

Plum

De: Association DAMMO <dammo.asso@gmail.com>
Envoyé: vendredi 12 novembre 2021 15:03
À: Plum
Objet: enquête publique PLUM

A l'attention du Président de la Commission d'Enquête

Premières réactions (non exhaustives) écrites par l'association Droit Accessibilité Mobilité Orléans (DAMMO). DAMMO a pour objet la défense des cyclistes, des piétons, des personnes à mobilité réduite ainsi que tous les usagers des cheminements piétons et cyclables au sein d'Orléans Métropole.

1/ Le projet de PLUM pourrait plus favoriser la marche en ville.

Sa part modale reste très basse car divers aménagements de rues méconnaissent des normes d'accessibilité, ou des principes de confort, divers objets encombrant l'espace piéton, des dispositifs publicitaires embolisent certains trottoirs (devenus parcours de sport canin), des stationnements dangereux sur trottoirs dégradent de nombreuses rues, etc ...

La prise en compte de la marche pourrait donc progresser, en s'inspirant par exemple de cette liste de neuf événements nationaux (de moins de 7 mois) : enquête en ligne sur le baromètre des villes marchables, recommandation d'une largeur de 2,50 m de trottoirs (par le CEREMA), conférence nationale sur la mobilité des aînés, décret sur la collecte des données décrivant l'accessibilité d'itinéraires pédestres, promotion de la démarche MOBY (écomobilité scolaire), colloque national organisé par le collectif « place aux piétons », diverses formations pour « développer la marche en ville », forum « habiter la France de demain » soulignant la valeur du trottoir, les 9èmes assises nationales de l'accessibilité (liste non exhaustive).

Il est demandé que le projet de PLUM soit complété avec un vrai encart dédié à la notion de trottoir confortable.

2/ Le projet de PLUM devrait mieux valoriser l'intention de révision du « Plan Vélo » d'Orléans-Métropole.

En 2019 Orléans-Métropole écrivait : « La métropole d'Orléans révisé actuellement son Plan Vélo. L'objectif est d'identifier et programmer les itinéraires cyclables (...) à développer ces prochaines années sur la métropole. ». Le lien qui conduit à cette intention de révision du Plan Vélo est dans le PDU : *Développer un partage de la voirie plus équitable favorisant les modes alternatifs à la voiture individuelle (Révision du Plan Vélo, élaboration d'un Plan Piéton et Schéma Directeur d'Accessibilité de la Voirie, réaménagement de la RD2020, amélioration des franchissements de Loire pour les piétons et cyclistes...).*

En conséquence, selon ce futur « Plan Vélo révisé » :

- soit il a déjà un réel contenu, auquel cas, il paraîtrait souhaitable qu'une OAP de projets lui soit dédiée, en multi-sites sur les axes majeurs.
- soit il n'a pas encore de contenu précis, auquel cas un encart dédié à la notion de piste cyclable confortable et sécurisée semble utile.

Il est demandé que le projet de PLUM soit complété, d'une façon ou d'une autre, pour anticiper le Plan Vélo métropolitain révisé.

3/ Des Orientations d'Aménagement et de Programmation de secteurs de projets restent imprécises sur la marche et le vélo.

Extrait du projet de PLUM : « Les OAP sur les secteurs de projets : dans les secteurs de projet, elles prennent la forme d'un schéma qui explique comment construire pour que le projet s'intègre dans le contexte local

et quels équipements prévoir : **une piste cyclable traversera-t-elle ce nouveau quartier ?** ».

Or, par exemple, dans un « lieu à très forts enjeux urbains » selon la page 384 du projet de PLUM, le « principe de liaison mode doux » de l'OAP « les berges d'houlippe » semble illisible.

De plus, dans les OAP, la répétition du titre « aménager des liaisons douces » (ou terme similaire) s'accompagne souvent de 4 schémas (répétés par exemple pages 366, 371, 377)

qui semblent améliorables :

- ils négligent diverses pistes nationales en faveur des piétons (déjà cités plus haut au 1/).
- ils semblent trop souvent favorables aux voitures et stationnements.
- leurs graphismes ne sont pas à la même échelle.
- ces schémas ignorent les motifs d'encombrements des trottoirs dont la liste est longue (poubelles, potelets, coffrets, luminaires, signalétiques, publicités, incivilités, ...).

En l'absence préalable de la notion de trottoir confortable, la « mixité des usages » (marche et vélo au quasi-même endroit) semble inopportune :

sauf à affirmer ainsi une « rue sans voiture ».

Pour mémoire, chacun des 4 schémas cités plus haut est accompagné d'une légende commençant par :

- Réfléchir à l'intégration ...
- Dissocier l'espace piéton ...
- Privilégier la sécurisation d'un bas-côté
- Dissocier l'espace piéton ...

4/ Enfin le projet de PLUM gagnerait globalement à avoir un vocabulaire clair et unifié.

Extrait des légendes, un échantillon (partiel et indicatif) figure ci-dessous.

En l'absence de notion de trottoirs confortables, le vocabulaire ci-dessous laisserait entendre que piétons et modes doux ne seraient pas la même chose, sans permettre toutefois de comprendre si le mot « doux » est 100% vélo :

p 388 principe de liaison mode doux

p 392 liaison douce à créer + piste cyclable à créer

p 397 401 409 425 453 ... liaison douce

p 405 artère principale arborée accompagnée de liaisons douces

p 414 maillage des liaisons douces

p 421 soutenir la création de cheminements doux multi-usages, (...)

p 425 accès piétons/mode doux + franchissements modes doux à créer ou à améliorer

p 430 créer une liaison piétonne entre ZAC Portes du Loiret et le bourg + accès piéton + ... cheminement doux ...

p 438 créer des continuités pour les cheminements doux + conserver le chemin rural existant en tant qu'emprise pour les cheminements doux

p 446 principes d'accès piétons et modes doux + liaison douce à créer

et aussi :

p 461 prévoir des connexions douces

p 464 connexion douce existante + prévoir des connexions douces

p 467 créer des connexions douces

p 471 créer des liaisons douces

p 474 créer des connexions douces.

A l'inverse, quand un tel vocabulaire n'est plus cité, par exemple en légende pages 434, 442, 450 et 457 : faut-il comprendre que la situation est déjà exemplaire ?

A priori, non, car les liaisons vertes définies comme déjà "existantes" sont des espaces partagés piétons/vélos qui sont contraires au code de la route et donc de facto illégaux. Les aménagements illégaux ne devraient pas être pris en compte comme des liaisons douces existantes.

Sincères salutations.

Yann Pierens
Président de la DAMMO

Pour nous remonter une erreur de filtrage, veuillez vous rendre [ici](#)