

Thomas Girard
58 Rue de Corroy
45140 Ormes

A l'attention de Monsieur le Commissaire Enquêteur

Ormes, le 10 juillet 2021

Objet : Avis sur la révision du Plan Local d'Urbanisme d'Ormes

La révision du Plan Local d'Urbanisme d'Ormes comporte six points contradictoires entre les objectifs affichés et les solutions qui sont exposées dans les différents documents.

1. Vallée d'Ormes, voirie primaire et aménagements cyclables

Dans le document 1.4 p19 :

- L'accessibilité aux cyclistes sera sécurisée sur le domaine public par la création de bande cyclable sur la chaussée, délimitée par une ligne blanche discontinue.

Or, une bande cyclable n'est absolument pas un aménagement sécurisé qui permet la circulation des vélos et en premier lieu des enfants.

Ainsi le Cerema (Centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement) indique¹ :

peut convenir aux situations où le **trafic motorisé et le trafic cycliste souhaités sont faibles à modérés**. Il est à noter que la bande cyclable est souvent perçue par les cyclistes comme moins



sûre et moins attractive qu'une piste cyclable qualitative.

Selon Le Guide des Aménagements Cyclables de Paris en Selle :

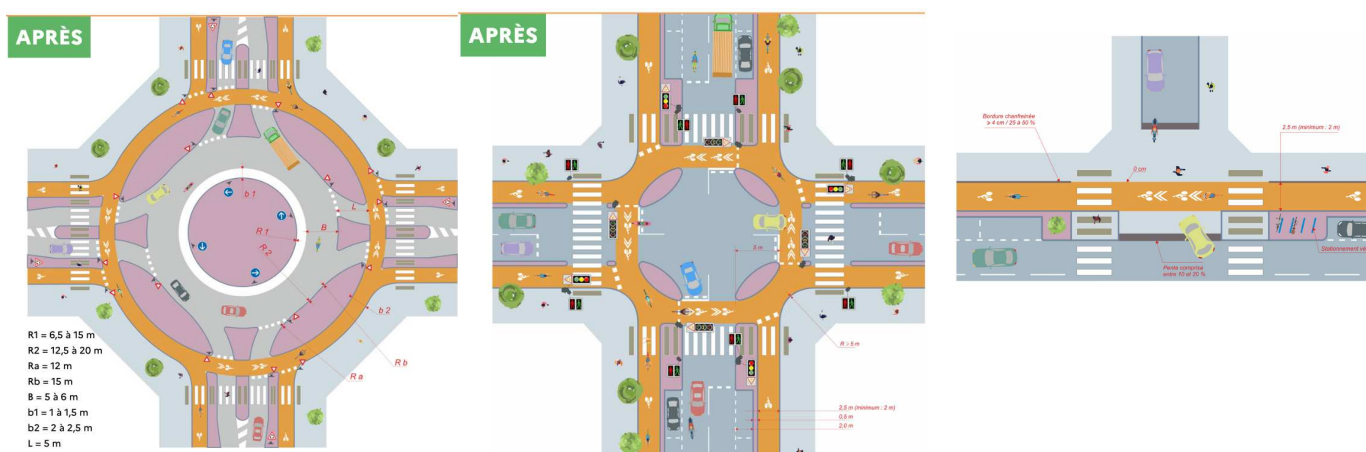
"La bande cyclable ne sépare qu'avec de la peinture. Elle ne procure pas un sentiment de sécurité satisfaisant pour le plus grand nombre et elle expose davantage à la pollution."

¹https://www.cerema.fr/fr/actualites/rendre-sa-voirie-cyclable-cles-reussite-guide-pratique-du?utm_source=pocket_mylist

Ainsi ce type d'aménagement est contradictoire avec l'objectif poursuivi de privilégier les mobilités douces, et la protection des usagers de la ZA.

De plus, cette future voie devra relier des écoles et collèges. Il est nécessaire que les enfants puissent utiliser les infrastructures les plus sécurisantes que sont les pistes cyclables séparées physiquement de la circulation motorisée.

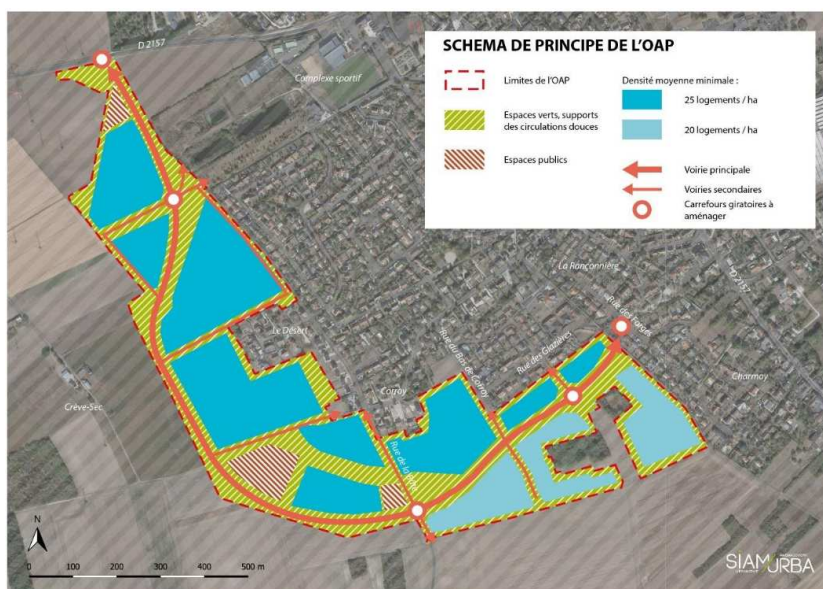
Enfin les intersections et ronds-points devront être traités spécifiquement pour favoriser les mobilités actives dont le vélo. Voici les aménagements recommandés par le Cerema pour les ronds-points, carrefours et intersections qui seront à mettre en place :



Source : les cahiers du Cerema, Rendre sa voirie cyclable

2. Vallée d'Ormes et liaisons avec les autres axes

Dans le document 1.2 p35, le plan du réseau routier de la ZAC Vallée d'Ormes est celui-ci



Dans le document 1.4 §4.2 p15 :

2. La création d'une voie structurante traversante qui irrigue l'ensemble du quartier et qui désenclave les quartiers existants limitrophes au futur projet. La future voie, reliant à terme la route du Mans (D2157) à la rue Nationale (via la rue des Forges), permettra également de désengorger le centre-ville des trafics de transit de plus en plus nombreux ;

2.1 La Rue des Forges

Or, la Rue des Forges devra elle aussi accueillir un trafic motorisé important alors que c'est une voie résidentielle ne pouvant recevoir un trafic de transit important. Voici une photo de la Rue des Forges au N°23 :



Elle ne comprend ni piste cyclable pour les vélos, ni zone tampon pour la réduction du bruit de la circulation motorisée. De plus, il s'agit d'une route résidentielle n'ayant pas pour objectif de recevoir un trafic important.

Cette étude d'impact sur l'augmentation du trafic de transit n'a pas été étudiée comme le stipule l'avis de la MRAE (Mission régionale d'autorité environnementale) dans la pièce 8.9.

3. Vallée d'Ormes et plan de circulation

Il est indiqué dans le document 1.4 p12 :

Le site de projet est accessible depuis plusieurs voiries avec :

- La D2157
- La rue de la Bate / la rue du Désert
- La rue Agrippa d'Aubagne
- La rue de Crève Sec
- La rue des Glazières
- La rue des Coudriers

Afin de favoriser les mobilités actives, l'un des objectifs du PLUM et du Plan de Déplacements Urbains de l'agglomération Orléanaise, le Cerema recommande d'adapter le plan de circulation ainsi :

Il est essentiel d'adapter ce plan pour **réserver le transit motorisé à quelques axes** équipés d'aménagements cyclables séparatifs. L'essentiel du réseau est alors idéalement constitué de rues faiblement circulées

■ **mise en sens unique**, voire en impasse de certaines voiries pour la circulation motorisée ;

■ **organisation de ces sens uniques** de circulation pour garantir leur utilisation uniquement pour un trafic motorisé de desserte et donc leur non-attractivité pour un trafic motorisé de transit ;

■ **réduction de la capacité des voies** pour leur usage motorisé, au profit d'espace supplémentaire à allouer aux modes actifs.

Source : les cahiers du Cerema, Rendre sa voirie cyclable

Or, le PLU n'évoque pas cet aspect du plan de circulation que ce soit à l'intérieur du nouveau quartier ou dans les autres quartiers et voiries existantes. Cela ne permet pas de remplir une des grandes orientations définies dans le PADD :

4.2. Relier, structurer et ouvrir les quartiers en faveur des mobilités douces

Document 1.2 p18

4. Vallée d'Ormes et augmentation du trafic automobile

La création de cet axe structurant permettra d'améliorer le réseau routier à la fois entre la Route du Mans et la Route Nationale, mais aussi entre le nouveau quartier et l'intérieur des quartiers d'Ormes.

Cette amélioration du réseau aura pour effet d'augmenter l'attractivité de la voiture, diminuer les temps de trajet en voiture, pour au final augmenter le nombre de voitures traversant les quartiers d'habitations futurs ou existants.

De plus, les nombreuses liaisons routières entre les nouveaux quartiers et les quartiers plus anciens par l'intermédiaire des routes :

- La D2157
- La rue de la Bate / la rue du Désert
- La rue Agrippa d'Aubagne
- La rue de Crève Sec
- La rue des Glazières
- La rue des Coudriers

vont aussi faciliter l'utilisation de la voiture entre les quartiers d'Ormes et Ingré via la Rue de la Bate notamment.

Cela rentre en conflit dans un premier temps avec l'objectif suivant du document 1.2 p27

- Par ailleurs, la mise en œuvre de solutions limitant le recours à l'usage de la voiture dans les déplacements de courtes distances pour rejoindre les circuits de transports en commun sera également intégré (réflexion sur la gestion du stationnement, obligations d'emplacements de stationnements pour les 2-roues, complexité des parcours automobiles au profit de facilités d'itinéraires doux, etc.)

Et dans un second temps avec les objectifs réglementaires du PDU (Plan de Déplacements Urbains) de Orléans Métropole p8 :

Orléans Métropole
Projet de Plan de Déplacements Urbains – arrêté le 10 juillet 2018



- la diminution du trafic automobile ;

Voici les liens qui permettent de documenter mes propos :

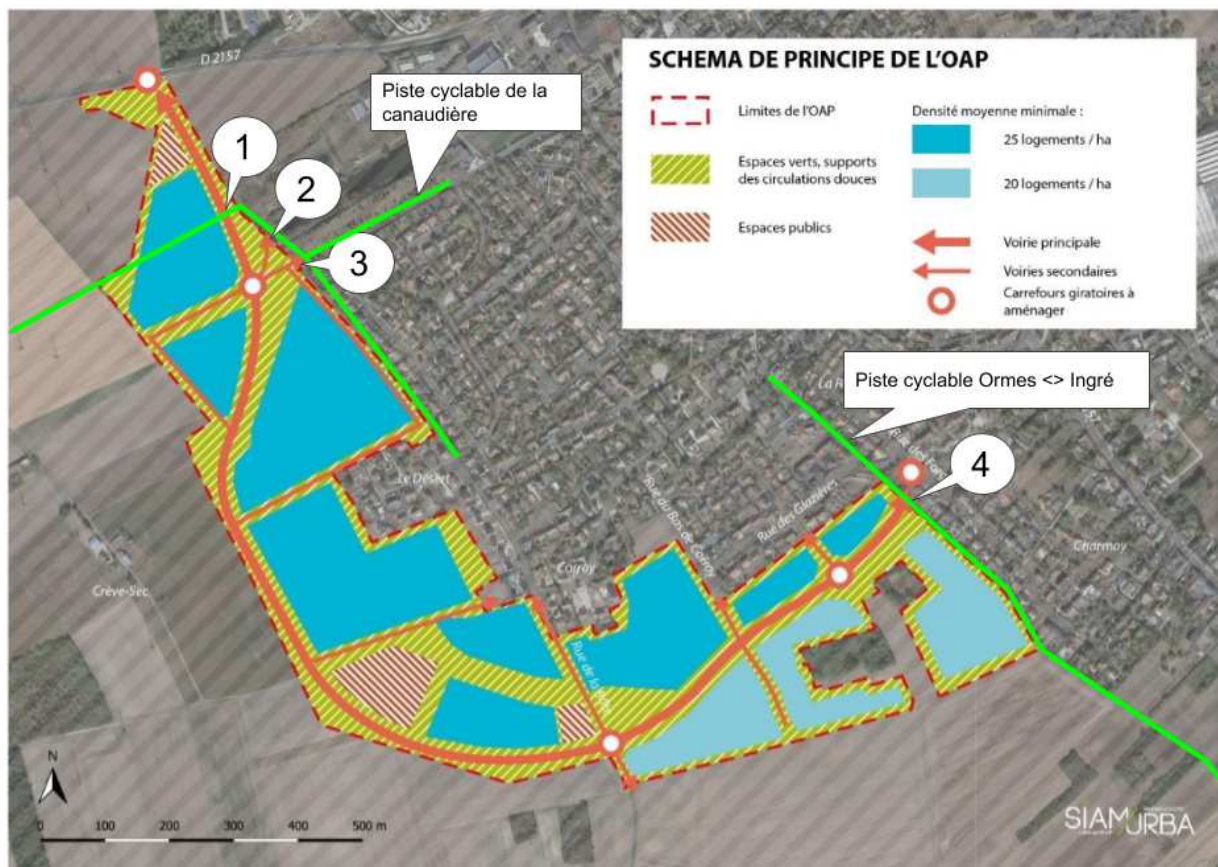
- https://fr.wikipedia.org/wiki/Paradoxe_de_Braess
- https://fr.wikipedia.org/wiki/Trafic_induit

A l'inverse, aucune mention n'est faite des nouveaux itinéraires doux permettant de diminuer l'usage à la voiture.

5. Vallée d'Ormes et Intersections avec les pistes cyclables actuelles

Avec ce nouvel aménagement décrit dans le PLU, il n'est pas mentionné que la circulation à vélo va se dégrader à cause de la traversée d'une ou plusieurs routes.

Le plan modifié ci-dessous du Document 1.2 p35, permet d'observer les pistes cyclables actuelles, séparées de la circulation, très sécurisés qui nécessiteront une ou plusieurs traversées de routes.



Ainsi, quels seront les aménagements qui permettront de faciliter l'utilisation du vélo sur les points 1, 2, 3, 4 ?

Nous pouvons remarquer que les intersections 3 et 4 avec la voie principale seront particulièrement dangereuses.

Les points 1, 2 et 3 sont localisés sur la piste cyclable permettant l'accès au domaine de la canaudière (Cf photo ci-dessous). Cette piste est le seul moyen d'y accéder de manière sécurisée autrement qu'en voiture.

Au sein de ce nouveau quartier, comment sera conservée cette piste cyclable sans dégrader la sécurité actuelle ?

De plus, pendant toute la phase de travaux, comment sera assurée la continuité cyclable ?



Enfin, le point 4 concerne la piste cyclable reliant Ormes à Ingré. Le pont ci-dessous permet de traverser la Rue des Glazières en vélo de manière sécurisée.



Pour toutes les nouvelles intersections entre les pistes cyclables existantes et les nouvelles routes, ce type d'aménagement qui sécurise sans dégrader l'utilisation du vélo doit être privilégié. C'est notamment le cas pour les points 1, 2, 3 et 4 du plan ci-dessus.

6. Vallée d'Ormes et Les commerces du centre bourg

Concernant l'attractivité du centre bourg : en déplaçant le trafic de transit sur ce nouvel axe entre la Route du Mans et la Rue des Forges, une partie de la clientèle des commerces du centre bourg ne passera plus par la Rue Nationale et donc ne s'arrêtera plus dans les commerces du centre bourg.

Ce point entre en contradiction avec l'objectif du Document 1.2 p5 :

Objectifs
- Affirmer la centralité du centre-bourg et renforcer son attractivité commerciale