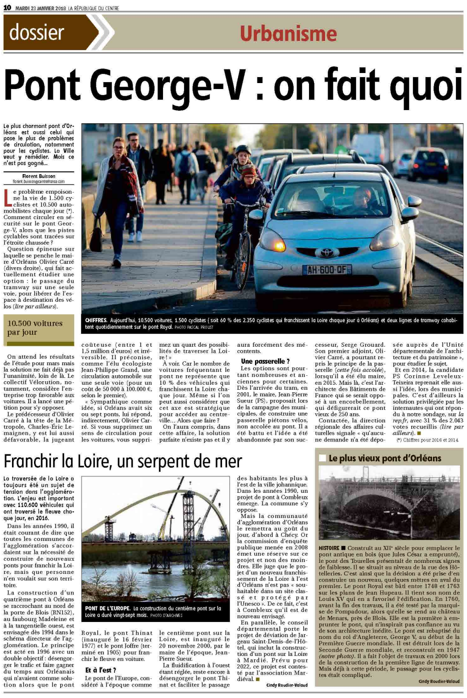
Pont George-V : on fait quoi pour régler le problème ?

Publication : mardi 23 janvier 2018 11:21

La République du Centre, 23 janvier 2018



10 MARDI 23 JANVIER 2018 LA RÉPUBLIQUE DU CENTRE

dossier Urbanisme

Pont George-V : on fait quoi

Le plus charmant pont d'Orléans est aussi celui qui pose le plus de problèmes de circulation, notamment pour les cyclistes. La Ville veut y remédier. Mais ce n'est pas gagné…

Florent Buisson
florent.buisson@centrefrance.com

Le problème empoisonne la vie de 1.500 cyclistes et 10.500 automobilistes chaque jour (*). Comment circuler en sécurité sur le pont George-V, alors que les pistes cyclables sont tracées sur l'étroite chaussée ?

Question épineuse sur laquelle se penche le maire d'Orléans Olivier Carré (divers droite), qui fait actuellement étudier une option : le passage du tramway sur une seule voie, pour libérer de l'espace à destination des vélos (*lire par ailleurs*).

CHIFFRES. Aujourd'hui, 10.500 voitures, 1.500 cyclistes (soit 60 % des 2.350 cyclistes qui franchissent la Loire chaque jour à Orléans) et deux lignes de tramway cohabitent quotidiennement sur le pont Royal. PHOTO PASCAL PROUST

10.500 voitures par jour

On attend les résultats de l'étude pour mars mais la solution ne fait déjà pas l'unanimité, loin de là. Le collectif Vélorution, notamment, considère l'entreprise trop favorable aux voitures. Il a lancé une pétition pour s'y opposer.

Le prédécesseur d'Olivier Carré à la tête de la Métropole, Charles-Éric Lemaignen, y est lui aussi défavorable, la jugeant coûteuse (entre 1 et 1,5 million d'euros) et irréversible. Il préconise, comme l'élu écologiste Jean-Philippe Grand, une circulation automobile sur une seule voie (pour un coût de 50 000 à 100.000 €, selon le premier).

« Sympathique comme idée, si Orléans avait six ou sept ponts, lui répond, indirectement, Olivier Carré. Si vous supprimez un sens de circulation pour les voitures, vous supprimez un quart des possibilités de traverser la Loire ! »

À voir. Car le nombre de voitures fréquentant le pont ne représente que 10 % des véhicules qui franchissent la Loire chaque jour. Même si l'on peut aussi considérer que cet axe est stratégique pour accéder au centre-ville… Alors que faire ?

On l'aura compris, dans cette affaire, la solution parfaite n'existe pas et il y aura forcément des mécontents.

Une passerelle ?

Les options sont pourtant nombreuses et anciennes pour certaines. Dès l'arrivée du tram, en 2001, le maire, Jean-Pierre Sueur (PS), proposait lors de la campagne des municipales, de construire une passerelle piétons vélos, non accolée au pont. Il a été battu et l'idée a été abandonnée par son successeur, Serge Grouard. Son premier adjoint, Olivier Carré, a pourtant repris le principe de la passerelle (*cette fois accolée*), lorsqu'il a été élu maire, en 2015. Mais là, c'est l'architecte des Bâtiments de France qui se serait opposé à un encorbellement, qui défigurerait ce pont vieux de 250 ans.

Contactée, la direction régionale des affaires culturelles signale « qu'aucune demande n'a été déposée auprès de l'Unité départementale de l'architecture et du patrimoine », pour étudier le sujet.

Et en 2014, la candidate PS Corinne Leveleux-Teixeira reprenait elle aussi l'idée, lors des municipales. C'est d'ailleurs la solution privilégiée par les internautes qui ont répondu à notre sondage, sur *la rep.fr*, avec 31 % des 2.043 votes recueillis (*lire par ailleurs*). ■

(*) Chiffres pour 2016 et 2014.

Franchir la Loire, un serpent de mer

La traversée de la Loire a toujours été un sujet de tension dans l'agglomération. L'enjeu est important avec 110.600 véhicules qui ont traversé le fleuve chaque jour, en 2016.

Dans les années 1990, il était courant de dire que toutes les communes de l'agglomération s'accordaient sur la nécessité de construire de nouveaux ponts pour franchir la Loire, mais que personne n'en voulait sur son territoire.

La construction d'un quatrième pont à Orléans se raccrochant au nord de la porte de Blois (RN152), au faubourg Madeleine et à la tangentielle ouest, est envisagée dès 1994 dans le schéma directeur de l'agglomération. Le principe est acté en 1996 avec un double objectif : désengorger le trafic et faire gagner du temps aux Orléanais qui n'avaient comme solution alors que le pont Royal, le pont Thinat (inauguré le 16 février 1977) et le pont Joffre (terminé en 1905) pour franchir le fleuve en voiture.

PONT DE L'EUROPE. La construction du centième pont sur la Loire a duré vingt-sept mois. PHOTO D'ARCHIVES

Et à l'est ?

Le pont de l'Europe, considéré à l'époque comme le centième pont sur la Loire, est inauguré le 20 novembre 2000, par le maire de l'époque, Jean-Pierre Sueur.

La fluidification à l'ouest étant réglée, reste encore à désengorger le pont Thinat et faciliter le passage des habitants les plus à l'est de la ville johannique. Dans les années 1990, un projet de pont à Combleux émerge. La commune s'y oppose.

Mais la communauté d'agglomération d'Orléans le remettra au goût du jour, d'abord à Chécy. Or la commission d'enquête publique menée en 2008 émet une réserve sur ce projet et non des moindres. Elle juge que le projet d'un nouveau franchissement de la Loire à l'est d'Orléans n'est pas « souhaitable dans un site classé et protégé par l'Unesco ». De ce fait, c'est à Combleux qu'il est de nouveau envisagé.

En parallèle, le conseil départemental porte le projet de déviation de Jargeau Saint-Denis-de-l'Hôtel, qui inclut la construction d'un pont sur la Loire à Mardié. Prévu pour 2022, ce projet est contesté par l'association Mardiéval. ■

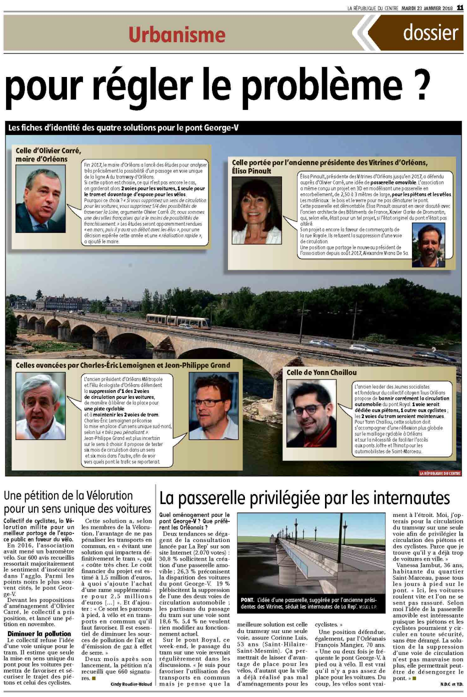
Cindy Roudier-Valaud

Le plus vieux pont d'Orléans

HISTOIRE ■ Construit au XII^e siècle pour remplacer le pont antique en bois (que Jules César a emprunté), le pont des Tourelles présentait de nombreux signes de faiblesse. Il se situait au niveau de la rue des Hôtelleries. C'est ainsi que la décision a été prise d'en construire un nouveau, quelques mètres en aval du premier. Le pont Royal est bâti entre 1748 et 1763 sur les plans de Jean Hupeau. Il tient son nom de Louis XV qui en a favorisé l'édification. En 1760, avant la fin des travaux, il a été testé par la marquise de Pompadour, alors qu'elle se rend au château de Menars, près de Blois. Elle est la première à emprunter le pont, qui n'inspirait pas confiance au vu de son architecture inédite. Le pont est rebaptisé du nom du roi d'Angleterre, George V, au début de la Première Guerre mondiale. Il est détruit lors de la Seconde Guerre mondiale, et reconstruit en 1947 *(notre photo)*. Il a fait l'objet de travaux en 2000 lors de la construction de la première ligne de tramway. Mais déjà à cette période, le passage pour les cyclistes était compliqué.

Cindy Roudier-Valaud

Monsieur Jean Pierre Sueur / Ayant droit sueur.jp@wanadoo.fr



LA RÉPUBLIQUE DU CENTRE MARDI 23 JANVIER 2018 11

Urbanisme dossier

pour régler le problème ?

Les fiches d'identité des quatre solutions pour le pont George-V

Celle d'Olivier Carré, maire d'Orléans

Fin 2017, le maire d'Orléans a lancé des études pour analyser très précisément la possibilité d'un passage en voie unique de la ligne A du tramway d'Orléans.
Si cette option est choisie, ce qui n'est pas encore le cas, on garderait alors **2 voies pour les voitures, 1 seule pour le tram et davantage d'espace pour les vélos**.
Pourquoi ce choix ? *« Si vous supprimez un sens de circulation pour les voitures, vous supprimez 1/4 des possibilités de traverser la Loire*, argumente Olivier Carré. *Or, nous sommes une des villes françaises qui a le moins de possibilités de franchissement. »* Les études seront apparemment rendues *« en mars, puis il y aura un débat avec les élus »*, pour une décision espérée cette année et une *« réalisation rapide »*, a ajouté le maire.

Celle portée par l'ancienne présidente des Vitrines d'Orléans, Élisa Pinault

Élisa Pinault, présidente des Vitrines d'Orléans jusqu'en 2017, a défendu auprès d'Olivier Carré, une idée de **passerelle amovible**. L'association a même conçu un projet en 3D en modélisant une passerelle en encorbellement, de 2,50 à 3 mètres de large, **pour les piétons et les vélos**. Les matériaux : le bois et le verre pour ne pas dénaturer le pont.
Cette passerelle est démontable. Élisa Pinault assurait en avoir discuté avec l'ancien architecte des Bâtiments de France, Xavier Clarke de Dromantin, qui, selon elle, était pour un tel projet, si l'état originel du pont n'était pas altéré.
Son projet a encore la faveur de commerçants de la rue Royale. Ils refusent la suppression d'une voie de circulation.
Une position que partage le nouveau président de l'association depuis août 2017, Alexandre Viana De Sa.

Celles avancées par Charles-Éric Lemaignen et Jean-Philippe Grand

L'ancien président d'Orléans Métropole et l'élu écologiste d'Orléans défendent la **suppression d'1 des 2 voies de circulation pour les voitures**, de manière à libérer de la place pour **une piste cyclable** et à **maintenir les 2 voies de tram**.
Charles-Éric Lemaignen préconise la mise en place d'un sens unique sud-nord, selon lui *« très peu pénalisant »*.
Jean-Philippe Grand est plus incertain sur le sens à choisir. Il propose de tester six mois de circulation dans un sens et six mois dans l'autre, afin de voir vers quels pont le trafic se reporterait.

Celle de Yann Chaillou

L'ancien leader des Jeunes socialistes et fondateur du collectif citoyen Tous Orléans propose de **bannir carrément la circulation automobile** du pont Royal. **1 voie serait dédiée aux piétons, 1 autre aux cyclistes** ; les **2 voies du tram seraient maintenues**.
Pour Yann Chaillou, cette solution doit s'accompagner d'une réflexion plus globale sur le maillage cyclable à Orléans et sur la nécessité de faciliter l'accès aux ponts Joffre et Thinat pour les automobilistes de Saint-Marceau.

LA RÉPUBLIQUE DU CENTRE

Une pétition de la Vélorution pour un sens unique des voitures

Collectif de cyclistes, la Vélorution milite pour un meilleur partage de l'espace public en faveur du vélo.

En 2016, l'association avait mené un baromètre vélo. Sur 600 avis recueillis ressortait majoritairement le sentiment d'insécurité dans l'agglo. Parmi les points noirs le plus souvent cités, le pont George-V.

Devant les propositions d'aménagement d'Olivier Carré, le collectif a pris position, et lancé une pétition en novembre.

Diminuer la pollution

Le collectif refuse l'idée d'une voie unique pour le tram. Il estime que seule la mise en sens unique du pont pour les voitures permettra de favoriser et sécuriser le trajet des piétons et celui des cyclistes.

Cette solution a, selon les membres de la Vélorution, l'avantage de ne pas pénaliser les transports en commun, en « évitant une solution qui impactera définitivement le tram », qui « coûte très cher. Le coût financier du projet est estimé à 1,5 million d'euros, à quoi s'ajoute l'achat d'une rame supplémentaire pour 2,5 millions d'euros […] ». Et d'ajouter : « Ce sont les parcours à pied, à vélo et en transports en commun qu'il faut favoriser. Il est essentiel de diminuer les sources de pollution de l'air et d'émission de gaz à effet de serre. »

Deux mois après son lancement, la pétition n'a recueilli que 660 signatures. ■

Cindy Roudier-Valaud

La passerelle privilégiée par les internautes

Quel aménagement pour le pont George-V ? Que préfèrent les Orléanais ?

Deux tendances se dégagent de la consultation lancée par La Rep' sur son site Internet (2.070 votes) : 30,8 % sollicitent la création d'une passerelle amovible ; 26,3 % préconisent la disparition des voitures du pont George-V. 19 % plébiscitent la suppression de l'une des deux voies de circulation automobile ; les partisans du passage du tram sur une voie sont 18,6 %. 5,4 % ne veulent rien modifier au fonctionnement actuel.

Sur le pont Royal, ce week-end, le passage du tram sur une voie revenait régulièrement dans les discussions. « Je suis pour favoriser l'utilisation des transports en commun mais je pense que la meilleure solution est celle du tramway sur une seule voie, assure Corinne Luis, 53 ans (Saint-Hilaire-Saint-Mesmin). Ça permettrait de laisser d'avantage de place pour les vélos, d'autant que la ville a déjà réalisé pas mal d'aménagements pour les cyclistes. »

Une position défendue, également, par l'Orléanais François Mangier, 70 ans. « Une ou deux fois je fréquente le pont George-V, à pied ou à vélo. Il est vrai qu'il n'y a pas assez de place pour les voitures. Du coup, les vélos sont vraiment à l'étroit. Moi, j'opterais pour la circulation du tramway sur une seule voie afin de privilégier la circulation des piétons et des cyclistes. Parce que je trouve qu'il y a déjà trop de voitures en ville. »

Vanessa Jambut, 36 ans, habitante du quartier Saint-Marceau, passe tous les jours à pied sur le pont. « Ici, les voitures roulent vite et l'on ne se sent pas rassuré. Selon moi l'idée de la passerelle amovible est intéressante puisque les piétons et les cyclistes pourraient y circuler en toute sécurité, sans être dérangé. La solution de la suppression d'une voie de circulation n'est pas mauvaise non plus, elle permettrait peut-être de désengorger le pont. » ■

PONT. L'idée d'une passerelle, suggérée par l'ancienne présidentes des Vitrines, séduit les internautes de La Rep'. VISUEL E.P.

N.D.C et Y.D.

Monsieur Jean Pierre Sueur / Ayant droit sueur.jp@wanadoo.fr

Phoca PDF