés aux usagers du vélo.

### *Aspects négatifs*

Compte tenu du fait qu'Orléans est une ville plate, "si on était aux Pays-Bas, tout le monde serait à vélo", nous a dit un cycliste. Ici, le réseau cyclable est jugé comme n'étant pas à la hauteur : absence de continuité, manque de rues piétons-bus (que peuvent emprunter les vélos), entretien des voies laissant à désirer, mauvais tracés le long des lignes de tram (bd Marie Stuart par ex.), pénibilité voire dangerosité de la traversée des ponts (sur le pont Georges V, les voitures ne respectent pas les voies cyclables). Les tracés des pistes cyclables ne sont souvent conçus qu'en fonction du « vélo-loisir », et non pas des déplacements domicile-travail ou scolaires.

Il y a peu de sas aux carrefours importants permettant aux cyclistes de se positionner en tête de file. Les pistes cyclables à contre-sens sont souvent dangereuses ou inutilisables, car occupées par des véhicules en stationnement illicite. Sur les axes lourds (bd de Verdun), plutôt que de vouloir réduire la vitesse on a préféré favoriser la "fluidité du trafic", au détriment des piétons et cyclistes forcés à cohabiter ensemble : une piste cyclable autorisant des vitesses de déplacement correctes doit être séparée des piétons pour des raisons de sécurité.

### *Points particuliers*

Certains tramways sont équipés de cales pour vélo sur une de leurs plates-formes.

## À pied

### *Aspects positifs*

Des efforts importants de reconquête de la rue sont à mettre à l'actif de la ville d'Orléans. Le centre historique, autour de la rue de Bourgogne, a été entièrement piétonnisé, l'accès des voitures n'étant autorisé qu'aux personnes disposant d'un badge (riverains, commerçants, services de secours, locataires de garage…) pour une période limitée à trente minutes.

Deux grandes places ont ou vont être entièrement libérées : la place du Martroi d'une part (sur laquelle la Pucelle sur son cheval a été longtemps prisonnière… des voitures !) et les rues qui la desservent, la place de Gaulle d'autre part : point d'interconnexion entre les deux lignes de tramway, cette dernière a été recouverte d'un beau dallage en pierre calcaire (mais gélif et très glissant par temps de pluie et de neige), agrémentée de bancs et plantée d'arbres.

Autres espaces reconquis, tous également avec un aménagement de qualité : la rue des Carmes (réhabilitée grâce à la ligne B du tramway) et les ruelles alentour, la rue Théophile Chollet (idem), la rue de la République, grand axe également tram + piétons qui relie la gare au centre historique, une partie de la rue Bannier, et quelques autres rues plus excentrées.

Les bords de la Loire sont aujourd'hui bordés par une grande promenade piétonne, les voitures ne disposant que d'une voie de desserte.

Au fur et à mesure des rénovations, des guidages podotactiles pour malvoyants ont été installés en plusieurs endroits dans le centre historique, et non pas seulement aux arrêts de tram et de bus.

### *Aspects négatifs*

On a d'autant plus envie de marcher que l'espace n'est pas accaparé par la voiture. Il est regrettable à ce sujet que la municipalité orléanaise, écoutant en cela des lobbies de commerçants, continue à construire des parkings dans le centre : de nouveaux parcs relais accolés en périphérie à des stations de transport collectif seraient une mesure beaucoup plus pertinente. L'expérience montre que toute augmentation de l'offre de stationnement, qu'il soit en surface ou souterrain, revient à créer en pleine ville des aspirateurs à voiture.

Dans la décision prise de reconquérir un ensemble de rues et de places importantes, deux sites hautement symboliques ont été exclus : la rue Jeanne d'Arc et la place Sainte Croix, devant la cathédrale. Les voitures passent sur la place, ce qui lui enlève une partie de son intérêt, alors que le choix de l'APS (absence de caténaire) a été justement retenu pour respecter le site. Les voitures obstruent un côté de la rue Jeanne d'Arc, obligeant souvent piétons et fauteuils roulants à chercher refuge de l'autre côté. Des solutions de détournement de la circulation devraient être possibles pour pallier ces deux anomalies.

La traversée des ponts est très pénible tant pour les piétons que pour les cyclistes. Sur les ponts George V et René Thinat, les piétons ont droit à un petit trottoir d'un seul côté (avec, il est vrai, une compensation par une passerelle le long du pont ferroviaire) ; sur le pont Maréchal Joffre, ils disposent de chaque côté d'une une bande étroite sur laquelle deux fauteuils roulants ne peuvent se croiser. Les cyclistes quant à eux doivent cohabiter sur les ponts George V et Joffre avec la circulation automobile. À Angers et bientôt à Nantes, le tram traverse le fleuve en compagnie exclusive des vélos et des piétons…

Dommage aussi que l'esplanade bordée par les boulevards, qui est pratiquement le seul espace vert du centre-ville avec le parc Pasteur, soit occupé par des parkings.

Nous avons fait état ci-dessus de l'étroitesse du banc installé dans les arrêts de bus, *là où il y a un abribus*. Là où il n'y en a pas (ce qui est assez fréquent), on ne s'est même pas donné la peine d'installer des bancs de part et d'autre du potelet qui signale l'arrêt. Les bancs ont complètement disparu des rues et du centre-ville, retirant ainsi aux plus jeunes et aux plus âgés la possibilité d'une halte salutaire ou conviviale.

***Points particuliers***

La couverture par des pavés qui a accompagné la réhabilitation d'un certain nombre de rues est un choix architectural qui se comprend, mais qui complique quelque peu les déplacements des personnes à mobilité réduite et des fauteuils roulants.

Sur la rue du Faubourg Madeleine empruntée par la ligne B, la traversée par les piétons, et a fortiori par les fauteuils roulants, est rendue parfois compliquée par des obstacles qui ne se justifient pas.

## Livraisons

Il y a malheureusement peu d'avancées dans ce domaine, qui pourtant représente 20 % du trafic, 30% de l'occupation de la voirie et des taux de pollution générés en conséquence.

Parmi ses six "grandes thématiques" du Plan de déplacements urbains (PDU), on trouve bien celle d' *"intégrer le transport de marchandises dans le fonctionnement de la ville".* Il reste à trouver comment traduire cette vague affirmation en mesures concrètes.

L'action 29 du PDU *"Promouvoir une culture du transport de marchandises en ville"* prévoit "la création d'un groupe de travail marchandises", "l'élaboration d'une charte de bonnes conduites", "la diffusion de l'information auprès des transporteurs et commerçants sur la réglementation des livraisons et la circulation des poids lourds", "l'étude de la prise en compte dans les documents d'urbanisme d'aires de livraison", le "soutien institutionnel des initiatives privées de dessertes novatrices du plateau piétonnier", et pour finir de "sensibiliser les acteurs du transport de marchandises en ville aux problématiques environnementales" et de "promouvoir l'usage des véhicules propres", mais il ne semble pas que ces bonnes intentions se soient traduites jusqu'ici en réalisations de nature à changer en profondeur le cours des choses.

Il est vrai qu'Orléans n'est pas logé à moins bonne enseigne que la plupart des autres agglomérations françaises, les "espaces logistiques urbains" mis en place à Bordeaux, La Rochelle, Monaco, Lyon restant des exceptions.

En attendant, les entreprises n'ayant pas d'autre incitation dans le choix de leur mode de transport, le camion reste la solution de facilité. On peut toutefois mentionner l'existence d'une entreprise de logistique qui propose un service de livraison par véhicules électriques vers le centre ancien, service encore très peu utilisé.

# ***Décisions du jury***

Au vu des considérations ci-dessus et en en retenant les aspects les plus caractéristiques, le Jury populaire désigné par le réseau FNAUT Déplacements urbains a décerné à la Communauté d'agglomération Orléans Val de Loire les hautes distinctions suivantes :

**3 pieds :**

pour une bonne desserte par le tramway (relayé par les bus 1 et 2) de nombreux sites parmi les plus importants de la ville : gares, hôpitaux, universités et écoles, quartiers d'habitat collectif, stades, lieux touristiques, parc des expositions, Chèques postaux …

pour une politique soutenue de reconquête de l'espace urbain en faveur des modes doux, à travers la réhabilitation des deux grandes places de Gaulle et Martroi, des quartiers Bourgogne et Carmes, de la rue de la République etc., ainsi que l'aménagement des bords de Loire.

pour le souci manifesté de faciliter les déplacements de tous, par des tramways accessibles de plein pied, par une mise en accessibilité progressive de tout le réseau de bus, par l'installation de bandes podotactiles aux arrêts de tram, aux arrêts de bus et en d'autres endroits.

**3 pots d'échappement :**

pour une desserte insuffisante de l'agglomération par les transports collectifs : liaisons essentiellement radiales, offre trop concentrée dans l'intra-mail d'Orléans, communes périphériques mal desservies, bus peu performants, services de transport à la demande peu développés et peu pratiques,

pour une intermodalité mal assurée : peu de correspondances commodes entre trams et bus, pas d'indications aux arrêts qui permettent de situer les arrêts des autres lignes, une seule station commune aux réseaux urbain et départemental (à Saint-Jean-de-Braye),

pour une information souvent déficiente, tant en ce qui concerne l'affichage des temps d'attente que la visualisation des arrêts et les annonces sonores à l'intérieur des véhicules ; à cela s'ajoute l'absence de plans de quartier aux arrêts des bus et de la ligne A.

Enquête menée en collaboration avec le
Comité de coordination des associations de sauvegarde
et d'aménagement de l'agglomération orléanaise (CCASAAO)

avec l'assistance de l'Association des Paralysés de France,
délégation du Loiret

Décisions du jury validées par la Délégation régionale de FNAUT Centre