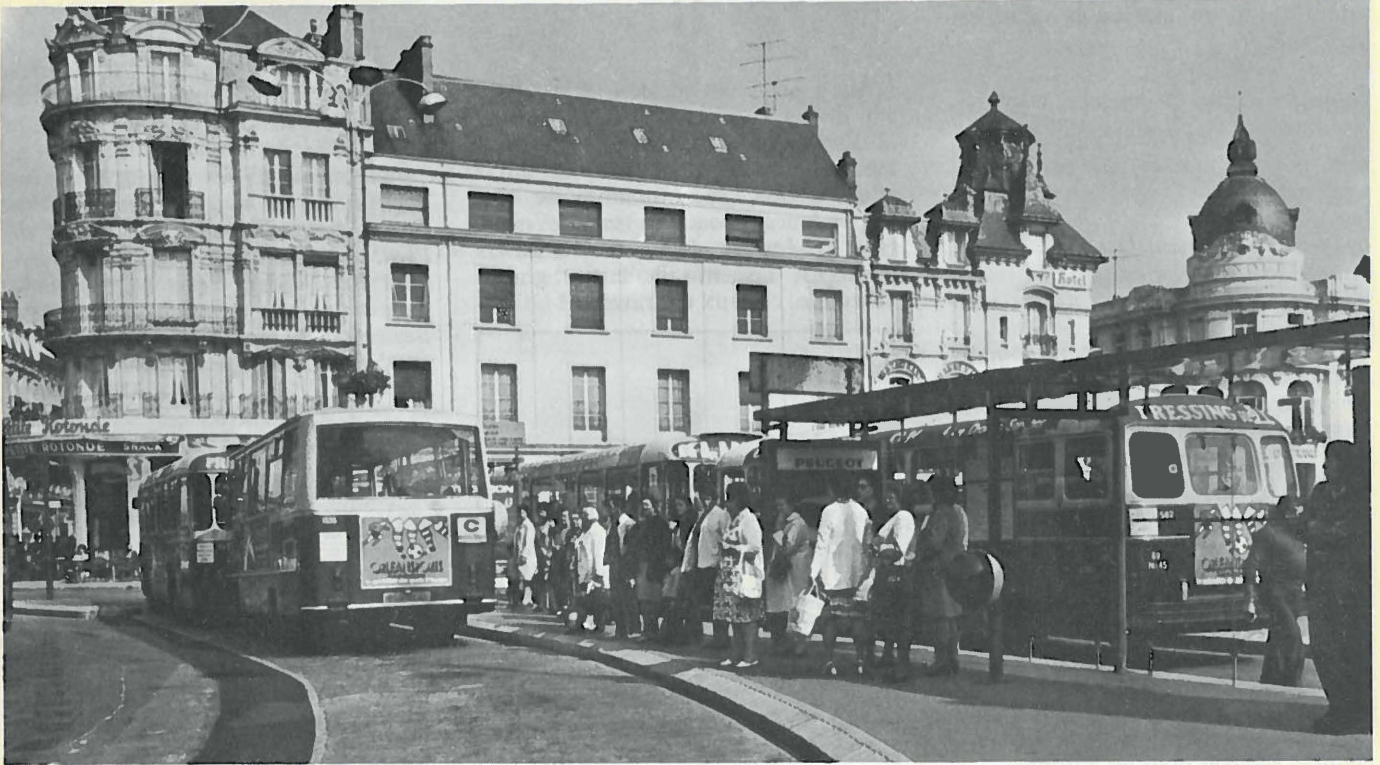


Onze propositions concrètes



Un nouveau schéma des transports en commun s'impose

C'est bien beau de critiquer, quand on n'est pas responsable... Mais on voudrait bien vous y voir, si vous étiez à « leur » place !... Vous ne feriez pas mieux !...»

Combien de fois l'avons-nous entendu, sous une forme ou sous une autre, ce reproche ! Comme si nous critiquions pour critiquer, alors que nous assistons à l'inaction ou aux erreurs des responsables en place, et que nous sommes sûrs qu'il est possible de faire beaucoup mieux.

Mais quand on pense qu'il y a des erreurs de faites, et que d'autres solutions existent, pourquoi ne pas le dire ?

Ainsi dans ce problème des transports en commun, nous avons des propositions à faire. Elles sont sans doute critiquables à leur tour, ou insuffisantes. Les voici, en tous cas : les orléanais jugeront.

Propositions générales et à moyen termes.

Les transports en commun doivent bénéficier d'une priorité, pour des raisons :

- sociales (c'est le transport des travailleurs, des vieillards, des scolaires)
- écologiques (ils sont moins polluants)
- économiques (ils économisent l'énergie) mais aussi et surtout parce qu'il faut sauver la ville de l'asphyxie.

Les transports en commun doivent se fixer parmi leurs objectifs de dissuader les habitants de venir avec leur voiture au centre de la ville, sinon le centre étouffe dans les embouteillages, et les techniciens démolissent des pâtés de maisons tout entiers pour construire des parkings ou ouvrir des rues plus larges.

Pour parvenir à cet objectif, trois propositions :

1

- Lancer une campagne de publicité pour attirer les usagers vers les transports en commun. Faire *une semaine des bus gratuits*, à l'occasion par exemple d'une fête, ou d'une exposition, ou d'une opération d'animation. Ne réaliser cette publicité qu'après une réforme accroissant sensiblement l'efficacité des transports en commun.

2

- • Créer des parkings de dissuasion (en dehors de l'anneau des mails) et les raccorder à un réseau de transports en commun. C'est-à-dire, concrètement :

• Réaliser des parkings qui permettent aux automobilistes de laisser leur voiture en dehors du centre : un parking à l'emplacement de la manufacture des tabacs, un parking souterrain, sous le mail, en commençant par la section du Bd. A. Martin comprise entre la place Albert 1er et la place Halma-Grand, le mail étant aménagé en jardin au-dessus du parking.

• Créer une *navette gratuite*, à cadence rapide, desservant le centre-ville, et le rattachant aux parkings (voir proposition n° 7).

3

- A moyen terme (1980-85) création d'une ligne de tramway moderne (pas un vieux tacot !) Saran - La Source, par le faubourg Bannier, le mail, le troisième pont, la Croix St. Marceau, →

et Olivet. Le coût d'un tramway est dix à douze fois moindre que celui d'un transport en site propre du type Tridim, et sa technique est parfaitement au point. C'est la meilleure solution sur un axe où le débit est important.

Nouveau schéma du réseau d'autobus

Il n'est pas possible de continuer à faire passer tous les bus au Martroi. Le schéma actuel, à collecte des passagers sur l'axe Martroi-Albert 1er ne peut être maintenu, pour deux raisons :

- il allonge trop les temps de parcours de terminus à terminus.
 - le centre s'est élargi, et la collecte centrale est moins efficace qu'hier.
- Un nouveau schéma est donc nécessaire. En voici les éléments.*

4

- A l'exception de la ligne A (nord-sud), qui continuerait à traverser le centre ville, faire passer toutes les lignes de banlieue à banlieue par les mails. Créer, sur toute la longueur des mails et dans les deux sens des couloirs réservés pour les autobus.

Note : le stationnement est interdit le long des mails, des couloirs réservés ne suppriment donc aucune place de stationnement. Sur les 9/10e du parcours, la circulation est fluide, et les couloirs réservés ne génèrent aucunement les voitures. Sur le reste du parcours, par exemple aux abords de la place Gambetta quand on vient de la Loire, le couloir réservé est déjà une nécessité.

5

- Redéfinir les lignes desservant les communes périphériques en partant du principe qu'à partir d'une certaine distance des mails, il n'est plus possible de s'arrêter partout. Le S et le S' donnent déjà l'exemple d'une double desserte : omnibus et rapide. La même distinction doit être faite :

- au Nord : desserte omnibus des Aydes au mail par le faubourg Bannier, desserte rapide de Saran omnibus de Saran à la rue Maurice Dubois, express de là au Mail, avec un seul arrêt au carrefour Châteaudun.
- au Nord-Est, desserte rapide de la Barrière Saint-Marc, sans arrêt entre la rue de l'Argonne et le mail, l'Argonne et le Belneuf étant desservis avec arrêts normaux par Marie-Stuart et le Fg. St. Vincent.

- A l'Est, desserte de St. Jean de Braye sans autre arrêt qu'Ambert entre le mail et la Pointe, le C assurant la desserte omnibus du Fg. Bourgogne.

6

- Redéfinir les lignes de banlieue à banlieue, pour qu'elles aient entre elles le plus grand nombre de correspondances possibles sur les mails (voir schéma n° 1), faciliter ainsi les échanges de travail entre grands ensembles et lieux de travail.

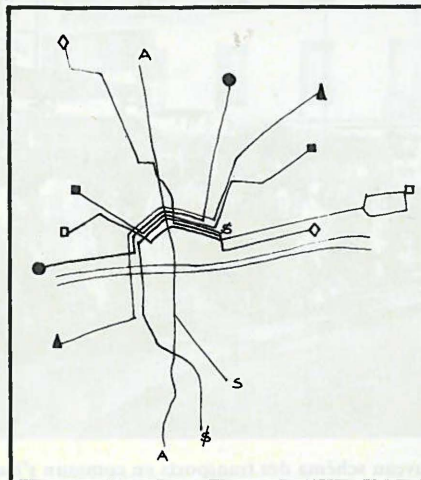


Schéma n° 1 -

7

- Desservir le centre-ville par une navette gratuite continue à cadence rapide : itinéraire : Halma-Grand, Cathédrale, Pl. de Gaulle, Vieux-Marché, rue Royale, Martroi, Albert 1er, Gambetta, Martroi, Pl. de Gaulle, Vieux-Marché, rue Royale, Cathédrale, Halma-Grand. (voir schéma n° 2).

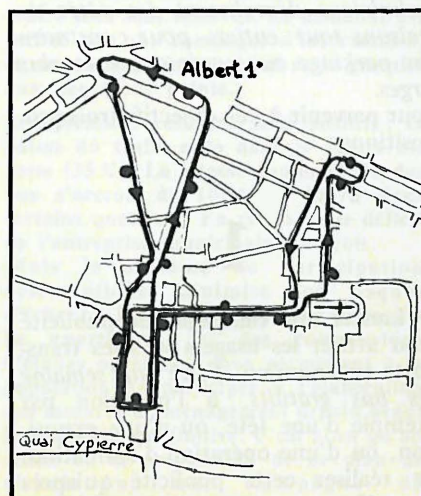
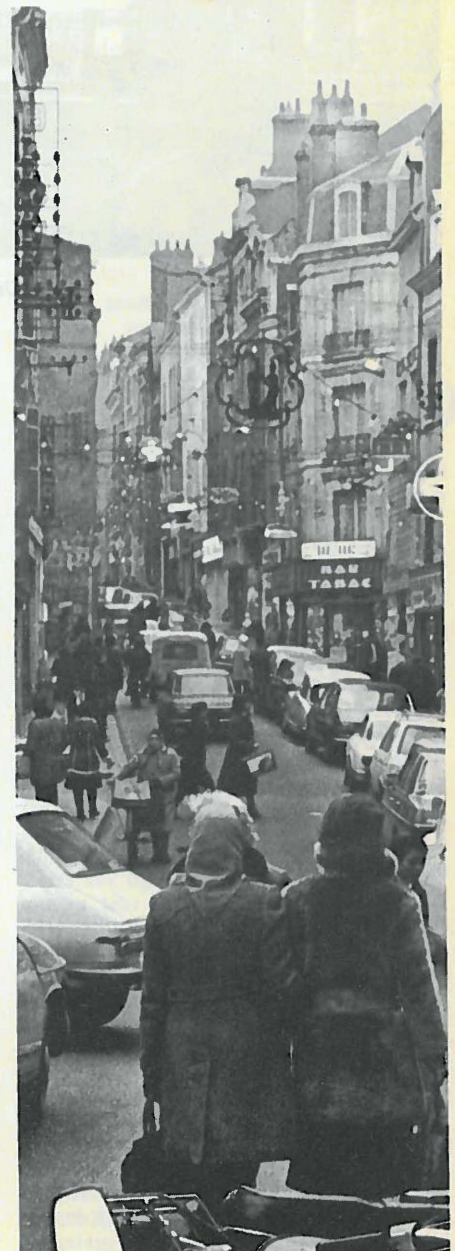


Schéma n° 2 -

Cette navette pourrait être étendue par les mails jusqu'au Carré St. Vincent, dès réalisation d'un parking de dissuasion sur la manufacture des tabacs.

Le temps nécessaire pour accomplir le circuit complet est de 20 minutes, sans les arrêts. On peut donc l'estimer à une demi-heure avec les arrêts. Deux points d'interconnexion ou de correspondance avec les réseaux de bus empruntant les mails existant : Halma-Grand, pour les voyageurs venant de l'Est, Gambetta pour ceux qui viennent de l'Ouest. Trois bus circulant en permanence devraient assurer une desserte de cinq en cinq minutes, doublée aux heures de pointe.

Des couloirs réservés et une navette gratuite



L'aménagement du trajet de cette navette implique quelques mesures de détail, telles que :

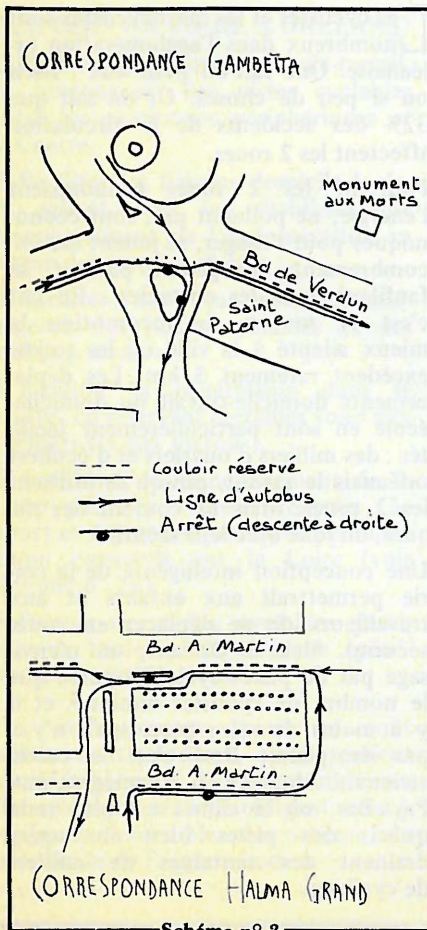
- interdiction du stationnement et couloir réservé à l'angle de la rue Royale et de la rue Jeanne d'Arc, pour permettre la tourne-à-droite facile de la navette remontant du Vieux-Marché vers Halma-Grand.

- aménagement d'un feu rouge spécial au carrefour Cheval-rouge - Vieux-Marché, pour permettre aux bus, qui viennent de la file de droite, de tourner à gauche pour rejoindre la rue Royale. Mise du Vieux-Marché en sens unique Royale - Cheval rouge, sauf pour les bus (couloir réservé et stationnement interdit).

- Feu rouge avec tourne-à-gauche spécial pour les bus au carrefour Jeanne d'Arc - Cheval-rouge, car le tour du rond point de la Place de Gaulle fait prendre trois feux rouges successifs et perdre beaucoup de temps quand on vient de la cathédrale à destination du Vieux-Marché.

- Après un mois de fonctionnement, création des couloirs réservés qui apparaîtraient nécessaires à la rotation normale de la navette.

- Aménagement des correspondances Halma-Grand et Gambetta (voir schéma n° 3).



Propositions relatives à certaines lignes

8

- ligne 8. Très bonne ligne pour la Source, mais mauvaise desserte du centre-ville. Proposition, reporter le terminus jusqu'au théâtre, et arrêts suivants au long du mail (avec couloirs réservés, voir proposition n° 4) : Halma-Grand-Pasteur, Albert 1er, Gambetta, Foch-Limare, Patinoire, Amitié-Hôpital.

9

- Ligne 57 : dès l'ouverture du troisième pont, cette ligne devrait l'emprunter pour rejoindre Albert 1er par les mails.

10

- Ligne nouvelle à créer : pour structurer le centre secondaire au sud de la Loire, autour de la Croix St. Marceau, il faut envisager une ligne Est-Ouest allant jusqu'à la rue Demay (St. Jean le Blanc).

*

Après 20 heures

La ville d'Orléans est pratiquement dépourvue de tout transport urbain après 20 heures.

Certes, une tentative a été faite : des bus attendent à la fin des représentations théâtrales, au Carré St. Vincent, mais ils sont souvent vides, ou presque. Un transport ponctuel n'est pas un vrai transport en commun.

D'autre part, il faut tenir compte d'un fait : les centres d'animation nocturne sont, à Orléans, fort dispersés. Nous avons dénoncé l'implantation du théâtre au Carré St. Vincent parce qu'il accroissait encore cette dispersion. Mais c'est un fait : le peu de vie nocturne d'Orléans est éparpillé du Carré St. Vincent au cinéma le Martroi bientôt à la Patinoire, en passant par la gare, l'Institut, le Centre Ch. Péguy, le C.R.D.P. et les cafés de la place du Martroi.

La carte des activités est donc singulièrement différente, la nuit, de ce qu'elle est dans la journée. Et les difficultés de circulation au Centre-Ville disparaissent.



Ligne 8 : plusieurs arrêts dans le Centre Ville

Il ne faut donc pas s'interroger pour savoir quelles lignes pourraient continuer à fonctionner après 20 h., mais considérer le problème comme un problème totalement différent, et lui donner une solution originale. D'où notre proposition :

11

- Créer une ligne nocturne «AS» : Les Aydes - La Source, par le mail (boucle pour desservir le Carré St. Vincent), le Martroi, l'avenue Dauphine, la rue de la Mouillère. De nuit, avec certains arrêts rendus inutiles par manque de passagers à prendre ou à déposer, le trajet ne devrait pas dépasser 1/2 h. et deux bus suffiraient à assurer une desserte toutes les 1/2 h. dans les deux sens. Le dernier départ pourrait être à minuit 10 du carré St. Vincent en direction de la Source, et à minuit 20 en direction des Aydes : les deux bus seraient ainsi rentrés au dépôt à 1 heure. Au cas où l'expérience montrerait que ces bus sont surtout utiles pour une desserte interne au Centre-Ville, on pourrait envisager une navette continue tournant par les mails, la rue des Carmes, la rue Jeanne d'Arc et la Carré St. Vincent, en plus de la ligne «AS».

Propositions irréalistes et qui coûteraient trop cher ? Quand on voit ce que coûte déjà la T.R.E.C. à la ville d'Orléans, et la faible satisfaction des usagers, on peut être sûr, en tout cas, qu'une réforme profonde est nécessaire. Nous préférons y contribuer par nos propositions que de nous contenter d'affirmer sa nécessité. On ne détruit bien que ce que l'on remplace.

Louis L. Saunier