



Le Mans, le 9 mars 2020

## **Position de la liste "Pour le Mans avec Marietta Karamanli" sur la place des piétons en ville**

La liste ci-dessous correspond aux réponses de notre liste aux propositions de l'association "60 millions de piétons.

<http://www.pietons.org/>

### **Axe 1**

#### **La mise en œuvre une stratégie de valorisation de la marche à pied comme une mobilité prioritaire**

##### **Proposition 1**

L'élaboration d'un schéma directeur «piéton» ayant pour objectif d'augmenter la part modale de la marche de 30% et de diminuer l'accidentalité piétonne dans les mêmes proportions durant le mandat, reposant sur un audit indépendant de la voirie, et débattu en concertation avec les habitants et les associations agissant sur ce thème.

Réponse de la liste "Pour le Mans avec Marietta Karamanli" : La concertation avec les habitants de la ville est l'essence du mouvement « Pour Le Mans avec Marietta Karamanli ». Nous envisageons donc de créer des instances de quartiers où la question de la circulation piétonne sera traitée de façon concrète et permanente afin de diagnostiquer les entraves et proposer des solutions aux élus de la municipalité.

##### **Proposition 2**

L'adoption d'un plan annuel «piéton» programmant et budgétisant les projets d'aménagement.

Oui, nous adopterons un plan annuel "piéton" programmant et budgétisant les projets d'aménagement à partir du diagnostic des instances de quartier.

##### **Proposition 3**

La mise en place d'un comité de suivi de l'exécution de ce plan marche (ou dans le cadre d'une commission extra-municipale des mobilités et de leur sécurité).

Nous envisageons de créer une commission sur les mobilités (comprenant un observatoire pour les déplacements piétons) pour le diagnostic, la mise-en-œuvre et le suivi des plans marche et vélo.

##### **Proposition 4**

La nomination d'un référent piéton au sein de l'équipe municipale, formé aux problématiques de la marche à pied, garant de la prise en compte des piétons dans les projets municipaux (voirie, urbanisme, transports, accessibilité, ..).

Oui. Le référent piéton sera membre de la commission sur les mobilités urbaines.

#### Proposition 5

La mise en place d'un observatoire des déplacements piétons comprenant un dispositif de déclaration à la municipalité de chaque accident dont est victime un piéton en vue d'y remédier.

Le référent piéton disposera d'un outil cartographique permettant de mettre en évidence les points noirs et élaborer des solutions et aménagements.

#### Proposition 6

La réalisation d'une enquête de type REAGIR pour tout accident où un piéton est gravement accidenté.

L'observatoire pour les déplacements piétons pourra se doter d'un BEA-TT.

#### Proposition 7

L'intégration dans le Plan local d'urbanisme et dans son projet d'aménagement de développement durable d'exigences relatives à la continuité et à la qualité des cheminements piétons et leur contrôle dans l'attribution des permis de construire des projets.

Le développement des mobilités douces est une priorité de la politique d'aménagement urbain et sera partie intégrante du PLU.

#### Proposition 8

La mise à jour du plan de mise en accessibilité de la voirie et des aménagements des espaces publics (PAVE) pour tenir compte de l'intrusion des nouvelles mobilités (trottinettes électriques et autres EDPM), avec confirmation de leur interdiction de circuler et de stationner sur les trottoirs.

La transformation des mobilités nécessite une réactualisation du PAVE.

Des solutions doivent être trouvées au cas par cas, en fonction des possibilités et contraintes spécifiques à chaque axe de circulation.

Toutefois, il est clair que les nouveaux modes de transports individuels électriques, en particulier les trottinettes, présentent un danger majeur pour les piétons en raison des vitesses qu'ils peuvent atteindre et, en conséquence, ne doivent pas utiliser les mêmes voies de circulation.

### Axe 2

#### La valorisation de la marche à pied dans la ville

#### Proposition 9

La suppression de toutes les discontinuités des cheminements piétons et de tous les effets de coupures des infrastructures de transport (routes, voies ferrées, tramway, site propre, ..) aussi bien en centre-ville, que dans ses quartiers excentrés, dans les centres commerciaux périphériques, par la création de trottoirs, de passages piétons à distance régulière et au besoin de passerelles ou de passages souterrains.

Le Mans est une ville où la circulation piéton est déjà fortement prise en compte. Pour autant, il faut veiller à la faciliter par des aménagements évitant les discontinuités de parcours.

Cela se fera à partir de l'expertise des habitants des instances de quartier.

#### Proposition 10

La continuité des cheminements piétons avec les communes voisines.

Le PLU communautaire intègre déjà la continuité intercommunale. Cette politique doit être poursuivie.

#### Proposition 11

La mise en place d'une signalétique piétonne (distance-temps de parcours) pour joindre les pôles

d'attractivité : gare, écoles, commerces et zones commerciales, équipements municipaux.

Oui. C'est une proposition intéressante à laquelle il faut réfléchir et qui peut faire partie du plan de communication de la commission sur les mobilités.

#### Proposition 12

La réalisation de bancs ou d'assises à intervalle régulier pour le repos des personnes âgées.

Dans le cadre de la transformation des mobilités, l'offre de mobilier urbain sera revue afin d'offrir des bancs et lieux de repos pour tous, en particulier sur les places publiques que nous souhaitons reconquérir et redonner aux habitants et non aux voitures.

#### Proposition 13

L'introduction d'une sensibilisation à la pratique de la marche à pied et à ses bienfaits dans les écoles primaires et les centres d'activités.

Cela fait partie du projet sur l'éducation que nous souhaitons lancer dans toutes les écoles primaires, intégrant l'éducation au bien-manger et aux mobilités douces.

### Axe 3

#### L'amélioration de la marchabilité des trottoirs

#### Proposition 14

Un programme de libéralisation des trottoirs (suppression des pistes cyclables, contrôle des encombrements des terrasses de cafés, restaurants et autres commerces, suppression de tout obstacle sur une largeur d'au moins 1,40 mètre...).

Piétons, cyclistes et commerçants ne sont pas en concurrence. Nous souhaitons prendre en compte l'ensemble des intérêts pour que les nouveaux plans de mobilité ne lèsent personne.

Il va de soi que l'observatoire des déplacements piétons diagnostiquera tous les points noirs et devra trouver des solutions en respectant le principe de concertation.

Les piétons doivent disposer d'un espace de passage suffisant sur les trottoirs. C'est déjà une priorité de notre plan de circulation pour les personnes en situation de handicap.

#### Proposition 15

Un programme d'entretien et de nettoyage des trottoirs (suppression des défauts de planéité, contrôle de l'adhérence, ...).

La lutte contre les obstacles et irrégularités se fera dans le cadre de l'observatoire des déplacements piétons, à partir de l'expertise des instances de quartiers.

La propreté urbaine est déjà une priorité dans le cadre de la lutte contre les incivilités et l'embellissement de la ville.

#### Proposition 16

Un programme d'éclairage des trottoirs.

Il faut penser l'éclairage urbain à la fois en terme de visibilité, de sécurité et de développement durable. C'est pour cela que nous envisageons l'expérimentation d'éclairage à capteurs et à déclenchements automatiques.

#### Proposition 17

Le contrôle des chantiers neutralisant un trottoir pour imposer la continuité du cheminement sans avoir à traverser deux fois la chaussée.

Nous n'avons pas de politique générale sur ce sujet. Cette question est à traiter au cas par cas, selon les contraintes du chantier et de la circulation, avec pour priorité évidente de permettre la continuité de la circulation piétonne.

#### Proposition 18

Le déblaiement prioritaire des trottoirs en cas de neige et de verglas, de la responsabilité de la municipalité.

Pour Le Mans, un arrêté communautaire de 2005 (repris dans le code de la police municipale du Mans, article 34-22) oblige les propriétaires, locataires et syndics de copropriété à déblayer la neige et assurer le salage en cas de verglas.

#### **Axe 4**

##### **L'accroissement des espaces piétonniers ou prioritairement réservés aux piétons**

###### Proposition 19

L'élaboration d'un plan de circulation ayant pour objectif la hiérarchisation du réseau identifiable : voies à 50 km/h, zone 30 et de rencontre, aires piétonnes.

Cela fait pleinement partie du travail de la commission sur les mobilités urbaines.

Le projet « Pour le Mans avec Marietta Karamanli » envisage la transformations de rues en voies végétalisées et piétonnisées, réservées aux cyclistes et piétons.

###### Proposition 20

Le réaménagement des zones 30 et des zones de rencontre lorsqu'elles existent, non conformes aux règles de l'art.

Oui.

###### Proposition 21

La fixation par arrêté municipal de l'allure du pas à 4 km/h en tout lieu où elle est exigée par le Code de la route.

Oui.

###### Proposition 22

La création de rues écoles au droit des établissements scolaires du primaire.

Notre projet envisage, pour les cas où la situation géographique le permet, une piétonnisation des rues des écoles maternelles et primaires aux heures d'entrée et de sortie des classes afin de faciliter les mobilités douces et la sécurité des élèves des écoles primaires.

#### **Axe 5**

##### **La sécurisation des carrefours et des passages piétons**

###### Proposition 23

Le contrôle périodique des temps de sécurité pour la traversée des piétons (d'au moins une seconde par mètre de traversée) dans les carrefours à feu.

C'est déjà le cas pour les traversées aux feux de signalisation. Si des dysfonctionnements sont constatés, il s seront signalés par les instances de quartier au référent piéton afin de solutionner les problèmes.

###### Proposition 24

L'audit des carrefours «accidentogènes» pour les piétons pour en vérifier la conformité aux règles de l'art (compacité, lisibilité, visibilité).

Le référent piéton disposera d'un outil cartographique facilitant son diagnostic et permettant d'identifier les causes des accidents afin de trouver des solutions le plus rapidement possible.

###### Proposition 25

Le traitement de la sécurité des piétons face au mouvement de tourne à droite des véhicules (avancée du passage piéton et du trottoir).

Le problème se pose autant pour les piétons que pour les cyclistes.  
Nous envisageons plusieurs solutions dont l'aménagement de bornes au sol à hauteur des changements de direction pour obliger les automobilistes à réduire leur vitesse et prendre un virage plus large.

#### Proposition 26

Le contrôle du bon fonctionnement des feux piétons souvent désactivés.

Cela fait partie des obligations. Les feux piétons doivent également être doublés d'une signalétique sonore pour les personnes en situation de handicap visuel.

#### Proposition 27

La suppression du stationnement, autre que les deux-roues, cinq mètres en amont des passages piétons.

A voir au cas par cas, selon les contraintes de circulation et de stationnement.

#### Proposition 28

La réalisation d'une ligne d'effet des passages piétons sur les voies à 50 km/h.

Les lignes d'effets des passages piétons existent déjà au Mans sur les axes principaux et doivent être généralisées si aucune contrainte de circulation ne l'empêche.

#### Proposition 29

La réalisation des aménagements au droit des passages piétons pour les personnes à handicap visuel (dispositif de guidage).

Cela fait partie de notre projet donnant priorité à la lutte contre le handicap dans la ville. Comme précisé dans la proposition 26, nous envisageons une signalétique sonore pour les personnes en situation de handicap visuel.

#### Proposition 30

L'audit indépendant et périodique des passages piétons (visibilité mutuelle piétons, véhicules, distance pour accéder au passage et distance de traverser, vitesse, d'approche des véhicules, contrôle du temps de sécurité pour les feux piétons,...) et mise en œuvre d'un programme de mise en conformité avec les règles de l'art.

Cela fera partie des responsabilités du référent piéton au sein de la commission sur les mobilités.

#### Proposition 31

L'amélioration de l'éclairage aux abords des passages piétons et non du passage piéton.

Pour sécuriser les passages piétons identifiés accidentogènes, nous envisageons de renforcer l'éclairage existant. Plusieurs solutions innovantes existent, notamment le balisage en amont des passages piétons ou les plots autonomes solaires. Des expérimentations seront menées pour trouver les solutions les plus adaptées, au cas par cas, selon la configuration des axes de circulation.

#### Proposition 32

L'amélioration de la qualité du marquage du passage piéton et son entretien régulier (maintenance de son caractère rétro-réfléchissant).

Cela fera partie des missions du référent piéton de la commission sur les mobilités.

### Axe 6

**La garantie d'une coexistence pacifiée avec les cyclistes et les utilisateurs d'engins de déplacement personnel**

### Proposition 33

La suppression des pistes cyclables sur les trottoirs.

Dans le cadre de notre politique de développement des mobilités douces, nous envisageons d'aménager des voies cyclistes spécifiques afin d'empêcher le passage des vélos sur les trottoirs réservés aux piétons.

### Proposition 34

La suppression des double-sens cyclables lorsque la sécurité des traversées piétonnes n'est pas assurée (masque dû au stationnement).

Les deux mobilités doivent être facilitées. Les règles de priorités doivent être rappelées aux cyclistes par la politique d'éducation aux mobilités douces et par la signalétique urbaine.

### Proposition 35

La suppression du «cédez le passage des vélos» dans les carrefours à feu dès lors que le flux piéton est régulier.

La réponse est la même que pour la proposition 34. Les « cédez le passage vélo » peuvent être supprimés sur les carrefours et traversées à flux piétons importants et réguliers, particulièrement en cœur de ville.

### Proposition 36

La limitation de la vitesse sur les pistes et bandes cyclables à 20 km/h.

Ce n'est pas envisagé pour l'instant. La question est ouverte et doit être évoquée au sein de l'observatoire des déplacements piétons.

### Proposition 37

Le pied à terre des vélos et EDPM dans les aires piétonnes.

La réglementation précise que, dès qu'ils dépassent une vitesse de 6 km/h, les EDPM et les vélos n'ont plus le droit d'emprunter les trottoirs et les voies piétonnes. Il faut donc faire respecter les règles par les équipes de police municipale et de tranquillité urbaine.

### Proposition 38

L'interdiction de stationner sur les trottoirs et dans les aires piétonnes des vélos et EDPM.

Pas d'autorisation de stationnement sur les aires piétonnes.

Un plan d'aménagement d'arceaux de stationnement sera lancé avec pour objectif de faciliter l'utilisation du vélo sans gêner la circulation des piétons en ville.

### Proposition 39

L'interdiction de circuler à vélo ou engin de déplacement personnel sur les trottoirs.

La loi établit la règle du seuil des 6 km/h sur les trottoirs pour les vélos comme pour les EDPM. Nous souhaitons aménager des voies de circulation spécifiques afin que les piétons puissent avoir l'usage des trottoirs en toute sécurité.

### Proposition 40

Un cahier des charges des opérateurs de free-floating imposant la gravure d'un numéro d'identification permettant la verbalisation des véhicules.

Le free-floating doit absolument être encadré. Outre l'obligation d'identification qui n'est malheureusement pas encore prévue par la loi, des règles strictes de stationnement en ville seront édictées.

Pour toute information complémentaire, vous pouvez contacter le bureau de campagne : [avecmarietta@gmail.com](mailto:avecmarietta@gmail.com) ; 07 56 00 52 15.