

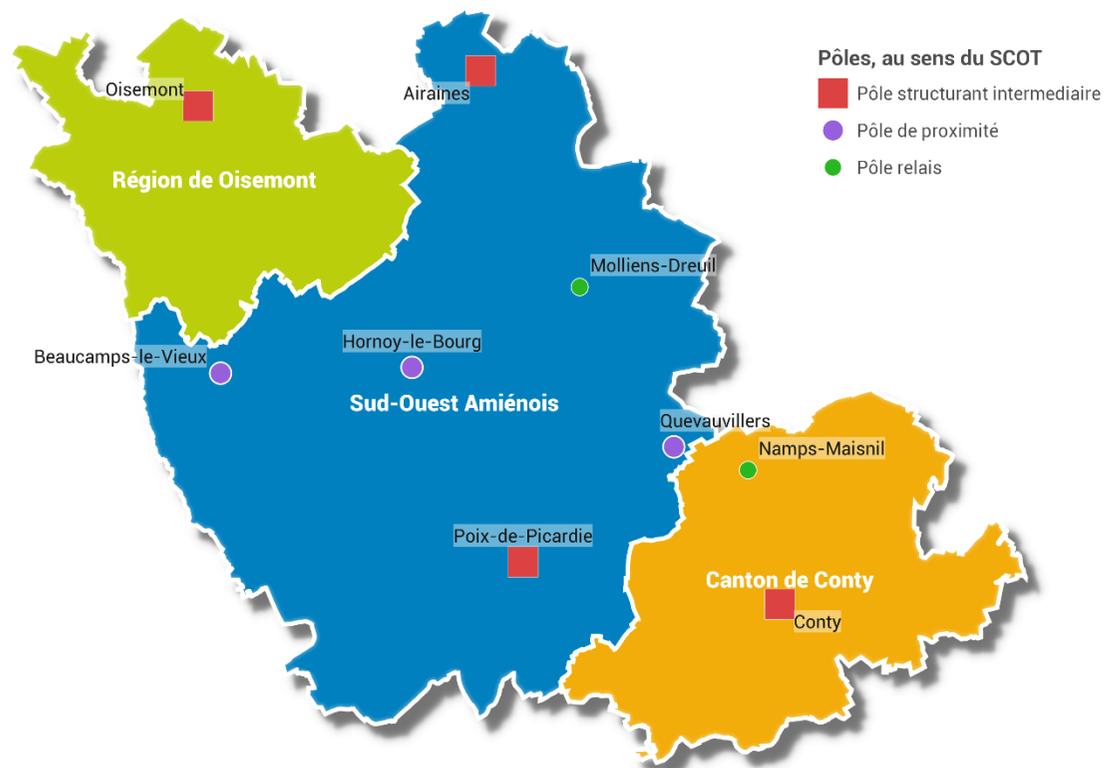
**CLUB
PLUi**
Plan Local d'Urbanisme
intercommunal
27/09/18 - Abbeville

PLUI du Contynois

Volet Mobilité/déplacements



LE PLUI DU CONTYNOIS



Une démarche initiée en 2015, sur 23 communes >>>> Approbation prévue en 2019



LA DÉMARCHE

LES COMITÉS DE SUIVI, DES TEMPS DE PRODUCTION ET RÉFLEXION



LES MATINALES, POUR OUVRIR LE CERCLE



LES VISITES, DES TEMPS D'APPRENTISSAGE COLLECTIF



DU PARTAGE D'EXPERIENCES ET D'INITIATIVES POUR S'INSPIRER MUTUELLEMENT

5 LA CREATION D'UNE LIAISON DOUCE INTER-VILLAGES



CONTEXTE :

Cet exemple illustre le cas d'une petite commune résidentielle (700 habitants) qui a besoin d'être mieux reliée à une ville centre équipée. Commune frontalière de Mayenne (ville centre), Parigi-sur-Orne a connu un développement important ses dernières décennies, lequel s'est traduit par la création de nouveaux quartiers pavillonnaires. Ainsi, une population active et jeune cohabite avec une population plus âgée et inactive.

Parigi-sur-Orne ne dispose d'aucun commerce ou service, c'est dans un village profondément lié à Mayenne. La route nationale qui relie les deux communes est très fréquentée notamment par les poids lourds, et donc, très peu adaptée aux pratiques des modes actifs (vélo, marche).

Les élus des deux communes ont pris l'initiative de ce projet pour répondre à la demande de leurs usagers (habitants et associations de résidents de Parigi-sur-Orne) qui souhaitent emprunter à pied les accotements de la route nationale ou de la voir communale.

Il s'agit également de relier Parigi à la vallée verte de Mayenne qui elle-même permet de rejoindre la centre-ville, et de désamorcer l'usage primaire automobile à Mayenne.

L'AMENAGEMENT :

L'aboutissement de ce projet est un aménagement multi-pistes/cyclistes de 800 m de long et d'environ 250 m de large, traversant différentes aménités et milieux et permettant de découvrir l'environnement rural : une arène forestière, la traversée de zones humides et de prairies.

Le projet a dû prendre en compte des contraintes techniques et administratives fortes telles que l'occupation foncière et la caractéristique classée de la zone humide. L'aménagement a également vocation de lieu de promenade, de découverte, d'échanges et d'éducation aux espaces environnementaux. Il comporte de multiples usages : bancs, tables, aire de jeu, signalétique éducative, etc. Afin de préserver la biodiversité, le chemin n'est pas pavé. Des structures ludiques et de découverte entourent le projet : planéaire, rocher.



7 LA CREATION D'UN PARKING MULTIMODAL



Lors de l'élaboration du projet d'aménagement de bourg, la création d'un parking est devenue nécessaire pour accueillir l'offre de logement sur la commune. Un autre objectif du projet consistait à rapprocher tous les modes de déplacement, pour rendre le passage d'un mode de transport à l'autre plus facile et plus rapide (par exemple, de la voiture au bus, ou du vélo au bus).

La commune a donc acheté un terrain sur lequel se trouvait un hangar désaffecté pour construire le parking.

L'aménagement du parking comprend du marquage au sol, l'installation de l'éclairage public et la mise en place d'un abri-bus et d'un abri-vélo.

Avec cette réalisation, il est désormais possible de aller en vélo le parking puis d'emprunter un bus pour se rendre aux écoles ou dans une des communes alentours desservies par le car. Il en est de même pour ceux qui utilisent leur voiture mais ne souhaitent avoir sa conduite sur de petits trajets. Ils peuvent désormais se garer sur le parking et emprunter le bus.

Le coût total est d'environ 60 000 euros.

3 UN VELOBUS POUR DESSERVIR L'ECOLE

La commune de Saint-Fort comprend deux pôles importants d'environ 800 habitants chacun éloignés d'environ 2 km. Une voie douce a été créée en 2010 entre ces deux pôles, et fait office de véritable bus d'école permettant des déplacements (scolaires et paternels) sécurisés.

L'aménagement de cette liaison de vélobus visait à optimiser l'utilisation de cette voie douce et à faciliter l'accès à l'école itinéraire située à 0,5 km du centre-bourg.

LE CONCEPT :

C'est un mode de transport collectif pour aller en vélo à l'école. Le concept emprunte un itinéraire convenu, conçu pour être rapide en privilégiant la sécurité des enfants. Comme une ligne de bus, il fonctionne avec des arrêts fixes et des horaires réguliers.

LES OBJECTIFS :

- Diminuer le nombre de voitures aux abords de l'école (pour plus de sécurité)
- Responsabiliser l'enfant et développer son autonomie pour se déplacer
- Permettre aux parents d'économiser plusieurs trajets par semaine
- Créer de la convivialité et du lien social

C'est par ailleurs bon pour la santé des élèves et des accompagnateurs. Permet une meilleure concentration des élèves en début de matinée.

LA MISE EN PLACE DU PROJET :

Réunion avec les familles impliquées, information, collaboration avec les enseignants, charte signée avec les parents et les élèves. Phase d'expérimentation.

L'ORGANISATION ET LES MOYENS TECHNIQUES :

Au départ, ce service a été mis en place le mardi et le jeudi, matin et soir, puis généralisé tous les jours sauf le mercredi. La commune a équipé chaque participant d'un gilet fluo. Elle a mis à disposition un matériel communal (vélobus) qui est devenu transporteur de matériel dans une remorque, derrière son vélo. Un supplément est identifié en cas d'absence. Les parents habillés sont invités.

Aujourd'hui 20 enfants utilisent le vélobus. Le trajet se fait en vingt minutes environ.

Saint-Fort (Mayenne) : 1 700 habitants / 1 079 ha / 145 hab./km² écoles

LES SEMINAIRES, POUR S'ACCORDER SUR LE PROJET





DU *DIAGNOSTIC*....



LES GRANDS TRAITS DE CARACTÈRES DU CONTYNOIS...

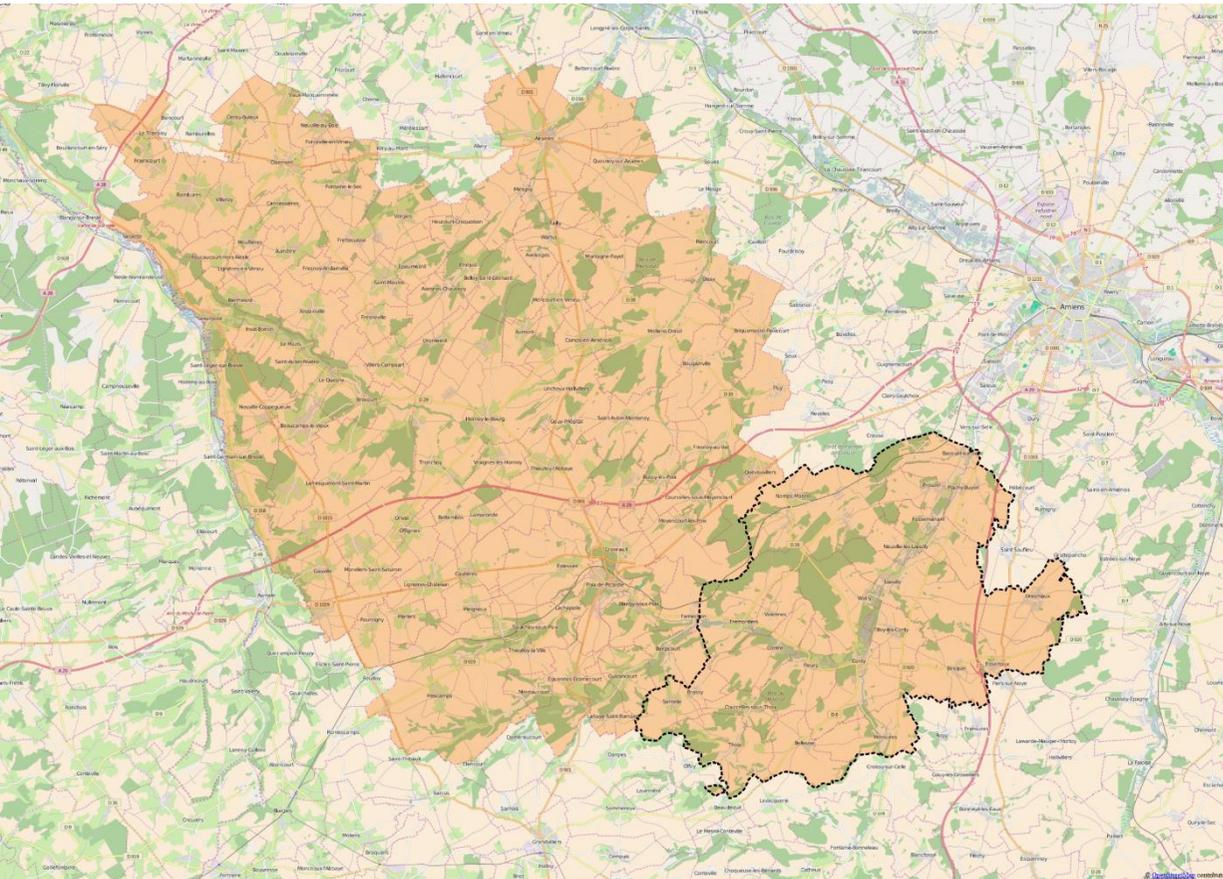
1 territoire

-

10 grands traits de caractère

- Un territoire rural dans l'image, périurbain dans le fonctionnement
- Une campagne urbaine globalement moins attractive/accessible que par le passé
- Des identités fortes et multiples, expressions du socle géographique et historique
- Deux axes et des systèmes pluricommunaux ouverts sur l'extérieur
- Des atouts environnementaux indéniables
- Un patrimoine monumental et domestique diversifié et méconnu
- Un espace sportif et de loisirs à ciel ouvert
- Une ambition économique qui cherche ses leviers
- Une mobilité contrainte**
- Des équipements structurants à fort potentiel social, culturel et/ou économique

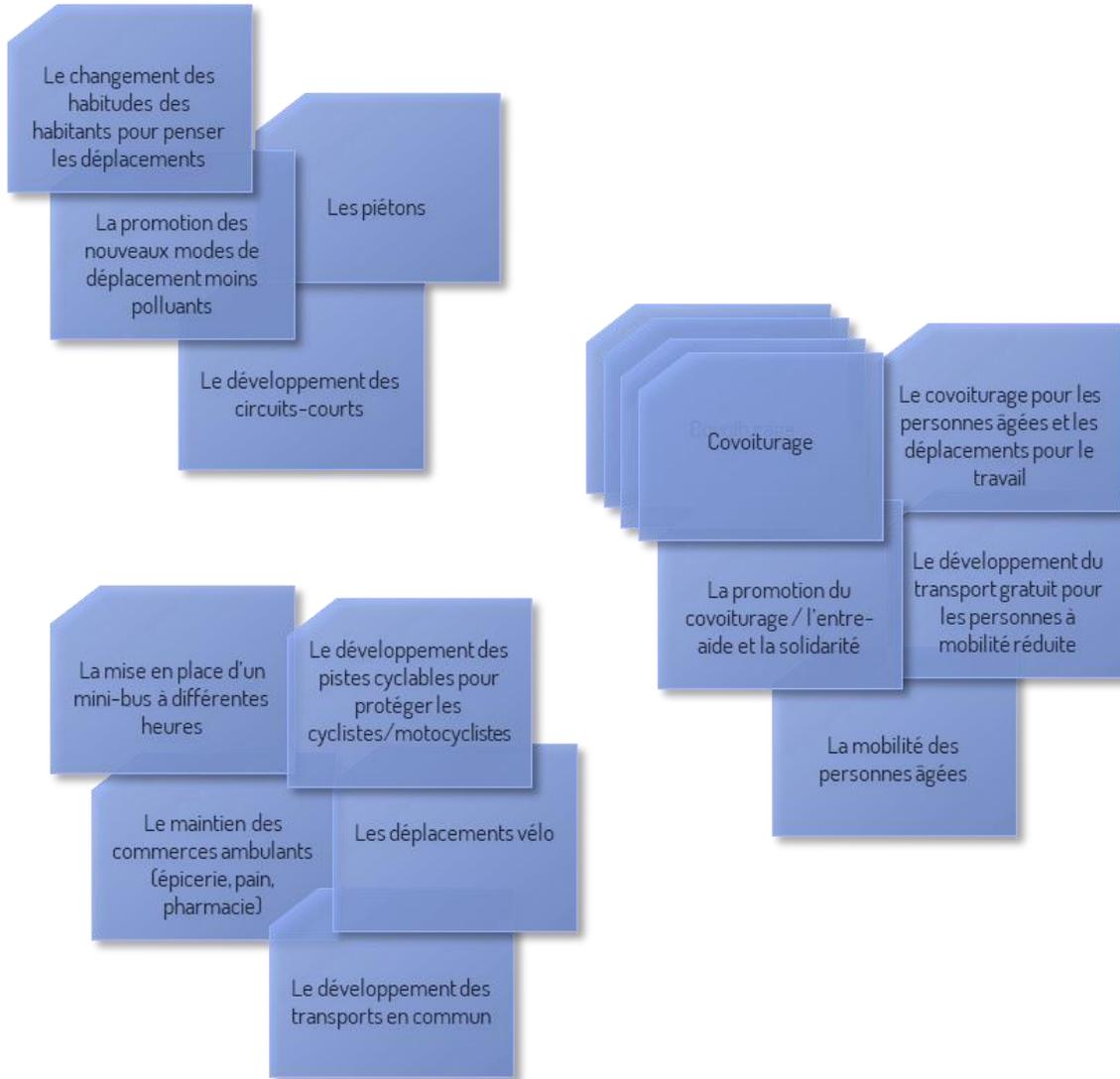
CONSTATS ET ENJEUX PARTAGÉS PAR LES ÉLUS



« Une mobilité contrainte » : quels constats ?

- Pas d'alternative crédible à la voiture (TC, covoiturage, liaisons douces structurantes, etc.)
- Une mobilité douce peu fonctionnelle et lisible
- Une omniprésence de la voiture dans les centres-bourgs

CONSTATS ET ENJEUX PARTAGÉS PAR LES ÉLUS



« Une mobilité contrainte » : quels enjeux ?

- Un système de transport adapté aux besoins
- Le développement d'une mobilité solidaire
- Une nouvelle conception du transport au quotidien



AU *PROJET*....

ORIENTATIONS GÉNÉRALES

LE PADD DU CONTYNOIS / UN PROJET PORTEURS D'AMBITIONS :

8 AXES STRATÉGIQUES :

1. DES COOPÉRATIONS OPÉRATIONNELLES À TOUTES LES ÉCHELLES
2. POUR DE NOUVELLES CONDITIONS DE MOBILITÉ
3. PAYSAGE & ENVIRONNEMENT, DES ATOUS QUI AFFIRMENT LEURS POTENTIELS
4. UNE ÉCONOMIE DE PROXIMITÉ À SOUTENIR
5. UNE AGRICULTURE QUI RENFORCE SES LIENS AU TERRITOIRE
6. LE TOURISME, UNE COMPOSANTE ÉCONOMIQUE À PART ENTIÈRE
7. UNE PRODUCTION DE LOGEMENTS ÉQUILBRÉE
8. DES ÉQUIPEMENTS ET SERVICES QUI PARTICIPENT D'UNE ATTRACTIVITÉ RÉSIDENIELLE DIVERSIFIÉE

ORIENTATIONS GÉNÉRALES

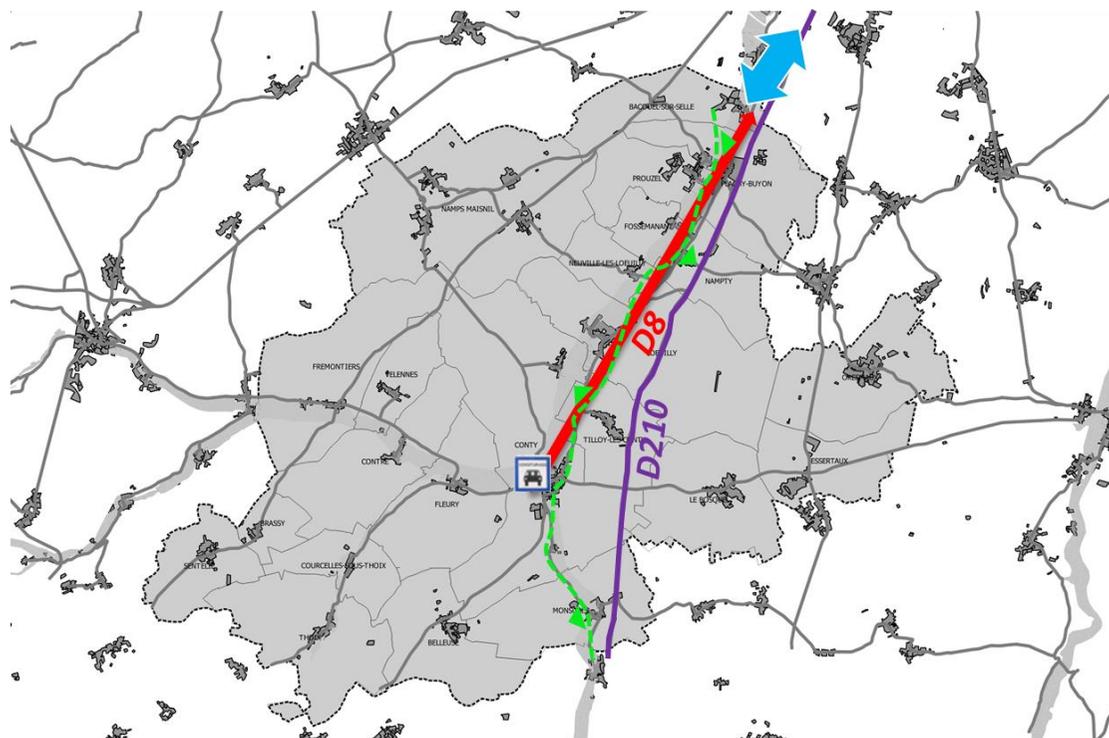
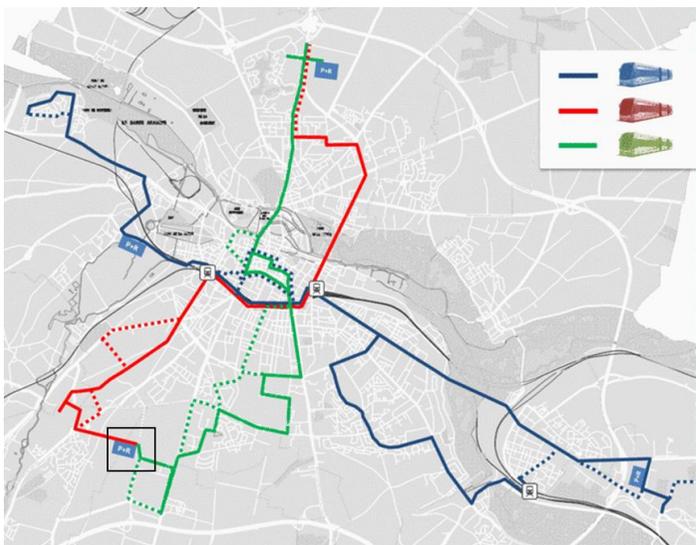


POUR DE NOUVELLES CONDITIONS DE MOBILITÉ

ORIENTATION 1

ORGANISER LES MOBILITÉS DANS UNE PERSPECTIVE DE VALORISATION DES POTENTIELS DE LA VALLÉE DE LA SELLE

1. Qualifier les axes routiers de la vallée
2. Structurer un axe « vallée » support d'une offre en transports collectifs attractive
3. Améliorer les connexions entre le Contynois et le pôle urbain d'Amiens
4. Aménager la coulée verte, ouvrir des perspectives sur le territoire
5. Accompagner le développement du covoiturage



ORIENTATIONS GÉNÉRALES

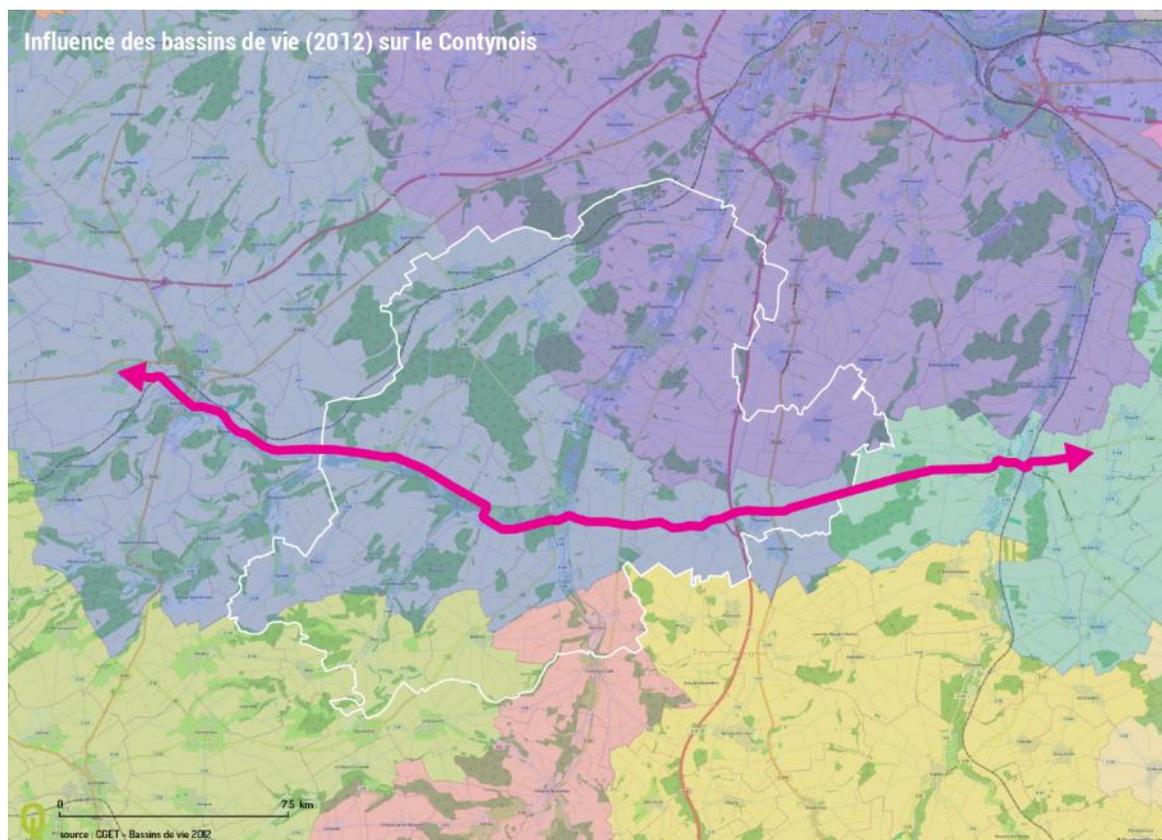


POUR DE NOUVELLES CONDITIONS DE MOBILITÉ

ORIENTATION 2

TIRER PROFIT DE L'AXE EST-OUEST, TRAIT D'UNION ENTRE AILLY-SUR-NOYE ET POIX-DE-PICARDIE

1. Organiser une desserte en transports collectifs adaptée depuis et vers Conty
2. Réduire le trafic poids lourds de transit entre l'A16 et l'A29 et diminuer ses impacts
3. Étudier la faisabilité d'un itinéraire cyclable reliant Conty à Poix, et connecté à la coulée verte



De 1 800 à 2 800 véhicules/jours, dont de nombreux poids-lourds, sur la RD920 reliant les deux autoroutes via Conty.

ORIENTATIONS GÉNÉRALES

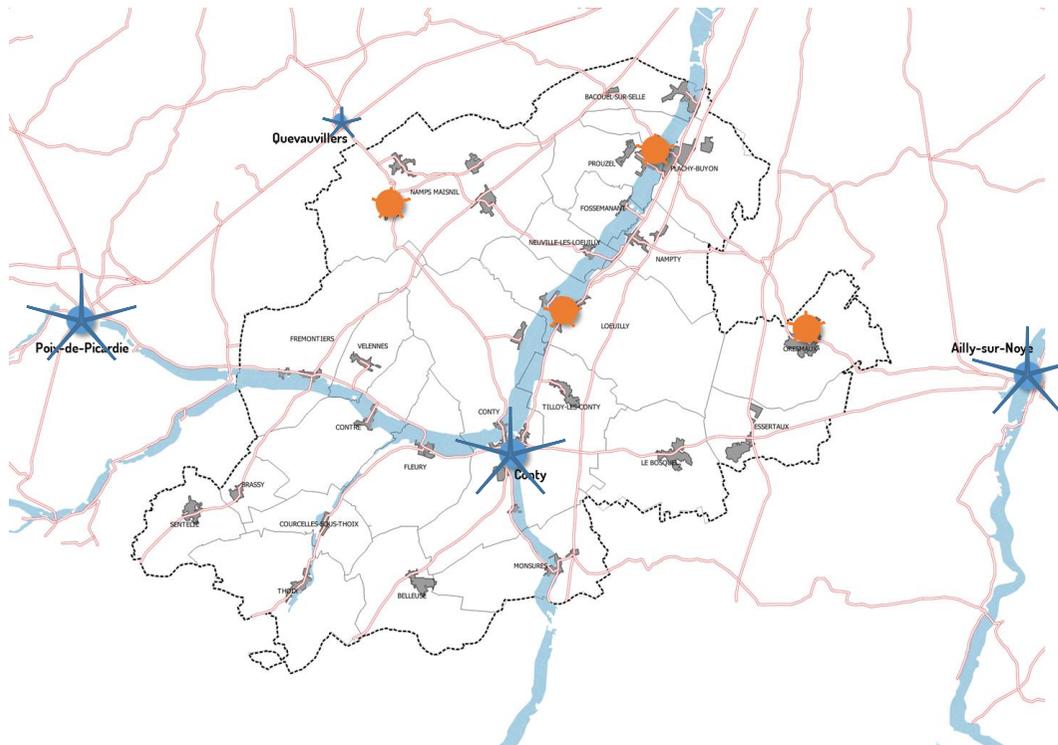


POUR DE NOUVELLES CONDITIONS DE MOBILITÉ

ORIENTATION 3

CONNECTER L'ENSEMBLE DES COMMUNES AUX AXES ET PÔLES STRUCTURANTS

1. Proposer une offre de transport adapté aux communes situées au-delà des axes structurants
2. Prendre appui sur le réseau de voies communales existant pour organiser un maillage cyclable secondaire



ORIENTATIONS GÉNÉRALES



POUR DE NOUVELLES CONDITIONS DE MOBILITÉ

ORIENTATION 4

INCITER À UNE MOBILITÉ ALTERNATIVE AUX DÉPLACEMENTS MOTORISÉS DANS LES CENTRES-BOURGS ET LES VILLAGES

1. Minimiser les impacts du trafic routier pour une meilleure qualité de vie
2. Proposer des itinéraires piétons et cyclables alternatifs et complémentaires au maillage de voies circulées, en particulier pour desservir les équipements générateurs de flux (écoles, collège, équipements sportifs...)



LES « GRAPPES » DE COMMUNES, SOURCES DE COLLABORATION ET FORCES DE PROJETS

- Renforcer Namps-Maisnil en tant que pôle relais
- Développer les complémentarités avec Quevauvillers
- Conserver la gare comme lien vers l'extérieur

- Organiser le développement résidentiel et diversifier les formes de logements
- Qualifier l'entrée sur le territoire et améliorer l'accès au pôle d'Amiens
- Organiser de manière complémentaire l'offre d'équipements et services

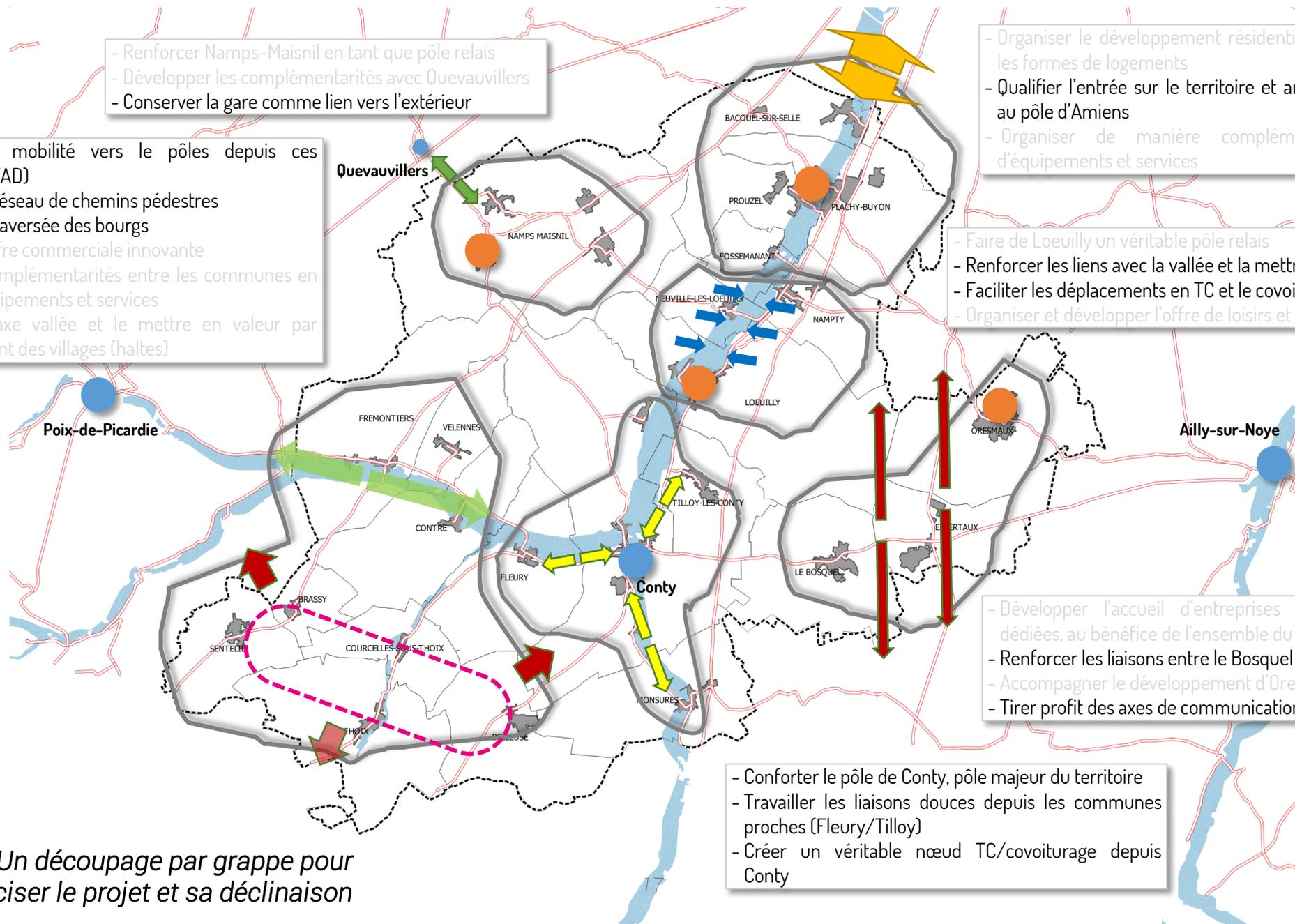
- Organiser la mobilité vers les pôles depuis ces communes (TAD)
- Renforcer le réseau de chemins pédestres
- Sécuriser la traversée des bourgs
- Tester une offre commerciale innovante
- Nouer des complémentarités entre les communes en matière d'équipements et services
- Séquencer l'axe vallée et le mettre en valeur par l'aménagement des villages (haltes)

- Faire de Loeuilly un véritable pôle relais
- Renforcer les liens avec la vallée et la mettre en valeur
- Faciliter les déplacements en TC et le covoiturage
- Organiser et développer l'offre de loisirs et tourisme

- Développer l'accueil d'entreprises sur les zones dédiées, au bénéfice de l'ensemble du territoire
- Renforcer les liaisons entre le Bosquel et Essertaux
- Accompagner le développement d'Orsmaux
- Tirer profit des axes de communication à proximité

- Conforter le pôle de Conty, pôle majeur du territoire
- Travailler les liaisons douces depuis les communes proches (Fleury/Tilloy)
- Créer un véritable nœud TC/covoiturage depuis Conty

Un découpage par grappe pour préciser le projet et sa déclinaison



ORIENTATIONS GÉNÉRALES



POUR DE NOUVELLES CONDITIONS DE MOBILITÉ

ORIENTATION 1

ORGANISER LES MOBILITÉS DANS UNE PERSPECTIVE DE VALORISATION DES POTENTIELS DE LA VALLÉE DE LA SELLE

1. Qualifier les axes routiers de la vallée
2. Structurer un axe « vallée » support d'une offre en transports collectifs attractive
3. Améliorer les connexions entre le Contynois et le pôle urbain d'Amiens
4. Aménager la coulée verte, ouvrir des perspectives sur le territoire
5. Accompagner le développement du covoiturage

ORIENTATION 2

TIRER PROFIT DE L'AXE EST-OUEST, TRAIT D'UNION ENTRE AILLY-SUR-NOYE ET POIX-DE-PICARDIE

1. Organiser une desserte en transports collectifs adaptée depuis et vers Conty
2. Réduire le trafic poids lourds de transit entre l'A16 et l'A29 et diminuer ses impacts
3. Étudier la faisabilité d'un itinéraire cyclable reliant Conty à Poix, et connecté à la coulée verte

ORIENTATION 3

CONNECTER L'ENSEMBLE DES COMMUNES AUX AXES ET PÔLES STRUCTURANTS

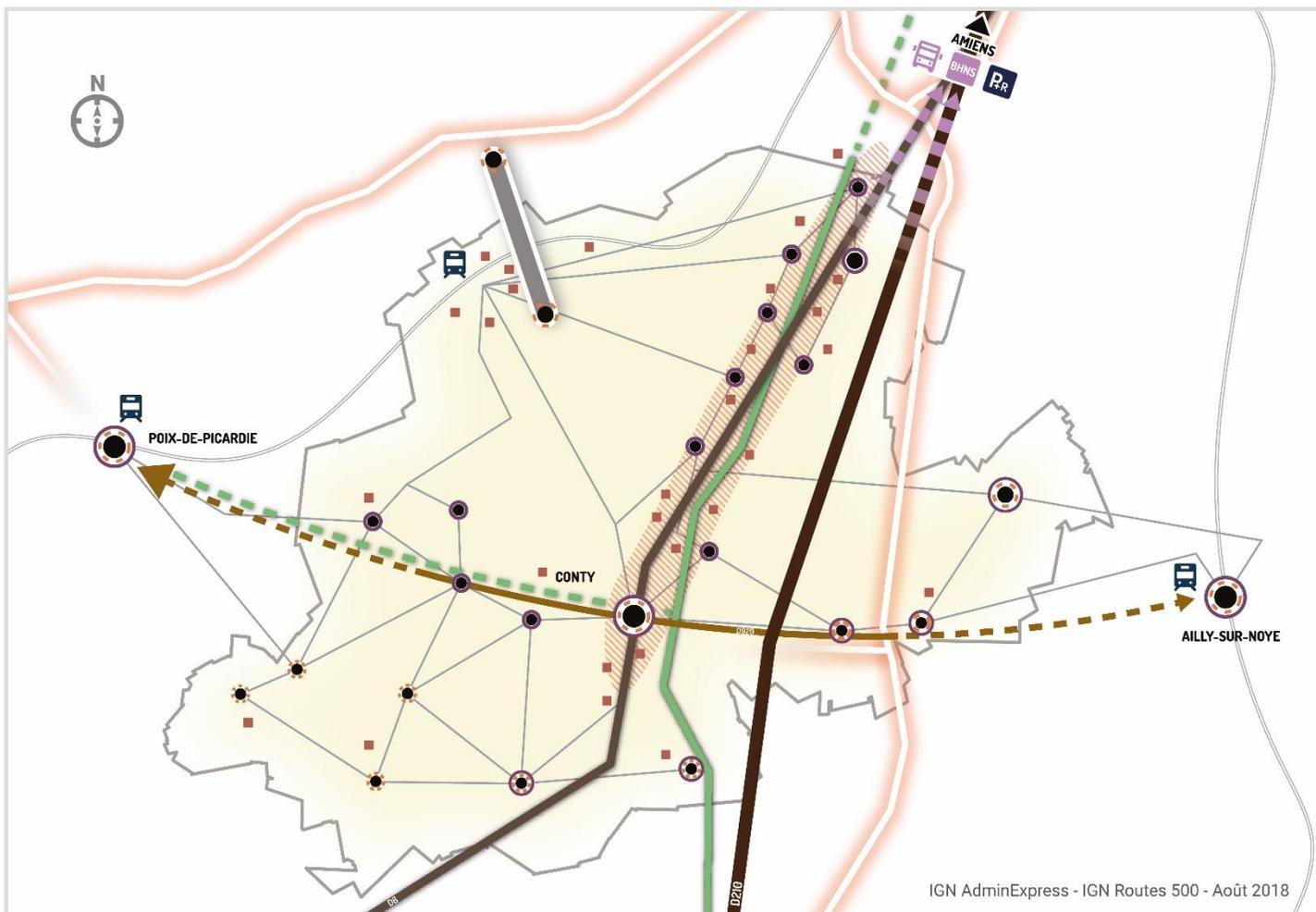
1. Proposer une offre de transport adapté aux communes situées au-delà des axes structurants
2. Prendre appui sur le réseau de voies communales existant pour organiser un maillage cyclable secondaire

ORIENTATION 4

INCITER À UNE MOBILITÉ ALTERNATIVE AUX DÉPLACEMENTS MOTORISÉS DANS LES CENTRES-BOURGS ET LES VILLAGES

1. Minimiser les impacts du trafic routier pour une meilleure qualité de vie
2. Proposer des itinéraires piétons et cyclables alternatifs et complémentaires au maillage de voies circulées, en particulier pour desservir les équipements générateurs de flux (écoles, collège, équipements sportifs...)

Carte synthèse



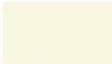
IGN AdminExpress - IGN Routes 500 - Août 2018

Contexte

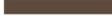
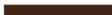
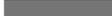
-  Chemin de fer
-  Axes de liaisons principales entre les communes du Contynois
-  Limite de la communauté des communes du Canton de Conty

Préserver et développer la coulée verte, une infrastructure de promenade (pédestre, cyclable, équestre)

-  Faire évoluer sa physionomie pour la rendre plus aisément praticable. En faire une liaison cyclable fonctionnelle pour les déplacements quotidiens et développer les ouvertures visuelles et connexions sécurisées afin d'irriguer le territoire et ainsi donner à voir aux usagers le patrimoine du Contynois.

-  Prolonger la coulée verte vers le cœur de l'agglomération d'Amiens et aménager un itinéraire cyclable sécurisé, reliant Conty à Poix-de-Picardie.
-  Proposer des itinéraires piétons et cyclables alternatifs et complémentaires au maillage de voies circulées, pour desservir les équipements générateurs de flux (écoles, collège, équipements sportifs...) mais aussi pour découvrir le territoire.
-  Donner à voir la richesse des patrimoines naturels, architecturaux et culturels peu connus des villages, ainsi que les éléments d'intérêt/sites d'activités à visiter.

Structurer les axes routiers

-  Tirer profit de l'axe est-ouest, trait d'union entre Ailly-sur-Noye et Poix-de-Picardie
-  Réduire le trafic poids lourds de transit entre l'A16 et l'A29 et diminuer ses impacts.
-  Privilégier la D8 pour le transport collectif et les liaisons entre communes pour la desserte locale.
-  Dédier le D210 prioritairement au transit
-  Réduire le trafic poids lourds de transit entre l'A16 et l'A29 et diminuer ses impacts.
-  Centre-Bourg
-  Pôles principaux
-  Faciliter l'accès aux équipements et services
-  Renforcer Namps-Maisnil en tant que pôle relais du territoire. Développer les complémentarités avec Quevauvillers

Structurer le réseau de transports collectifs

-  Créer une complémentarité entre le réseau de transport Trans 80 et la future offre TISOA pour plus d'attractivité
-  Possible étendu du service de transport collectif à la demande du TISOA
-  Permettre aux usagers de l'axe TC «vallée», et aux automobilistes, d'accéder au réseau de transports collectifs urbains comme le BHNS.
-  Encourager dans le Contynois le développement du covoiturage et de l'utilisation des réseaux de transports en commun.
-  Faciliter l'accès aux lignes de transports collectifs structurantes.
-  Structurer les connexions en particulier au sud du pôle urbain d'Amiens en particulier avec le BHNS.

Faciliter les évolutions urbaines

-  Favoriser la densification, la réorganisation urbaine ou encore l'implantation d'équipements et de services, tout en considérant les enjeux environnementaux qui s'y concentrent. Ce qui aidera à limiter le transit (aménagement piétons, réduction de la vitesse, aménagement des accotements).



**ET SA TRADUCTION
RÉGLEMENTAIRE....**

COMMENT TRADUIRE LE PROJET ? QUELQUES ILLUSTRATIONS DANS LE CONTYNOIS

> Pour développer le potentiel d'utilisateurs des TC sur l'axe à renforcer, l'offre nouvelle de logements à produire est prioritairement localisée sur l'axe Vallée de la Selle

Plus de 50% de l'enveloppe de logements prévue dans le cadre du PLUi est programmée sur les communes situées sur cet axe

La majorité des secteurs de projet (zone AU) est située dans ces communes

> Pour accompagner le développement du covoiturage et l'organiser, le cas échéant, le PLUi permet de matérialiser une aire de covoiturage à aménager



> Dans le but d'orienter la manière dont seront pensés les futurs aménagements à réaliser dans les zones AU, le PLUI intègre des prescriptions/recommandations au sein d'une OAP thématique portant sur le « profil des rues »

II.1 / Le profil des rues des zones AU

II.1.A / CONTEXTE

Pour répondre aux besoins de production de nouveaux logements, le PLUI définit des secteurs à urbaniser (en zones U ou AU), au sein desquels des ouvertures de voirie sont nécessaires. La rue étant le premier des espaces publics et, à ce titre, le vecteur principal de l'image du village, l'aménagement de ces voiries devra contribuer à la qualité du cadre de vie des secteurs qu'elles desservent.

II.1.B / OBJECTIFS

- Végétaliser les rues
- S'inscrire dans la continuité des formes urbaines existantes
- Proposer une vision/écriture contemporaine de la ruralité

II.1.C / LES PRINCIPES

LE CADRE TECHNIQUE

- Limiter la largeur de la chaussée (<3,5m)
- Créer un large (>2m) trottoir pour les circulations douces...et le croisement des véhicules
- Aménager une rive « technique » végétalisée pour l'infiltration des eaux pluviales, le stationnement et le réseaux
- Utiliser des bordures plates (<2cm)

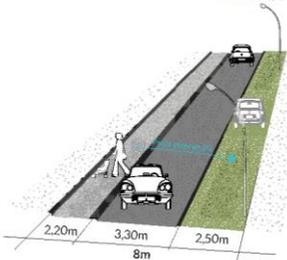
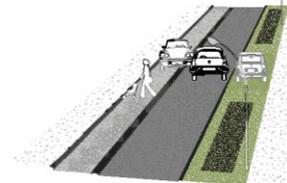
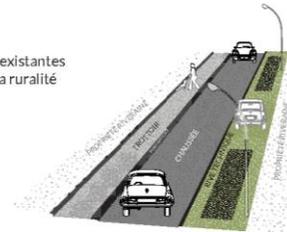
LES INTENTIONS

- Limiter le gabarit des voiries aux besoins d'une voie de desserte
- Éviter les espaces minéraux et les aménagements lourds
- Faciliter les travaux ultérieurs
- Limiter les coûts à l'investissement
- Limiter les coûts...de réfection

. Une variante : la voie partagée

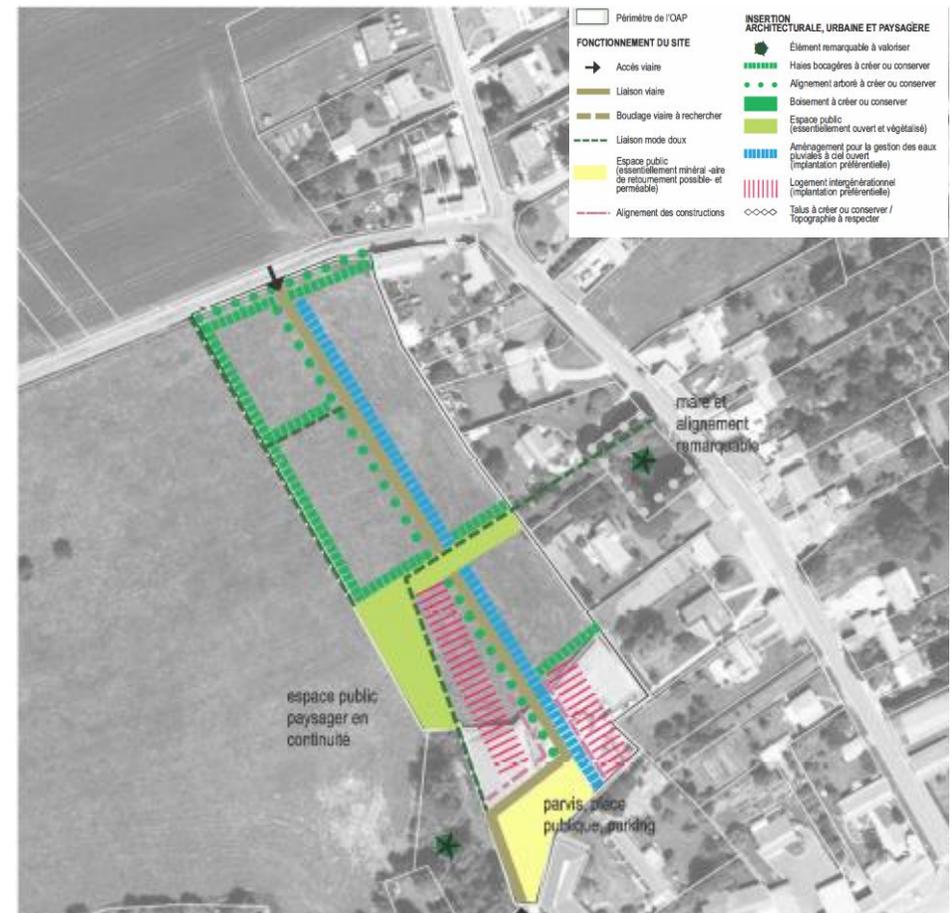


Une configuration typique de l'aménagement rural
> l'exemple de la rue de la recette à Loeuilly.



Décomposition du croisement de deux véhicules

> Pour parvenir à des opérations urbaines de qualité et s'assurer de la prise en compte de la nécessité de favoriser les modes doux, de connecter les opérations avec l'existant, il est imposé dans des OAP la réalisation de sentiers piétons / vélos pour les futures opérations



Synthèse :

Le PLUI, une occasion de mettre la mobilité au cœur des enjeux du territoire

Un espace de dialogue pour partager des constats, se familiariser avec des notions-clés et construire une vision.

Mais

Une difficulté pour passer du projet à l'action, de la "parole aux actes"

- Des verrous psychologiques à faire sauter : la barrière du "qui fait quoi?", du " c'est pas moi c'est l'autre" et l'impression de ne pas avoir de leviers.

- Une idée préconçue à balayer : celle de l'échelle des projets (la mobilité à travers des projets structurants mais aussi des micro projets)

- Un dialogue à nouer avec les acteurs concernés au-delà du PLUI pour envisager des projets "réalistes".

Merci de votre attention