

LES PARKINGS ET L'AVENIR DES MAILS

Comme nous l'avons vu à plusieurs reprises, la politique du stationnement à Orléans a été non pas une politique d'aménagement, mais une politique obéissant aux intérêts à courte vue des commerçants du centre. De plus, la ville a abandonné toute sa politique de stationnement à un organisme financier : ORLEANS-PARCS-AUTOS. Qu'on en juge : la ville lui concède par contrat la conception, la construction et l'exploitation des parkings. Et cet organisme financier n'est intéressé que par des investissements immédiatement rentables. On connaît la suite : 5 parkings en plein centre, qui amènent toujours plus de voitures en ville, ce qui conduit certains de ces parkings à être sous-utilisés, alors même qu'ils ont coûté très cher.

Quoiqu'il en soit, c'est de ces parkings-là, de cette politique-là, qu'une nouvelle équipe hériterait. Que pourrait-elle, que devrait-elle en faire ?

D'abord, et avant tout, réviser les termes du contrat qui lie ORLEANS-PARCS-AUTOS à la ville, afin de redonner à la ville la maîtrise de la politique de stationnement. O.P.A. devra devenir un simple organisme de gestion de parkings existants, et les représentants de la ville à son Conseil d'administration auront à jouer vraiment leur rôle de contrôle.

Il faudra par ailleurs veiller à une utilisation optimale des parkings mastodontes légués par l'équipe sortante, de telle sorte qu'ils servent au maximum à libérer la voirie de surface, et non l'inverse, comme c'est le cas aujourd'hui.

Pour aller vers cela, il faut rendre les parkings payants plus "attractifs" que le stationnement de surface. Une solution - qui a été adoptée dans d'autres villes - peut consister à rendre la première heure, ou les deux premières heures de parking, gratuites.

Préparer les futurs Champs Elysées d'Orléans.



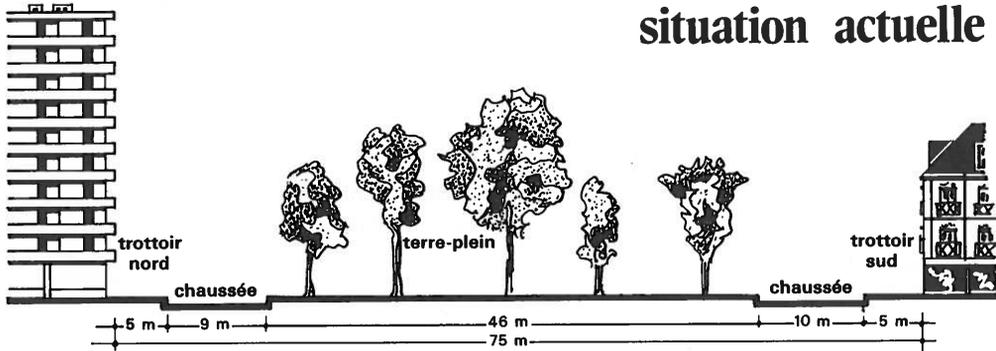
*Les Boullers queen ce jeu pousse avec tant d'effort
Un bras robuste et fort*

*Ce passant par la passe
Du temps que Longrais Court nous présente la trace*

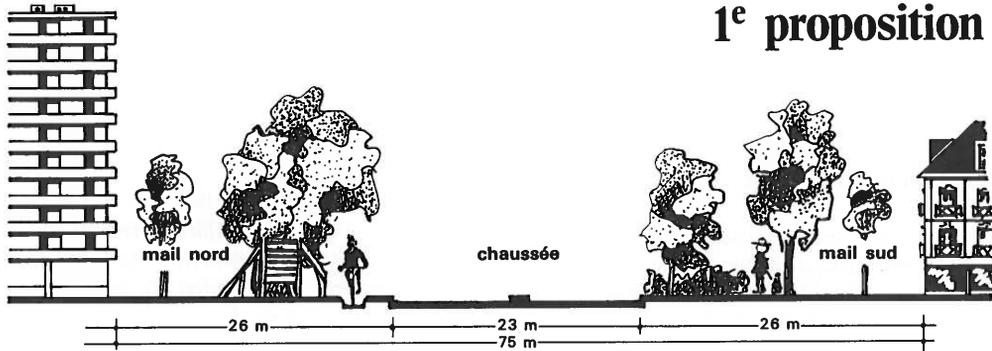
LE JEU DU MAIL

D'APRÈS UNE GRAVURE DE N. GUÉRARD, XVIII^e SIÈCLE.

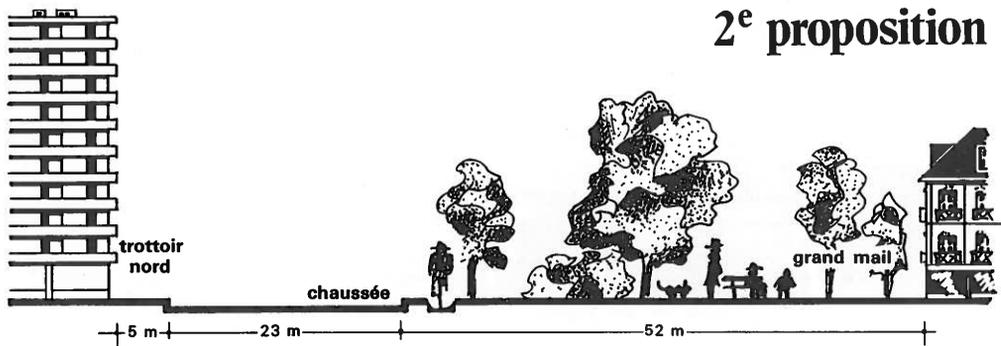
situation actuelle



1^e proposition



2^e proposition



Cette révision de tarification des parkings souterrains n'est efficace que si le stationnement de surface continue à être payant. Et bien entendu le stationnement à cheval sur les trottoirs, que M. DOUFFIAGUES a autorisé rue des Carmes, Faubourg Madeleine et ailleurs sera supprimé car il est aussi nuisible aux piétons, aux commerçants qu'à la qualité même de la ville.

Cependant, une meilleure utilisation des parkings centraux ne résoud les difficultés qu'à moitié. On pourrait en effet, de cette façon, alléger le stationnement de surface, ce qui nous ramènerait au rêve initial qu'avait M. THINAT en engageant sa politique de parkings. Mais il faudra aller plus loin, de sorte que les voitures n'aient pas à pénétrer dans le centre. Cela suppose que de vrais "parkings de dissuasion" soient créés sur les mails, en commençant par les endroits de leur parcours où le centre est le plus facilement accessible.

Pour cela, deux emplacements s'imposent. Le premier est le quartier Gare. il faut, dans le cadre de l'aménagement de ce quartier, disposer d'un parking, car il s'agit là véritablement d'un lieu charnière entre le centre et la périphérie.

Un autre lieu joue également ce rôle de charnière, c'est la zone de la Place Halma-Grand et de la rue Eugène Vignat. Là également, un parking devra être envisagé, et ceci d'autant plus que le nouveau centre administratif du Département en sera proche.

Ces parkings devraient être creusés sous les mails eux-mêmes et à plusieurs étages. D'autre part, je pense qu'on devrait profiter de ces travaux pour concevoir les mails d'une manière totalement différente, et c'est pourquoi je livre au débat l'idée suivante, même si elle doit faire bondir beaucoup de gens.

Je ne crois plus que le terre-plein central des mails soit possible à faire vivre comme lieu de promenade et de loisir. Les flux de circulation sont trop forts et transforment la partie centrale en une sorte d'île d'accès malaisé. Pourquoi ne pas rassembler les voies actuelles en un seul faisceau, comme cela existe actuellement sur les Champs Elysées à Paris ? Le faisceau pourrait être central, avec de part et d'autre, des trottoirs de 20 à 25 mètres de large ou, mieux, décalé vers le nord : ainsi, le trottoir qui borde actuellement le couloir réservé aux bus ne bougerait pas et le trottoir situé le long de la vieille ville deviendrait une vaste zone de 50 mètres de largeur où les terrasses, la verdure, les équipements légers pourraient fixer la vie sociale comme ils le font si bien à Tours sur l'avenue de Grammont ou à Aix sur le Cours Mirabeau.

D'ailleurs, c'est désormais la vocation de ce Mail, de devenir - à notre échelle - les Champs Elysées d'Orléans. Une fois l'erreur commise d'implanter au Carré Saint Vincent le théâtre et la MCO, il devient nécessaire de les sortir de leur isolement et de les relier au Centre par un ruban de vie. Il faudra sans doute une génération pour y parvenir, avec au nord de ce mail, la généralisation des grands immeubles modernes, et au sud l'extension des commerces et des équipements. Mais l'avenir est là : le commerce du Centre orléanais ne peut plus se suffire de ses rues traditionnelles, et il doit se redéployer le long d'une grande avenue, afin de répondre à sa vocation d'animation urbaine, au lieu de tourner en rond dans des grands "silos" comme le Châtelet.