

La Métropole ouvre le chantier pharaonique d'Orléans

C'est parti pour trois ans d'études et de travaux afin de faire des boulevards historiques le symbole d'une « ville apaisée » avec moins de place pour les voitures, plus pour les mobilités douces et la nature. Mais le financement du projet questionne !



Place d'Arc, nouveau coeur d'Orléans. Photo Richez et Associés

Chaque maire ou président de l'agglomération orléanaise veut laisser sa trace dans l'histoire. [Jacques Douffiagues](#) hier très décrié, aujourd'hui oublié avec le centre commercial Place d'Arc en centre-ville, Jean-Pierre Sueur avec le tram, le Zénith et la médiathèque, Olivier Carré avec [CO'Met](#), Serge Grouard avec le tram et demain les

« [mails](#) ».

Ces larges boulevards historiques qui ceignent le centre-ville d'Orléans vont en effet connaître un chantier que d'aucuns jugent pharaonique, dispendieux et incertain, du moins dans ses financements. Les élus de la Métropole qui se réunissent ce jeudi vont en effet donner le véritable coup d'envoi du projet en adoptant le bilan de la concertation publique relative à ce projet de réaménagement conçu par les architectes et urbanistes du groupe « Richez Associés ».

Ce cabinet vient en effet d'être retenu pour assurer la maîtrise d'oeuvre du chantier qui vise à requalifier ces boulevards aménagés sur l'ancienne enceinte fortifiée progressivement démantelée au cours des siècles. Le projet qui bénéficie d'un certain consensus politique ne vise rien moins qu'à « *transformer Orléans en ville lente, reliée par une succession de lieux à vivre, qu'ils soient événementiels, apaisés, culturels, ludiques* » selon l'un des architectes du cabinet Richez. Et parmi les belles intentions : « *Offrir aux habitants une ville plus lente et plus fluide, où les déplacements sont décarbonés et plus respectueux de l'environnement, une ville qui multiplie les occasions de partage, programmées ou spontanées, entre tous ses habitants, quel que soit leur âge ; une ville où la nature, généreuse, garantit un cadre de vie agréable et répond aux enjeux climatiques de demain* ». Changer l'image de la ville donc et faire oublier cette « *autoroute urbaine* » qui coupe la ville de sa périphérie et cela au profit d'un « *boulevard urbain apaisé* » libéré de ses trémies, ses ponts et dalles.

30, 44 ou 62 millions ?



Ce chantier prendra place entre la gare et la Loire avec des lieux et des interventions emblématiques : Place d'Arc où la dalle sera démolie, la ligne de tram déviée et plus à l'ouest, près du futur campus Madeleine avec la suppression d'une trémie et l'aménagement d'un parking souterrain de 400 places. L'espace considérable (18 hectares) permettra de faire une large place aux espaces verts, au paysage, aux déplacements doux vélos et piédestres, à des espaces ludiques (peut-être un skate park) et événementiels.

Si les images sont belles, la facture sera à leur niveau ! L'ébauche du projet avait été présentée aux élus de la Métropole à l'automne dernier en sous-évaluant le coût afin que la pilule passe mieux chez certains élus métropolitains qui estiment que la ville d'Orléans tire beaucoup la couverture à elle pour profiter des finances de l'agglomération. En septembre dernier, [Serge Grouard](#) chiffrait le coût du projet à 30 millions pour la Métropole dont 8 apportés par Carrefour et la société immobilière Carmila qui gère la galerie marchande. De son côté, le cabinet Richez chiffre les travaux à 44 millions, estimation que certains trouvent encore peu réaliste au vu de la complexité technique du chantier. La Métropole parle d'ailleurs de 62 millions hors taxes pour « *une première phase opérationnelle* ».



Un boulevard apaisé et vert. Photo Richez et Associés

Un chantier « pharaonique »

Ce réaménagement des « mails » comprend en effet plusieurs chantiers lourds, coûteux et impactant fortement la vie des Orléanais, du moins les automobilistes : restructuration-extension du centre commercial Place d'Arc sur 8 500 m² avec en plus un bâtiment de 5 000 m² pour du logement, suppression de la trémie Jean Jaurès qui sera remplacée par un parking souterrain de 400 places, déplacement du centre bus de la gare et de la ligne de tram, suppression de la dalle empruntée chaque jour par 40 000 piétons, restitution est-ouest de la circulation automobile (35 000 véhicules/jour) .

Les études vont se poursuivre afin de lancer le chantier fin 2024 pour une mise en service fin 2026. Un chantier « pharaonique » donc mais qui préfigure l'urbanisme moderne avec une « ville apaisée », une large place à la nature, aux transports doux et en commun. Une seconde phase sera d'ailleurs lancée dans la foulée à l'Est jusqu'à la Loire. Pourtant la concertation publique n'a pas mobilisé les foules avec seulement 147 personnes présentes à des réunions et 304 contributions

écrites portant notamment sur le financement et sur l'ambition « *pharaonique* » du projet. Un manque d'intérêt pour un projet qui n'est pas encore entré véritablement « dans le dur ».