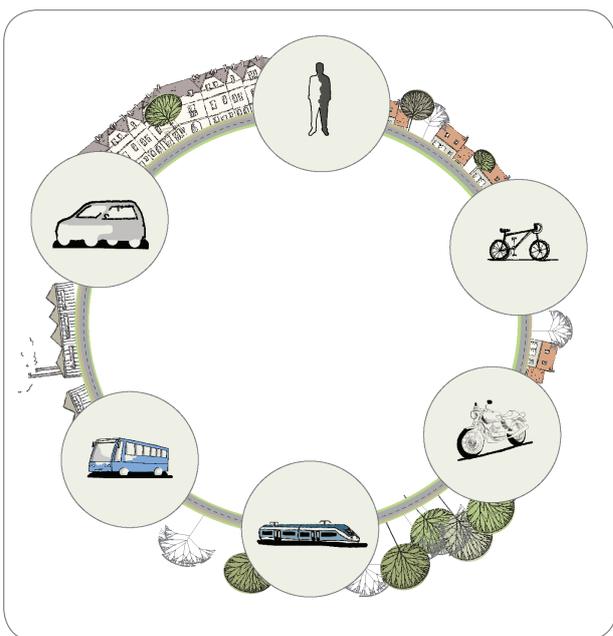


LA PRISE EN COMPTE DE S MOBILITES DANS LE DOCUMENT D'URBANISME

Conseils et mise en œuvre

Le savez-vous ?

L'article L.151-26 du Code l'urbanisme dispose que "le règlement du PLU peut imposer, dans des secteurs qu'il délimite au sein des secteurs situés à proximité des transports collectifs, existants ou programmés, **une densité minimale de constructions**".



Le système de mobilité

Ce schéma illustre un système de mobilité durable où chaque mode de déplacement a une place. Tous s'articulent dans l'espace public au service des besoins et des usagers sans qu'un mode soit sur-représenté ou dominant. Les projets d'urbanisme portés par les communes veilleront à tendre vers ce modèle ambitieux de développement.

Pour travailler, consommer ou se divertir la population est toujours plus mobile et les besoins de déplacements sont de plus en plus prégnants dans notre quotidien.

Le modèle passé, le tout pavillonnaire, les centres commerciaux périphériques et le phénomène d'étalement urbain, ont érigé la voiture individuelle comme symbole de la liberté faisant des déplacements un droit quasi fondamental. Or, dans le contexte de raréfaction des ressources fossiles, de sur-consommation foncière et de changement climatique global, la façon de penser les déplacements doit être revue pour créer des modèles urbains plus durables, soucieux de nos modes de vie contemporains et de l'environnement.

L'esprit du SCoT

Le SCOT traite la question de la mobilité et des déplacements comme un **élément-clé du développement du territoire et un préalable aux différents projets d'aménagement. Ainsi donc, la maîtrise du développement urbain s'accompagne nécessairement de la maîtrise et de la gestion des déplacements.**

Les orientations définies par le SCoT pour faciliter la mobilité de proximité relèvent de **différentes échelles** :

- la première concerne l'intégralité du territoire dans une logique de planification stratégique et intercommunale ;
- la seconde relève de l'échelle de la commune ;
- la dernière, enfin, relève de l'échelle du quartier ou de l'opération.

La présente fiche vise à accompagner les communes dans la prise en compte de la mobilité au moment de leur révision/élaboration de PLU ou de Carte communale.

Elle décline plusieurs thématiques :

- la nécessaire hiérarchisation des réseaux viaires pour préciser les fonctions et les aménagements utiles au bon fonctionnement ;
- la question des cheminements doux et de leur place dans les PLU ;
- enfin, la fiche expose le cas plus spécifique d'une commune desservie par une halte.

Une nécessaire hiérarchisation des réseaux

En règle générale, les communes sont maillées par un réseau de voies qui relèvent de fonctions différentes.

Trois niveaux sont souvent distingués :

- les voies de **desserte structurantes**, autour desquelles s'organisent les principaux déplacements (internes à la commune et/ou pour rejoindre les grands axes) ;
- les voies de **desserte secondaires** qui permettent principalement la desserte des quartiers ;
- les **autres voies**, qui relèvent souvent d'une desserte interne, appelée desserte de proximité.

Le PLU de la commune de Pelousey a réalisé un diagnostic de hiérarchisation de son réseau (**figure 1**) qui distingue les voiries relevant d'un usage de transit, majoritairement routier, de celles qui participent aux déplacements inter-quartiers. *In fine*, l'objectif de cette analyse est bien d'aboutir à des aménagements différents, dictés par l'usage des voies. En effet, une voirie secondaire qui dessert plusieurs quartiers peut être utilement doublée d'une voie "modes doux" et limitée à 50 km/h (**figure 2**).

Permettre la cohabitation des différents modes

Selon la fonction de la voirie, la prise en compte des différents modes et donc le traitement de l'espace public doivent être différents. Les modes doux, par exemple, auront la part belle sur les axes de desserte inter-quartiers mais pourront ne pas être prioritaires sur les voiries dont la fonction est purement routière.

La place des modes doux dans le traitement de l'espace public est donc directement liée à la fonction de la voie et à la vitesse automobile. Plus les écarts de vitesse sont importants, plus l'espace sera dissocié pour chaque mode et les emprises au sol importantes. Au fur et à mesure que cet écart se resserre, les différents modes de déplacement peuvent mieux cohabiter sur des emprises de plus en plus réduites (**figure 3**).

Quel que soit le type de commune du SCoT, **le traitement des mobilités vise à faciliter la prise en compte des modes doux au sein des secteurs urbanisés ou à urbaniser et à déterminer les espaces à partager entre les différents usages.**

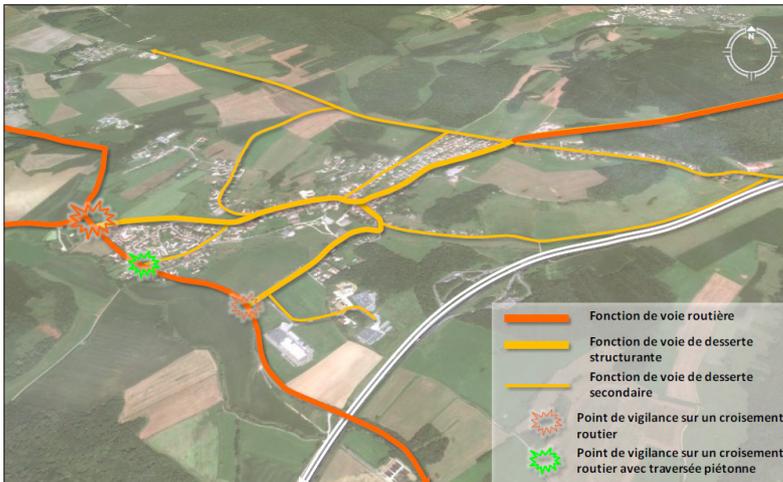
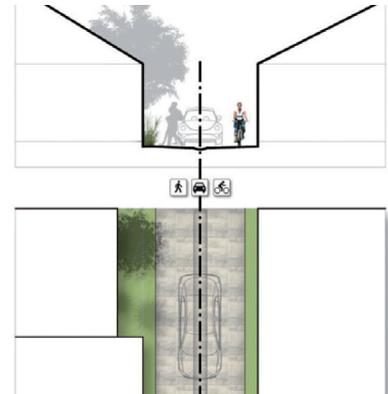


Figure 1 : Hiérarchie des voiries - PLU de Pelousey

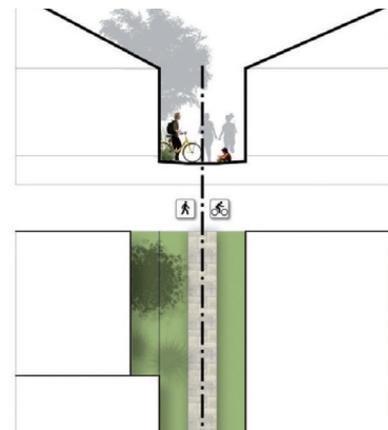


Figure 2 : Exemple de cohabitation des différents modes de déplacements
 installation d'un éclairage et d'une signalétique adaptés aménagement d'une voie douce limitation de la vitesse à 50 km/h

Figure 3 : Partagés ou modes doux, plusieurs types d'espaces



la ruelle : espace partagé par excellence où la voiture, le piéton, le vélo ou les deux-roues motorisés cohabitent sur un même espace réduit et aménagé de façon unitaire



la venelle : réservée exclusivement aux piétons et aux vélos

L'importance des modes doux



Le traitement des modes de déplacements doux dans les PLU : deux cas "pratiques"

Pirey : l'importance du diagnostic

Pour disposer d'une vision générale des besoins, la commune de Pirey a annexé à son PLU (approuvé en 2013) un **schéma général de repérage des voies douces (figure 4)**.

Concernant le **réseau piétonnier**, les tracés ont vocation à desservir au mieux les centres d'intérêts publics, les foyers de population, les lieux de détente et les arrêts de bus. **A partir de ce schéma, le réseau de voies est décliné dans les Orientations d'Aménagement et de Programmation (OAP) du PLU.**

Concernant le **réseau cyclable**, l'objectif recherché est de proposer un circuit autour du village avec des embranchements en direction des communes voisines : Besançon, École-Valentin, Miserey-Salines et Pouilley-Les-Vignes. Les tracés retenus empruntent au maximum les voies existantes et dès que c'est possible, ils suivent les merlons existants ou projetés.

Dans le PLU, tous les aménagements futurs ouverts à la circulation devront donc intégrer cette exigence d'intégration des modes doux.

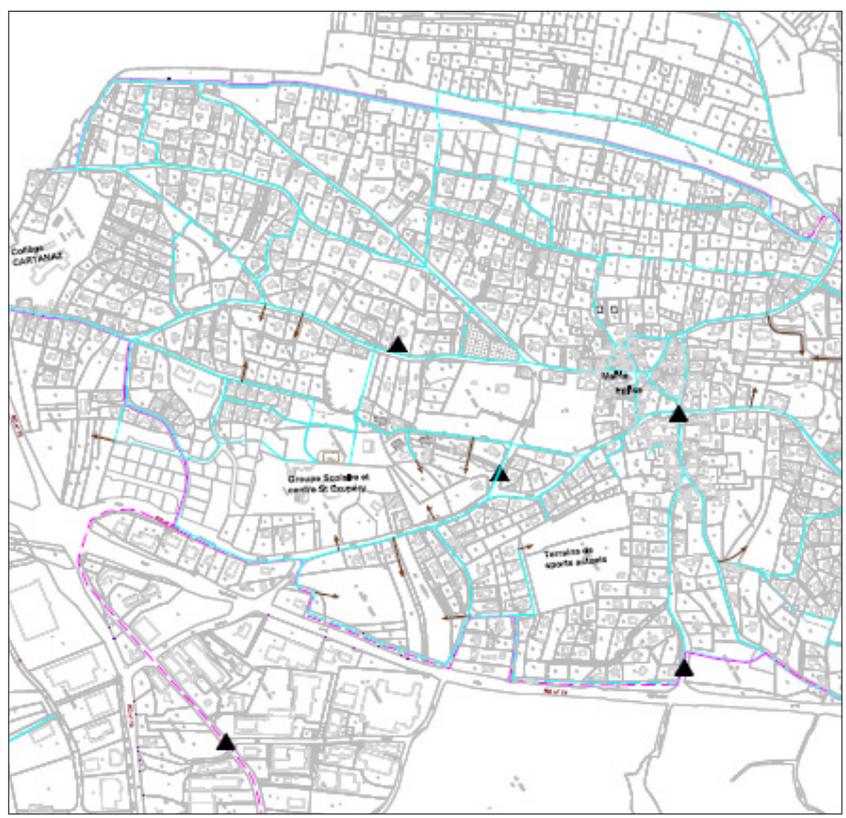


Figure 4 : Extrait du schéma général des voies douces, annexé au PLU de Pirey

Ecole-Valentin : du PADD à la traduction dans le PLU

La question de l'optimisation des circulations douces est un enjeu du PLU d'Ecole-Valentin récemment approuvé. Afin de favoriser l'usage des liaisons douces, le PADD propose des objectifs spécifiques : « *organiser une trame de circulations douces dans les secteurs accueillant une urbanisation nouvelle, connectée au réseau communal* ».

La commune s'est donc appuyée sur le réseau de desserte piétonne pour réfléchir à des connexions quasi systématiques entre les trottoirs existants et ceux à créer.

En terme de traduction dans le PLU, les aménagements nécessaires relèvent :

- d'une intervention de la commune, avec des **emplacements réservés prévus dans le PLU**,
- des aménagements internes liés à l'ouverture à l'urbanisation des zones, dans le respect des objectifs définis dans les **Orientations d'Aménagement et de Programmation (figure 5)**.

En couplant emplacements réservés et Orientations d'Aménagement et de Programmation, la commune d'Ecole-Valentin a intégré les problématiques de circulations à son projet de territoire dans le souci d'améliorer les circulations piétonnes existantes.

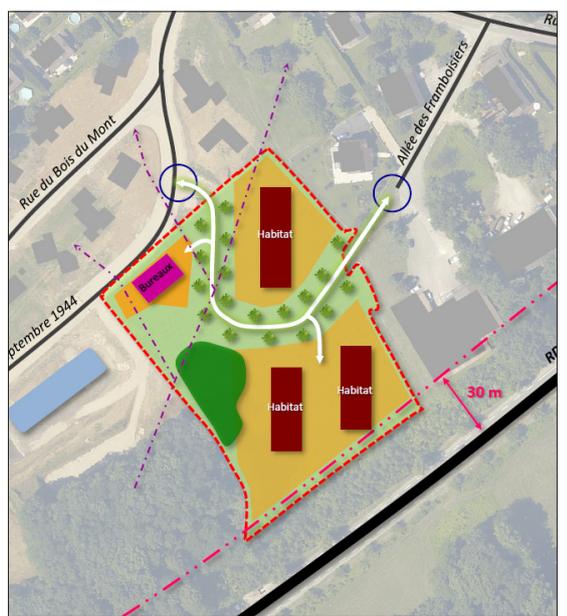


Figure 5 : Extrait d'une Orientation d'Aménagement et de Programmation (OAP) - PLU d'Ecole-Valentin

Par exemple, dans ce futur quartier d'habitat, les trottoirs existants (traits noirs) seront connectés à la voirie future. La desserte piétonne sera ainsi assurée en connexion avec l'existant (traits blancs).

Le cas des communes "haltes"

Le SCoT prescrit d'«adopter une urbanisation plus rationnelle en présence de transports en commun». **Le développement urbain des communes haltes doit donc prendre appui sur les équipements liés aux transports pour faciliter les déplacements courts.** La volonté de réduire l'utilisation de la voiture passe par une meilleure connexion des lieux de résidences aux réseaux de transports en commun. Le SCoT prévoit également que les espaces urbanisés à proximité des gares devront faire l'objet d'une densification.

Saône : un secteur gare au positionnement stratégique

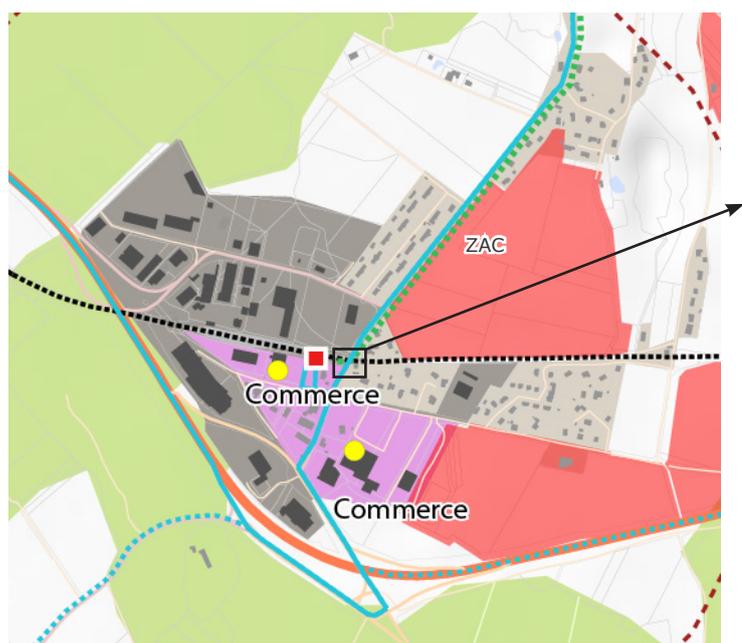
La commune s'est saisie de ces enjeux au moment de la révision de son PLU, aboutie début 2014. Elle entre désormais dans une phase de réflexion plus opérationnelle pour mettre en œuvre les objectifs de son document de planification.

« Commune relais » du SCoT, Saône est porteuse d'enjeux majeurs en terme de développement urbain (habitat et activités notamment) dans un contexte de demande croissante en mobilités.

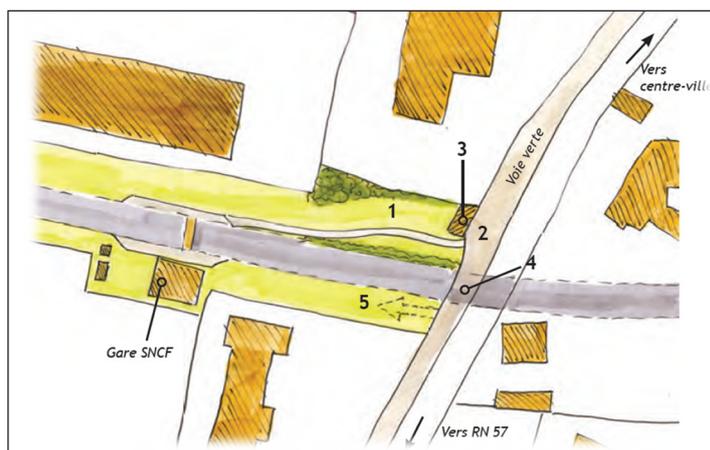
La volonté communale est d'**assurer la cohérence d'ensemble du développement du secteur gare en prenant en compte son fonctionnement existant et de son évolution future (figures 6).**

Les principaux objectifs de l'aménagement sont :

- améliorer la coexistence des différents usages existants et à venir ;
- optimiser la distribution des circulations automobiles ;
- garantir les circulations douces entre les quartiers existants et la ZAC.



Figures 6 : Enjeux et pistes d'aménagement pour le secteur gare de Saône



1. Aménagement d'un accès direct à la gare par le Nord, depuis l'avenue de la Gare,
2. Sécurisation des circulations piétonnes,
3. Mise en place d'un parc à vélos,
4. Elargissement du passage à niveau pour la traversée des modes doux (voie verte nord-sud),
5. A long terme, aménagement d'un accès sud plus direct.

Retrouvez l'ensemble des fiches pratiques sur le site du SCoT, www.scot.grandbesancon.fr et sur le site de l'AudaB, www.audab.org

Syndicat Mixte du SCoT

La City, 4 rue Gabriel Plançon
25043 Besançon cedex
Tél. : 03 81 65 06 80
Fax : 03 81 65 06 99
Courriel : smscot@grandbesancon.fr

AudaB

Hôtel Jouffroy
1 rue du Grand Charmont, BP 509
25026 Besançon Cedex
Tél. : 03 81 21 33 00
Fax : 03 81 21 32 99
Courriel : contact@audab.org

