La République du Centre, 13 juillet 2015

CIRCULATION ■ Le maire d'Orléans évoque la création d'une nouvelle voie dédiée aux vélos

Un pont enfin royal pour la petite reine ?

C'est l'un des points noirs tant redoutés des cyclistes : la traversée nord-sud de la ville. Pour y remédier, Olivier Carré envisage l'élargissement du pont George-V.

Alexandre Charrier
alexandre.charrier@centrefrance.com

Le nouveau député-maire d'Orléans est-il en train de marquer son territoire ? En pleine tournée des assemblées générales de quartier (*lire page 12*), Olivier Carré (Les Républicains) n'est, en tout cas, pas avare en annonce. Jeudi soir, il était question de transformer l'ancienne prison en palais des sports (*notre édition de samedi*). Vendredi soir, devant les habitants du quartier Saint-Marceau, il a évoqué un projet qui pourrait bien changer la vie de centaines de cyclistes qui empruntent le pont Royal quotidiennement.

Aujourd'hui, si une bande cyclable est bien matérialisée au sol, dans les faits, la route n'est pas assez large pour permettre aux vélos et aux voitures de cohabiter sans danger. Et les voies du tram – dont les pavés ont clairement été choisis pour dissuader les cyclistes de s'y aventurer – n'arrangent rien.

Quelles solutions pour sécuriser les lieux ? Olivier Carré a dégaillé trois scénarios possibles, vendredi soir, en marquant sa nette préférence pour l'un d'entre eux. Explications.

■ ***Bloquer une voie de circulation.*** Sur le papier, c'est la solution « la plus simple » à mettre en œuvre, a reconnu Olivier Carré. C'est aussi la moins contraignante. On interdit la circulation des voitures sur l'une des voies, qui devient réservée aux vélos et aux piétons, comme c'est déjà le cas le dimanche après-midi. « Je ne vous dis pas la tête des commerçants des Halles Châtelet, si on fait ça », douche immédiatement Olivier Carré soulignant qu'Orléans manque déjà de ponts pour franchir la Loire en voiture. « On ne peut pas se priver d'une voie sur les huit (*sic* : quatre ponts routiers, soit huit voies) que nous avons. » L'idée semble donc condamnée.

■ ***Modifier la plateforme du tram.*** La première solution consiste à supprimer l'une des deux voies du tram pour élargir la chaussée. Une solution « étudiée par Jean-Pierre Sueur », à la fin des années 90, quand la ligne A a été construite, rappelle Olivier Carré. Mais elle nécessite une « excellente coordination » entre les rames nord-sud et sud-nord qui devront passer en alternance sur cette voie unique, avec le risque d'« encombrer toute la ligne A » si le ballet n'est pas parfaitement réglé. Keolis a visiblement déjà fait savoir qu'elle n'y était pas favorable.

L'autre possibilité, consisterait à changer les rails. Les rails ne seraient plus vides mais pleins, « avec des volets qui s'ouvrent au passage du tram et se referment ensuite pour que la roue de vélo ne puisse pas tomber dedans ». Ce réaménagement s'accompagnerait d'un nouveau revêtement « plus plat » à la place des pavés. Reste la question de la sécurité sur une voie que devront se partager tramway et cyclistes. « C'est jouable », estime Olivier Carré.

■ ***Une nouvelle passerelle.*** La troisième solution, et c'est celle qui a les faveurs du maire, consiste à adosser une passerelle le long du pont Royal. Un « encorbellement » qui permettrait de créer « une nouvelle voie de 2,50 mètres, 3 mètres de large ». À l'image de ce qui existe, par exemple, sur le pont du Maréchal-Leclerc, à Olivet. Problème : cette solution risque « de faire hurler l'architecte des Bâtiments de France ». Car on ne fait pas ce que l'on veut avec le pont Royal. L'ouvrage est inscrit à l'inventaire supplémentaire des Monuments historiques depuis 1926. Mais pour le maire d'Orléans, il est tout à fait possible de lier esthétisme, patrimoine et sécurité des cyclistes. « On fera tout pour trouver une solution », a-t-il assuré aux habitants de Saint-Marceau, ajoutant qu'après avoir envoyé un émissaire pour faire part de ce projet à l'architecte des bâtiments de France (?) – qui a visiblement été reçu très fraîchement – le maire entend bien se saisir du dossier en personne. ■

(*) Contacté par le Rép, l'architecte des bâtiments de France confirme avoir été sollicité à propos du projet. Mais refuse de faire le moindre commentaire.

SÉCURITÉ. La traversée du pont George-V a parfois des allures de « Salaire de la peur » pour les cyclistes, tassés entre pompiers et voitures. PHOTO CHRISTELLE BOUTEMY

« En tant que cycliste, c'est un espoir »

Habitant de Saint-Marceau et négociateur du mouvement Vélorution à Orléans, Jean-Baptiste Poirazian accueille positivement l'annonce de vendredi.

VÉLORUTION. Le collectif cherche à promouvoir le vélo en ville.

■ ***Que pensez-vous de la proposition du maire d'Orléans ?*** Cela fait longtemps que l'on parle de ces différentes possibilités. En tant que cycliste, c'est un espoir de voir les choses enfin bouger. Même si, de mon point de vue, il serait plus simple de bloquer une voie. Mais on sent que la ville est consciente du problème. La situation actuelle est une aberration entre les voitures qui doublent mal et les pavés (*sic* : sur la voie du tram) qui sont faits pour nous empêcher de rouler.

Avec une passerelle, on pourrait traverser tranquillement, prendre le temps de s'arrêter au milieu du pont pour profiter de la Loire.

■ ***Espérez-vous être consulté sur ce projet ?*** Nous n'avons pas encore de dialogue avec la mairie. Avec Vélorution, nous avons lancé une carte participative pour recenser les points noirs dans l'agglo. Quand l'outil sera épuré, en octobre ou novembre, nous communiquerons sur le sujet. ■

La passerelle, un vieux serpent de mer

PROJETS. Si le projet d'accoler une passerelle piétons-vélo au pont George-V est nouveau, l'idée de créer une « liaison douce » pour franchir la Loire n'est pas neuve. Dernière proposition en date ? Celle de la candidate socialiste aux municipales, Corinne Leveleux-Teseira, qui imaginait, en 2014, une passerelle, piétons-vélos, reliant Saint-Marceau au centre-ville. Une remise au goût du jour du pont voulu, une quinzaine d'années plus tôt, par Jean-Pierre Sueur. Battu aux municipales de 2001, il avait vu l'idée abandonnée par son successeur – Serge Grouard – qui jugeait l'entreprise trop risquée en raison du débit de la Loire. Pour lui, ce n'est pas une passerelle qu'il fallait construire mais un véritable pont. « En 2001, nous avions poursuivi le projet en allant jusqu'au concours d'architecte, mais ça déplaisait le pont George-V. »

Phoca PDF