



PLUI H

PLAN LOCAL D'URBANISME INTERCOMMUNAL VALANT PROGRAMME LOCAL DE L'HABITAT

PIÈCE DU PLUI-H

6.3

ORIENTATIONS D'AMÉNAGEMENT ET DE PROGRAMMATION THÉMATIQUE - MOBILITÉ

ARRÊTÉ LE

24 Septembre 2025

Vu pour être annexé à la délibération
du Conseil communautaire en date du
24 septembre 2025

APPROUVE LE

[Signature]

Vu pour être annexé à la délibération
du Conseil communautaire en date du
XX



OAP THÉMATIQUE

MOBILITÉS

Le territoire de la CCPO se situe à proximité de la métropole strasbourgeoise ainsi que d'autres pôles d'emplois tels que Sélestat et Molsheim.

Au-delà de ces zones d'emplois, la CCPO est dotée d'un accès facilité à l'autoroute en direction de Strasbourg et de Mulhouse, ce qui favorise les déplacements vers ces villes et l'accès aux principaux axes de communication pour les livraisons des entreprises.

La mobilité du quotidien dans le territoire est fortement marquée par l'usage de la voiture. Pour autant, la CCPO est engagée dans le développement de solutions de mobilité durable via des aménagements qui favorisent l'usage des modes doux comme le vélo (notamment la voie verte permet de rejoindre Bischoffsheim, au nord d'Obernai). Enfin, la commune d'Innenheim, limitrophe avec l'eurométropole strasbourgeoise

bénéficie d'une connexion vers le réseau de pistes cyclables à haut niveau de service via la ligne 6 (itinéraire Strasbourg-Blaesheim).

Le réseau de transport en commun de la ville d'Obernai (Pass'O) assure également un service de desserte dans la commune, comme le réseau régional de car FLUO.

Cette OAP vise à donner des orientations d'aménagements pour consolider et pérenniser les efforts déjà réalisés de construire un système de mobilité accessible et durable.

SOMMAIRE

1 ADAPTER LE RESEAU VIAIRE AUX BESOINS ACTUELS ET FUTURS DES DEPLACEMENTS ROUTIERS

// CLARIFIER LA HIERARCHIE DU RESEAU VIAIRE

// ORGANISER LA VOIRIE

2 DEVELOPPER LES MODES ACTIFS

// CONFORTER LE MAILLAGE DU TERRITOIRE

// ENCOURAGER LES MODES ACTIFS POUR LES COURTES DISTANCES

// INTEGRER LES TRANSPORTS COLLECTIFS ET LE COVOITURAGE

3 VEILLER A L'ACCESSIBILITE ET A LA SECURITE POUR TOUS

// ASSURER L'ACCES ET LA SECURITE DE CHACUN DES USAGERS

// GERER L'OFFRE DE STATIONNEMENT

INTRODUCTION

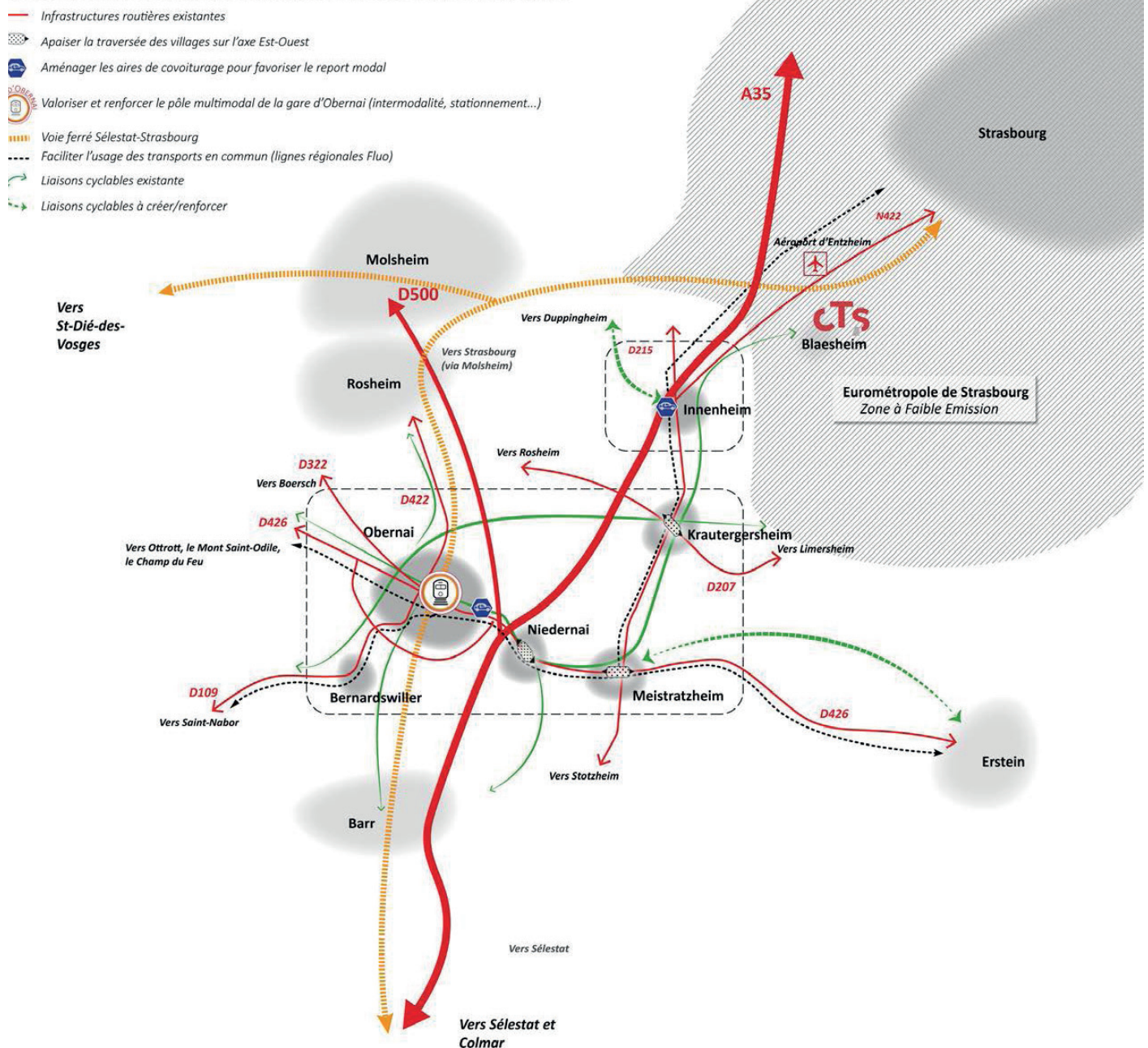
// répondre aux ambitions du padd en matiere de déplacements

L’Orientation d’Aménagement et de Programmation Mobilité permet de répondre aux ambitions du PADD en matière de déplacements, notamment en faveur des modes actifs (vélo, marche à pied), de l’intermodalité, des transports collectifs et des stationnements articulées autour de grands axes :

- > Réduire les besoins en déplacements et articuler urbanisme et mobilités : promouvoir la ville des proximité et la mixité des fonctions urbaines,
- > Développer les mobilités alternatives et complémentairtes à la voiture individuelle en lien avec les territoires voisins

Les dispositions de l’OAP Mobilité viennent compléter les dispositions du règlement du PLUi.

Les projets d’urbanisme et d’aménagement devront être compatibles avec les orientations énoncées ci-après. Les enjeux sont à adapter en fonction de la taille et de la localisation de l’opération.



Source : extrait du PADD

1 ADAPTER LE RESEAU VIAIRE AUX BESOINS ACTUELS ET FUTURS DES DEPLACEMENTS ROUTIERS

// clarifier la hierarchie du reseau viaire

OBJECTIFS

- Maîtriser les trafics automobiles en coeur de bourgs et en traversées des zones urbaines afin d'offrir un meilleur cadre de vie et de favoriser les modes de déplacements actifs et la vie de proximité
- Assurer la circulation des engins agricoles
- Garantir l'accessibilité du territoire en assurant la continuité des itinéraires de circulation des véhicules légers et des poids lourds
- Garantir l'accessibilité des zones commerciales et d'activités

Ces principes sont édictés lors de nouveaux projets de voirie ou de réaménagement et lors de l'émergence de nouveaux projets urbains. Il s'agit de clarifier la lisibilité du réseau viaire. Cette lisibilité pourra s'entendre à la fois en clarifiant et en homogénéisant les différents axes de circulation du territoire mais aussi en donnant une bonne visibilité aux pratiques alternatives (marche, vélo, transports collectifs, covoiturage) sur les secteurs les plus stratégiques.

ORIENTATIONS

La hiérarchisation trouvera une réalité au travers d'une lisibilité à l'échelle du bassin de vie et à minima à l'échelle du territoire de la CC du Pays Saint-Odile.

La hiérarchisation du réseau de voiries s'appuie sur différentes catégories de voies ayant des rôles et fonctions différentes dans le fonctionnement global des déplacements, indépendamment du mode de gestion.

1. Les grandes voies d'entrée sur le territoire

- > Voies dites structurantes, d'accès au territoire et de diffusion des flux

2. Les axes intercommunaux

- > Connexion entre les communes et les intercommunalités voisines
- > Canaliser et sécuriser les flux entre les communes

3. Les axes intermédiaires

- > Maillage communal
- > Permettre la circulation des engins agricoles et les logiques de déplacements de proximité

4. Les axes structurants de desserte locale

- > Connexion du réseau primaire communal (inter-quartiers, bourgs-hameaux)
- > Permettre l'accès aux services, commerces et équipements

5. Les rues de quartier

- > Accessibilité et desserte du quartier
- > Visibilité aux circulations douces

6. Les rues de desserte

- > Accès aux habitations (zone rurale comprise)
- > Pas de logique de circulation

// Clarifier la hiérarchie du réseau viaire

Lors de la création ou la requalification d'une ou plusieurs voies, les principes suivants devront être respectés :

GRANDES VOIES D'ENTREE SUR LE TERRITOIRE



Ces voies remplissent un rôle d'accès, d'écoulement des trafics et de grands transit et d'accès aux pôles d'emploi et d'économie. Sur ces voies dites structurantes, la majorité des modes étant exclus, l'enjeu est de renforcer les points d'intermodalité (covoiturage, transports collectifs) au niveau des échangeurs et intégrer les modes actifs dans les ouvrages franchissant ou reliant les voies structurantes.

AXES INTERCOMMUNAUUX



Ces axes intercommunaux permettent de canaliser et sécuriser les flux entre les communes. L'ensemble des mobilités (hors piétonnes) doivent pouvoir circuler sur ces voies de manière sécurisée. Les vélos doivent pouvoir effectuer les mêmes trajets, le long des voies ou sur des itinéraires alternatifs.

AXES INTERMEDIAIRES



Ces voies intermédiaires permettent la diffusion d'accès aux quartiers à l'échelle de la commune et l'apaisement des centre-villes ou centre-bourgs. Elle doit répondre aux logiques des déplacements de proximité, desservir l'ensemble des aménités urbaines (équipements, espaces et parcs publics majeurs, services et commerces, etc.). Les engins agricoles doivent pouvoir circuler.

AXES STRUCTURANTS DE DESSERTE LOCALE



Ce type de voie intervient à l'échelle locale des quartiers jusqu'à celle de la commune. Elle assure l'accès aux services, commerces et équipements. Elle doit intégrer le stationnement des voitures. Le cheminement des modes actifs doit être étudié.

RUES DE QUARTIER



Les rues de quartiers ne sont pas dédiées aux flux de circulation denses. Le gabarit des voies et les vitesses de circulation doivent être adaptées. Ce type de voie n'accueille qu'exceptionnellement des modes de transports lourds. Le double sens de circulation est à privilégier. Le stationnement linéaire des voitures est à interroger en fonction du stationnement sur parcelle.

RUES DE DESSERTE



Les rues de desserte ont un rôle d'accès et de desserte à l'habitation et de sécurisation des modes actifs. La rue de desserte n'a pas de logique de circulation et doit être apaisée. La zone de rencontre et l'aire piétonne sont à privilégier. Ces voies n'accueillent pas de stationnement. Tous les modes doivent cohabiter sur des voies au gabarit généralement étroit.

1 ADAPTER LE RESEAU VIAIRE AUX BESOINS ACTUELS ET FUTURS DES DEPLACEMENTS ROUTIERS

// ORGANISER LA VOIRIE

OBJECTIFS

- Assurer le partage de la voirie
- Maîtriser l'aménagement des nouvelles opérations urbaines ou de voirie afin d'anticiper les difficultés de franchissement et les effets de coupures
- Adapter la nouvelle voirie ou le réaménagement d'une d'entre-elles selon la hiérarchisation édictée en page précédente afin d'appliquer sa fonction future.

Ces principes sont édictés lors de nouvelles voiries ou de réaménagements de voiries afin de faciliter la connexion au réseau viaire existant.

ORIENTATIONS

Les nouvelles voiries ou les réaménagements se référeront à la hiérarchisation du réseau de voirie décrite précédemment. Il sera assuré en ce sens un traitement différencié selon le type de voirie et leur fonction attribuée.

Les projets d'aménagement ou de réaménagement doivent intégrer les principes suivants :

- > Les nouvelles voies doivent se connecter au réseau viaire existant
- > Les emprises de chaque voies seront dimensionnées selon la fonction de la voie et les modes de transports susceptibles de l'emprunter (se référer aux OAP sectorielles pour les secteurs ciblés).
- > Privilégier le réaménagement viaire pour réduire la vitesse et faciliter l'usage et la pratique des modes actifs, notamment pour les secteurs en entrée de ville ou village, ou en traversée de village.
- > Il est recommandé que les nouvelles voiries ou le changement de destination de voiries fassent l'objet de concertation avec les maires, élus locaux ou représentants.

// ORGANISER LA VOIRIE

Traitement des profils de voiries internes

Le profil de voirie sera choisi en fonction de la hiérarchie de la voirie en question (en se référant à la page précédente) , de la localisation du projet, des objectifs fixés ou ambitions sur le secteur en lien avec son environnement.

Le traitement différencié des voies s'effectuera par le choix du revêtement et des matériaux (revêtements des pistes cyclables, des trottoirs, des bandes végétalisées, voies de bus, venelles piétonnes etc.).

Ces typologies renvoient aux orientations et aux coupes spatialisées dans les OAP sectorielles. Ces dernières présentent des profils de voiries et d'aménagements spécifiques qui ont été dessinées en tenant compte des particularités de certains sites et d'intentions particulières.

NB : Pour le dimensionnement des voiries, il s'agit de se référer à chaque OAP sectorielles où un gabarit propre est dédié et adapté au contexte local. L'OAP Mobilité donne des dispositions générales, applicables également aux secteurs hors OAP. Les porteurs de projet sont amenés à étudier le contexte local et d'adapter les aménagements en s'appuyant sur les orientations dictées dans ce document.



Source : Cittanova

1 ADAPTER LE RESEAU VIAIRE AUX BESOINS ACTUELS ET FUTURS DES DEPLACEMENTS ROUTIERS

11

// ORGANISER LA VOIRIE

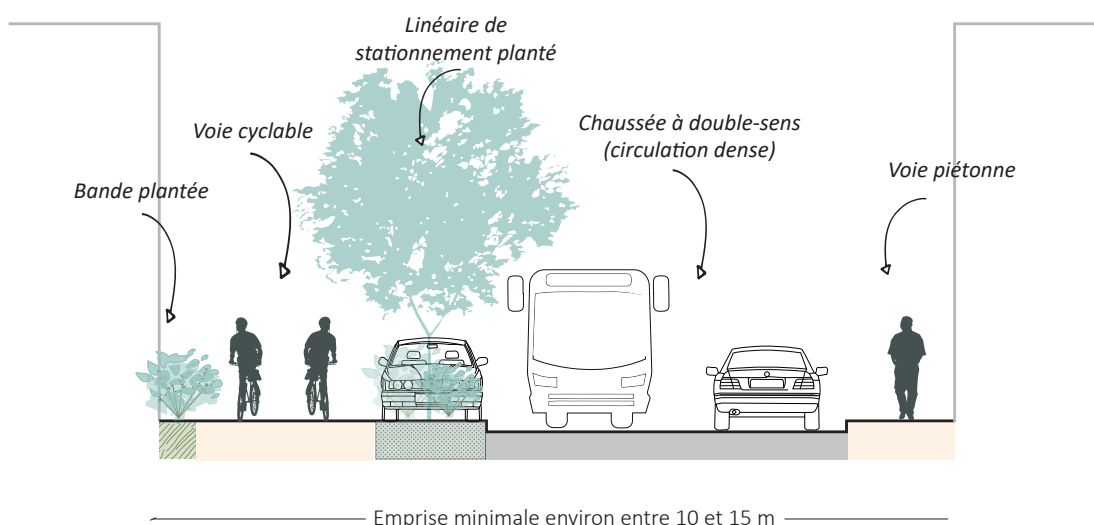
• L'axe structurant de desserte locale

Description : Cette voirie appartient au réseau primaire de la ville et constitue un axe structurant et défini à l'échelle de la commune. Elle permet de relier les différents secteurs urbains.

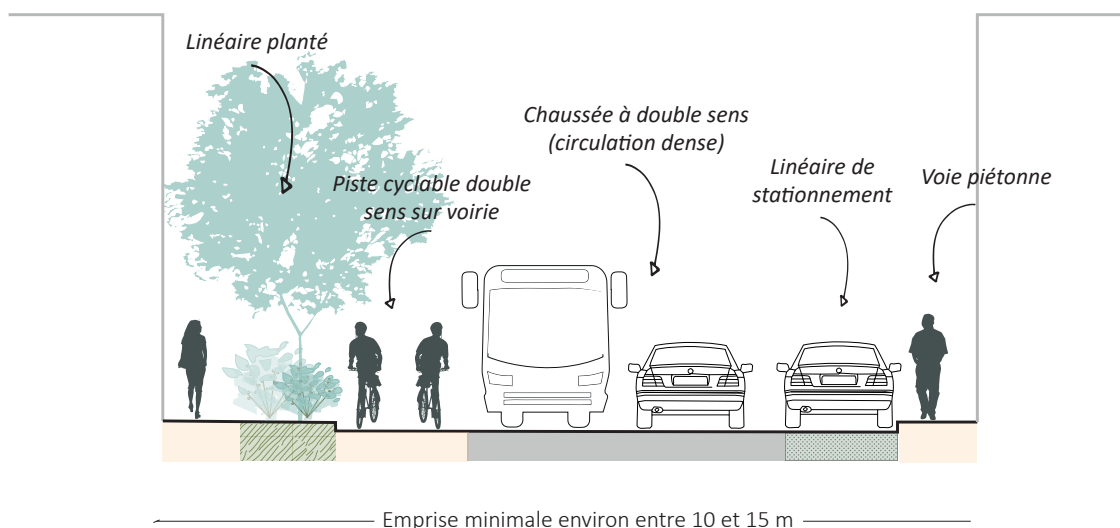
Ambiance : Ambiance urbaine et passante. Les flux sont séparés et bien identifiés. Une place confortable et lisible est accordée à chaque usager (automobile, piéton, deux-roues, transports scolaires et transports en commun). La sécurité et la visibilité sont assurées par un éclairage public efficace garantissant une ambiance nocturne qualitative pour tous les usagers, tout en portant une réflexion pour la préservation de la trame noire).

Profil : Son profil vise la lisibilité et assure la fluidité des déplacements de toutes les pratiques et usages. Les carrefours sont donc à traiter avec une attention particulière. Le dimensionnement doit être suffisant pour permettre le passage et le croisement des bus : environ entre 9m et 10m pour les communes de plus petites tailles et entre 10 et 15m de largeur pour la polarité d'Obernai.

PROFIL TYPE 1 - AXE STRUCTURANT DE DESSERTE LOCALE



PROFIL TYPE 2 - AXE STRUCTURANT DE DESSERTE LOCALE



// ORGANISER LA VOIRIE

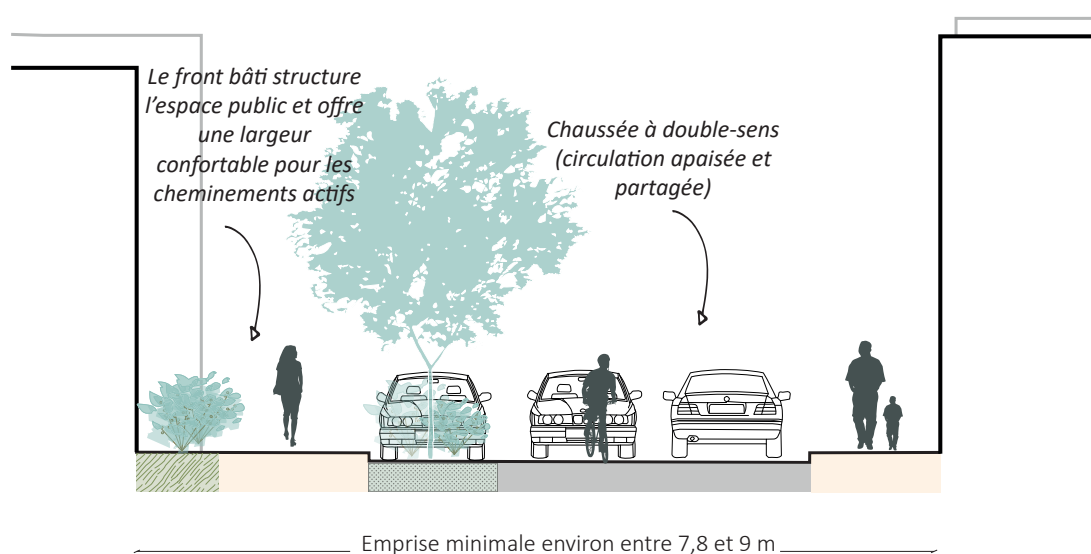
• La rue de quartier

Description : La rue de quartier dessert tout ou partie d'un îlot. L'emprise est plus ou moins réduite pour assurer la sécurité et la tranquillité des riverains.

Ambiance : Ambiance urbaine et apaisée liée au flux réduit de véhicules motorisés. Les modes de transports lourds ne sont autorisés qu'exceptionnellement afin de privilégier la desserte de ces rues par les modes actifs de manière sécurisée. Le plus souvent les fronts bâtis linéaires structurent l'espace public. La végétalisation peut se penser avec la structuration des stationnements en linéaire (cf. Partie 3 relative à l'aménagement des stationnements).

Profil : Son profil vise à apaiser le flux et la vitesse de circulation. Le gabarit des voies doit donc être adapté : environ entre 7,80 et 9m de largeur en double sens.

PROFIL TYPE - RUE DE QUARTIER



1 ADAPTER LE RESEAU VIAIRE AUX BESOINS ACTUELS ET FUTURS DES DEPLACEMENTS ROUTIERS

13

// ORGANISER LA VOIRIE

- La rue de desserte

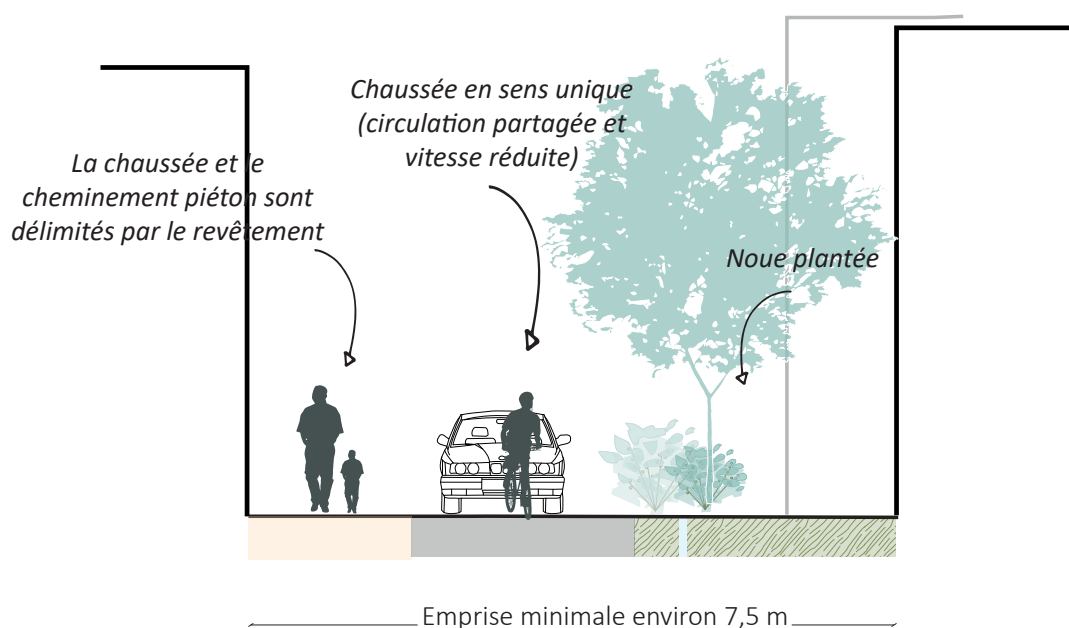
Description : La rue de desserte intervient à l'échelle interne de l'îlot ou de connexions inter-îlot dans le but de créer des liaisons douces et facilitées vers les services, commerces, équipements, arrêts de bus, etc. La circulation motorisée n'a pas sa place dans ce type de voie.

Ambiance : Ces rues prennent la forme de cheminements doux (venelles, ruelles...) innervant le quartier en s'appuyant sur des tracés et une trame végétale existante, ou nouvelles dans le cadre de projets d'aménagements.

Profil : Le gabarit devra être adapté pour éviter « l'effet de couloir » qui peut engendrer le sentiment d'insécurité pour les usagers. Son dimensionnement peut généralement aller de 1m40 à 5m, variable selon si la bande végétalisée est existante ou à créer.

Une attention sera portée au revêtement choisi, qui dépend de l'usage souhaité (uniquement piéton, voie verte, piéton-cycle..).

PROFIL TYPE - RUE DE DESSERTE



2 DEVELOPPER LES MODES ACTIFS

14

// Conforter le maillage du territoire

OBJECTIFS

- Favoriser la proximité à toutes les échelles urbaines (îlots, quartiers, commune, intercommunalité) à travers un maillage des modes actifs desservant efficacement les aménités indispensables à la vie quotidienne
- Eviter les effets de coupure et les difficultés de franchissements liées à de nouvelles opérations d'aménagements ou travaux
- Garantir des espaces dédiés aux pratiques de mobilités actives comme la marche et le vélo et encourager leur usage.

Les « modes actifs » désignent les modes de déplacement alternatifs aux modes de déplacement motorisés et comprennent : la marche à pied, le vélo, la trottinette, le rollers, le skateboard, le gyropode, etc. Ils peuvent être qualifiés de modes « doux » car ils ne génèrent pas d'émissions polluantes dans l'air, ou de modes « actifs » car ils renvoient à l'activité physique des personnes et agissent donc en faveur de l'environnement et de la santé. Ils contribuent également au cadre de vie des habitants, encore plus lorsqu'ils sont combinés à d'autres modes de transport (bus, train, covoiturage, voiture électrique). Ils sont encouragés par la mise en place d'aménagements dédiés permettant de leur donner une place dans l'espace public. Ces modes actifs sont les fers de lance des déplacements de proximité, des centres urbains à vitesse apaisée mais aussi des interconnexions en milieu moins dense et un maillon précieux et efficace dans la chaîne intermodale.

Ces principes sont édictés lors de nouveaux projets de voirie ou de réaménagements et lors de l'émergence de nouveaux projets urbains.

ORIENTATIONS

Le principe de maillage des itinéraires des modes actifs est un enjeu majeur pour encourager et conforter leur pratique et doit répondre aux ambitions de réduction du recours à la voiture individuelle.

Le principe de maillage s'organise autour du principe de continuité et de lisibilité qui participe à la confortabilité et l'attractivité de la pratique des modes actifs.

Continuité du maillage

- > S'appuyer sur le maillage existant (viaire, piéton, cycle) et le prolonger afin de permettre la traversée et le désenclavement
- > Limiter autant que possible les fonctionnements en impasse et envisager des tracés traversants.
- > Rechercher la perméabilité du tissu urbain afin de pallier aux coupures du bâti et de relier efficacement les équipements, commerces et services ainsi que les lignes de transports ou autres infrastructures (la gare notamment)
- > Assurer des cheminements directs vers le centre-ville ou le centre-bourg et les pôles de mobilité multimodaux (la gare, les arrêts de transports en commun, les axes cyclables structurants, etc.)
- > Poursuivre également l'aménagement et l'amélioration du confort du réseau cyclable intercommunal et vers les territoires voisins, notamment les circuits cyclotouristiques du Pays de Saint-Odile

// Conforter le maillage du territoire

Lisibilité du maillage

La lisibilité des cheminements est un enjeu majeur pour la pratique des modes actifs. Il valorise d'une part les perméabilités visuelles mais assure également la sécurité des usagers (aménagements distincts et visibles, signalétique, végétation ...).

- > Poursuivre l'aménagement et l'amélioration du confort du réseau cyclable intercommunale et vers les territoires voisins, notamment en matière de signalétique, d'ombrage des parcours, stationnements, arrêts.
- > Assurer et conforter la continuité du jalonnement existant
- > Créer des continuités physiques, notamment végétales



*Schéma Directeur des
itinéraires cyclables et
politique d'entretien*

2 DEVELOPPER LES MODES ACTIFS

16

// ENCOURAGER LES MODES ACTIFS POUR LES COURTES DISTANCES

OBJECTIFS

- Garantir l'intermodalité pour les nouvelles opérations ou travaux
- Permettre à tout à chacun d'accéder à l'offre de mobilité dans un rayon proche
- Développer les déplacements de proximité
- Améliorer progressivement les services de mobilité durable pour répondre à l'évolution des comportements des habitants

Ces principes sont édictés lors de nouveaux projets de voirie ou de réaménagements et lors de l'émergence de nouveaux projets urbains.

ORIENTATIONS

Cette orientation porte sur la création et la réalisation du réseau d'itinéraires sécurisés permettant de relier à l'échelle intercommunale sur une logique de 3 à 5km.

Rendre attractif et confortable les itinéraires de modes actifs

- > Veiller à séparer les voies le plus possible, notamment sur les axes fréquentés et à grande vitesse afin de sécuriser les déplacements.
- > Offrir un maillage continu et lisible du réseau piéton et cyclable en allant au plus court possible, sauf en cas de fort dénivelé ou si le tracé comporte des sections dangereuses (intersections, carrefours, franchissements).
- > Desservir les pôles d'équipements culturels, commerciaux avec un jalonnement performant et compréhensible par tous.
- > Veiller aux revêtements facile d'usage et aux surfaces planes et limiter l'exposition au bruit, au vent et la cohabitation avec les poids lourds afin d'offrir un itinéraire confortable et sécurisé

Une offre de stationnement vélo participe à encourager l'usage des modes actifs pour les petites distances

- > Adapter l'offre et les services de stationnement vélo afin d'assurer l'attractivité des espaces publics de proximité (arceaux vélos, emplacement réservés, offre Vél'O d'Obernai)
- > Prévoir des stationnements vélo au plus proche des commerces, services et équipements. Il peut être intéressant d'implanter des lots de stationnement vélo en lieu et place des places de stationnement précédant un passage piéton. Cela permet à la fois d'améliorer la visibilité des piétons, et cela minimise de fait les distances à parcourir à pied pour le cycliste qui peut facilement traverser la voie.

// ENCOURAGER LES MODES ACTIFS POUR LES COURTES DISTANCES

Identifier des axes cyclables nécessitant une sécurisation de la pratique par la réalisation d'un aménagement séparé de la chaussée

> En lien avec les politiques de mobilité en vigueur sur le territoire de la CCPO et en liant avec la hiérarchisation du réseau de voirie, il est recommandé d'identifier des sections nécessitant un élargissement de la chaussée ou la constitution d'une réserve foncière pour réaliser un aménagement parallèle aux voies de circulation.

Poursuivre et renforcer la politique pédagogique en faveur de la population, notamment des jeunes

- > Poursuivre les actions de sécurité routière dans les écoles (programme «Savoir rouler à vélo»)
- > Poursuivre les événements et les actions de communication pour promouvoir les mobilités actives et



Source : Cittanova

POUR ALLER PLUS LOIN :

PLAN VELO D'OBERNAI 2022-2025

Des priorités ont été définies afin d'accompagner le développement du réseau d'aménagement cyclable.

SCHÉMA DIRECTEUR DES ITINÉRAIRES CYCLABLES ET POLITIQUE D'ENTRETIEN

Dans la continuité des actions en faveur du vélo mises en oeuvre par le département Bas-Rhin et le Haut-Rhin, la collectivité européenne d'Alsace construit sa stratégie vélo afin de développer l'usage de ce mode de déplacement.

2 DEVELOPPER LES MODES ACTIFS

18

// INTEGRER LES TRANSPORTS COLLECTIFS

OBJECTIFS

- Faciliter l'intermodalité et l'utilisation des transports collectifs en adéquation avec l'offre de modes actifs
- Développer une offre de service d'intermodalité autour des arrêts de transports majeurs (covoiturage, arrêt de transport en commun, stationnement vélo, liaisons douces (piétons, cycles, recherche de proximité des équipements et des commerces)
- Augmenter la part modale des transports en commun dans les déplacements quotidiens

L'accompagnement du développement des transports collectifs s'appuie à la fois sur un renforcement des collaborations et des échanges entre les différents opérateurs et autorités organisatrices de transports et aussi sur une meilleure visibilité et accessibilité des points d'arrêts majeurs du territoire et une offre de service cohérente avec l'ambition de renforcer l'intermodalité.

Ces principes sont édictés lors de nouveaux projets de voirie ou de réaménagements et lors de l'émergence de nouveaux projets urbains.

Dispositions relatives à la conception d'un arrêt de bus

- > Les arrêts de transports collectifs intermodaux en centre-ville ou centre-bourg veilleront à l'intégration d'abri voyageurs quand cela est possible afin de garantir une offre sécurisée et accessible
- > Des box de stationnements individuels pour les vélos permettront d'élargir l'aire de chalandise de l'arrêt de transport au-delà de 300m.

ORIENTATIONS

Les orientations décrites visent à prendre en compte des réseaux de bus et cyclables existants et les projets inscrits au schéma directeur des itinéraires cyclables de la Collectivité Européenne d'Alsace. Elles visent à garantir la réalisation de liaisons entre les projets d'aménagements et les réseaux de mobilités existants afin d'en assurer la continuité et la lisibilité fonctionnelle.

Prévoir des emprises nécessaires à la réalisation de pôles d'intermodaux lors des aménagements de voirie

- > Veiller à intégrer les services et équipements nécessaires au fonctionnement des différents modes de transports aux abords des arrêts de transports afin de garantir l'intermodalité et de limiter l'usage de la voiture individuelle
- > Afin de respecter les objectifs du PADD, la gare d'Obernai en tant que pôle multimodal principal du territoire ainsi que Bernardswiller et Niedernai en pôles secondaires, sont les pôles multimodaux ciblés pour accueillir une offre élargie et renforcée en matière d'intermodalité (développement urbain, offre de stationnement, maillage efficace des modes actifs, covoiturage, etc.)

Garantir l'accès aux arrêts de transports par des cheminements de modes actifs

- > Les nouvelles opérations devront prévoir des cheminements piétons et cycles de sorte à relier les arrêts de transports le plus efficacement
- > Aux abords des arrêts de transports, un travail particulier devra être mené en faveur des piétons afin de garantir leur sécurité. Ces aménagements seront adaptés au secteur et aux profils d'usagers (scolaires, retraités, etc.)

3 VEILLER A L'ACCESSIBILITE ET A LA SECURITE POUR TOUS

// ASSURER L'ACCES ET LA SECURITE DE CHACUN DES USAGERS

OBJECTIFS

- Garantir l'accès au réseau de mobilité à toute la population
- Encourager l'usage des modes actifs et des transports collectifs par des aménagements accessibles et confortables

Ces principes sont édictés lors de nouveaux projets de voirie ou de réaménagements et lors de l'émergence de nouveaux projets urbains.

ORIENTATIONS

Chaque aménagement relatif à la mobilité devra inclure une prise en compte de tous les types de publics et d'usagers susceptibles d'emprunter les axes de communications : les personnes âgées, les enfants, les personnes en situation de handicap, les poussettes, etc. Cela implique des dimensionnements de voies adaptées à tous.

Garantir une mixité fonctionnelle

- > Assurer une accessibilité facilitée aux personnes à mobilité réduite aux équipements, commerces et services
- > Assurer une continuité des voies piétonnes et cyclables de desserte entre les logements et les services et équipements présents à l'échelle de l'opération d'aménagement et du quartier dans lequel elle s'intègre

Aménager l'espace public de manière inclusive

L'espace public doit présenter une ergonomie favorable à la pratique des différents modes de déplacement (revêtement, limitation de l'encombrement, etc.) et offrir des aménités sur le parcours (lieux de pause, ambiances végétales, ombrage, etc.)

- > Ponctuer les voies piétonnes et cyclables d'espaces de rencontre et de détente, à des points d'intérêts remarquables du territoire (patrimoine, point de vue, espaces publics majeurs, etc.)
- > Assurer un éclairage public minimum pour favoriser les modes actifs
- > Utiliser des revêtements ou des matériaux adaptés aux modes de déplacement (non glissants pour les piétons, lisses pour les vélos, des repères pour les personnes mal-voyantes etc.)
- > Aux intersections ou jonctions, mettre à niveau la chaussée et le trottoir pour faciliter les déplacements à tous-tes.
- > Prévoir des jalonnements efficaces pour améliorer la lisibilité

// ASSURER L'ACCES ET LA SECURITE DE CHACUN DES USAGERS

Rendre les transports collectifs accessibles

> Améliorer l'accès à l'information avant, pendant et après le déplacement pour tous les profils d'usagers (handicap, personnes âgées, personnes enceintes, poussettes etc.) : déploiement de bornes d'information voyageurs, panneaux d'affichage aux arrêts plus facilement lisibles, grand accès audio et vidéo des informations en ligne et à bord des véhicules, meilleure lisibilité de la signalétique, bandes de guidages au sol sur les stations ...

Faire le choix de revêtements et matériaux adéquates

> Utiliser des revêtements et matériaux différenciés pour chaque type d'usage (piétons, cycles, véhicules motorisés...) afin de garantir la sécurité des modes de déplacements et éviter les conflits d'usage. La végétalisation est également un moyen de délimitation efficace et participe à l'ombrage des voies.

Par exemple pour une chaussée, le changement de matériau peut indiquer aux usagers motorisés que l'espace n'est plus une chaussée destinée seulement à l'écoulement du trafic, mais devient un espace à partager avec les autres usagers ; cette transition marquée les incite à adapter leur vitesse.

Le choix d'un revêtement non «routier» et l'uniformité du revêtement indique aux automobilistes qu'ils sont sur un espace pour les piétons et inversement.



Séparation des flux et revêtements différenciés selon les modes de déplacement. Source : Cerema

3 VEILLER A L'ACCESSIBILITE ET A LA SECURITE POUR TOUS

//gerer l'offre de stationnement

OBJECTIFS

- Organiser les espaces de stationnement pour tous les usagers
- Prévoir en particulier des espaces pour le stationnement des deux-roues
- Valoriser des solutions de stationnement qui incitent à la pratique de la marche et du vélo pour les déplacements de proximité
- Organiser le stationnement dans les centres-bourgs
- Intégrer et gérer les espaces de livraisons (stationnements temporaires)
- Prévoir un traitement qualitatif des espaces de stationnement (revêtement non perméables, traitement paysager, ombrage végétal)

Ces principes sont édictés lors de nouveaux projets de voirie ou de réaménagements et lors de l'émergence de nouveaux projets urbains.

ORIENTATIONS

Le stationnement des véhicules ne doit pas être perçu comme une contrainte pour les porteurs de projets ou les usagers de l'espace public. Il est au contraire porteur d'une qualité de l'espace public et doit être pensé dans sa multifonctionnalité.

L'aménagement des stationnements sera adapté au type de voirie, selon sa fonction et son gabarit.

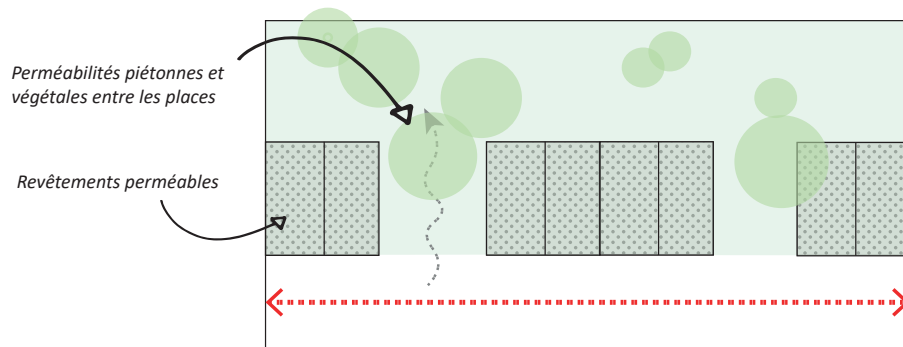
Veiller à un traitement qualitatif des espaces de stationnement :

- > Les poches de stationnement en aérien devront s'intégrer et participer à la qualité paysagère du lieu.
- > La multifonctionnalité des stationnements pourra être étudiée, notamment par le choix des matériaux et des revêtements (revêtements perméables et facilitant les utilisations multiples). Les matériaux choisis auront pour objectif de limiter la prédominance du langage routier (enrobé, multiplication des bordures, alternance de plantation...). Les revêtements de sol seront soigner (béton qualitatif, pierre naturelle, stabilisé renforcé...).
- > Ces espaces de stationnement devront être réfléchis afin de limiter l'imperméabilisation des sols. De plus, ils pourront intégrer des dispositifs de charges pour véhicules électriques ou d'autres types d'énergie.
- > Une gestion des eaux pluviales et infiltration sera prévue dans l'aménagement.

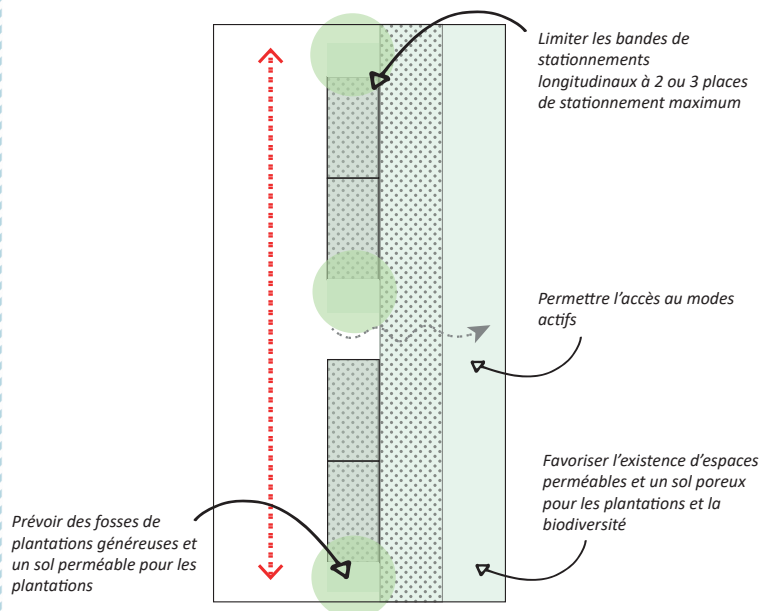
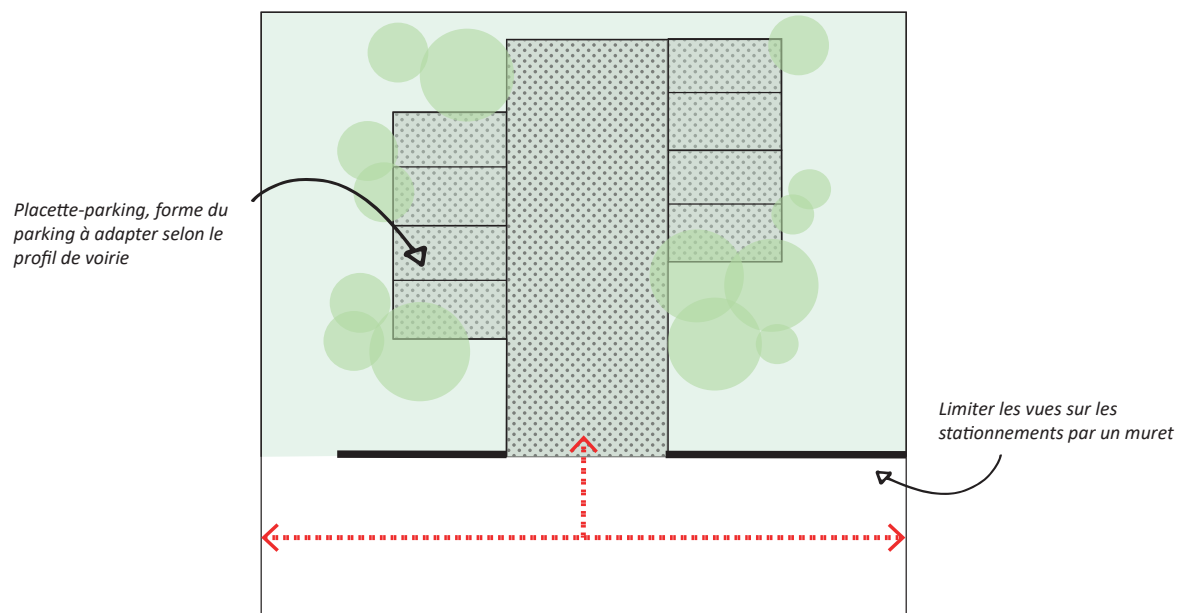
Mutualiser les espaces de stationnement

- > Il s'agira de travailler à une organisation du stationnement favorisant la rotation dans les secteurs centraux, une mutualisation et une mutabilité des espaces de stationnements. Au sein des bourgs, pour renforcer l'attractivité des commerces locaux, la mise en place de stationnements minutes, zones de livraisons ou zones bleues à durée limitée (20min ou 2h) permet de limiter les voitures ventouses.
- > Il est souhaitable d'éviter le stationnement longitudinal qui augmente l'effet «mur», dans les rues de quartier et rues de desserte.
- > Des espaces réservés aux livraisons, accompagné d'une réglementation, pourront permettre de réduire le stationnement des véhicules sur la chaussée et les engorgements à certaines heures de la journée.

SCHEMA TYPE 1 - PERMEABILITE FONCTIONNELLE ET VEGETALE



SCHEMA TYPE 2 - PLACETTE-PARKING



SCHEMA TYPE 3 - LINEAIRE DE STATIONNEMENT