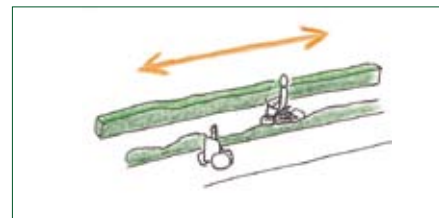


Du projet d'habitat durable et paysager...

... à sa traduction dans les Plans Locaux d'Urbanisme (PLU)

Aménager

l'espace pour la mobilité de tous



Contexte du Parc naturel régional des Caps et Marais d'Opale

- Territoire rural : 110 communes « très rurales » de moins de 1000 hab, sur les 152 du Parc.
- De nombreuses communes offrent des liaisons douces, parfois anciennes, à l'échelle communale, d'un quartier ou d'un groupe de maisons. Les pistes cyclables, en revanche, sont encore peu développées. De nombreux circuits intercommunaux existent enfin sur le territoire du Parc pour la randonnée pédestre.
- Présence de pentes parfois fortes dans les villages.

Problématique

L'aménagement réduit les possibilités de déplacement de certains usagers.

Conséquences

- Isolement des personnes les moins mobiles : personnes âgées, PMR (personnes à mobilité réduite), adultes avec poussettes,...
- Difficulté à réaliser des déplacements doux : piétons, cyclistes...
- Insécurité des différents usagers.

Enjeux

L'urbanisation doit s'adapter aux besoins de chaque usager.

Finalité

- Respecter les lois sur l'aménagement des espaces pour une accessibilité des PMR mais aussi des mal-voyants, personnes âgées, enfants...
- Renforcer la sécurité routière et surtout redonner une place au piéton.
- Favoriser les déplacements doux pour les touristes et les habitants.
- Redéfinir la taille de la voirie en fonction des usages que l'on en fait.
- Limiter l'étendue des voiries et réseaux (chers à construire et à entretenir et diminuer leur coût (voirie plus petite, gestion des eaux pluviales en surface, choix de matériaux sobres et peu coûteux à l'entretien...)).

Chiffres clés

- Part des personnes « handicapées » dans la population française : 10%. (Source : INSEE)
- Part des moins de 15 ans dans la population du Pas-de-Calais : 20 % (et des moins de 10 ans : 13%) (Source : INSEE)
- Scénario démographique probable pour 2030 pour la région Nord Pas de Calais : (Source : INSEE)
 - plus de 60 ans : augmentation de 47% de la population actuelle ;
 - plus de 80 ans : augmentation de 59 % de la population actuelle.

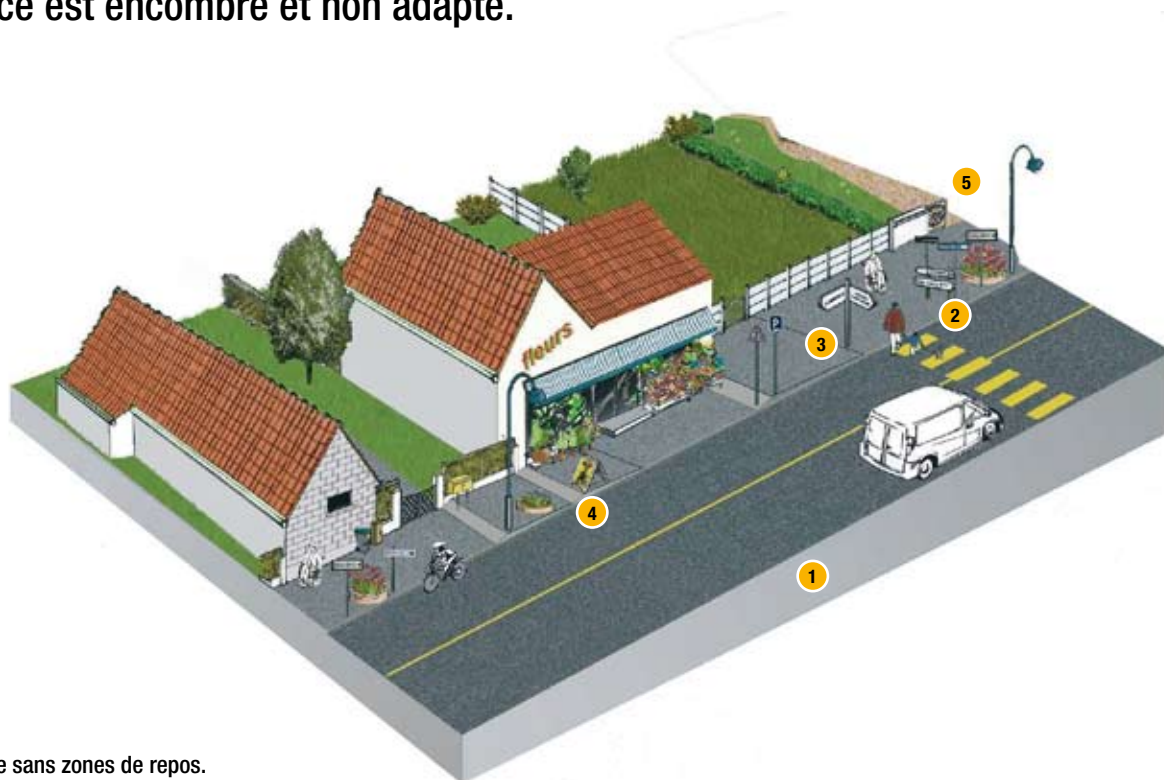
Charte du PNR

Le projet doit être en cohérence avec les objectifs de la charte :

- Maîtriser une fréquentation touristique en augmentation.
- Dynamiser le tissu socio-économique en milieu rural.
- Organiser les circulations.

A éviter...

L'espace est encombré et non adapté.



Dominique Izoard, izebre@free.fr

- 1 **Pente forte sans zones de repos.**
- 2 **Le mobilier empiète sur le cheminement (poubelles, panneaux de signalisations, éclairage public) Il n'est pas adapté aux enfants et personnes de petite taille.**
- 3 **La signalisation n'est pas homogène, l'accumulation de panneaux de formes et de graphisme différents rend la lecture de l'information difficile.**
- 4 **De nombreux ressauts gênent la circulation en fauteuils roulants et poussettes.**
- 5 **Les voiries en impasse obligent le piéton à des détours importants. En revanche, un espace substantiel est réservé au contournement des camions poubelle. La voirie garde une largeur constante, alors que le trottoir varie, jusqu'à quelquefois fois disparaître.**

Certains types de déplacements sont difficiles. L'aménagement créé privilégie les conducteurs de véhicules au détriment des autres usagers de l'espace. L'aménagement ne respecte pas les lois sur l'accessibilité aux PMR.

-> Règles à l'origine des aménagements observés

Art. 3 : la voirie, d'une largeur minimale de 4 m, devra satisfaire aux conditions de sécurité.

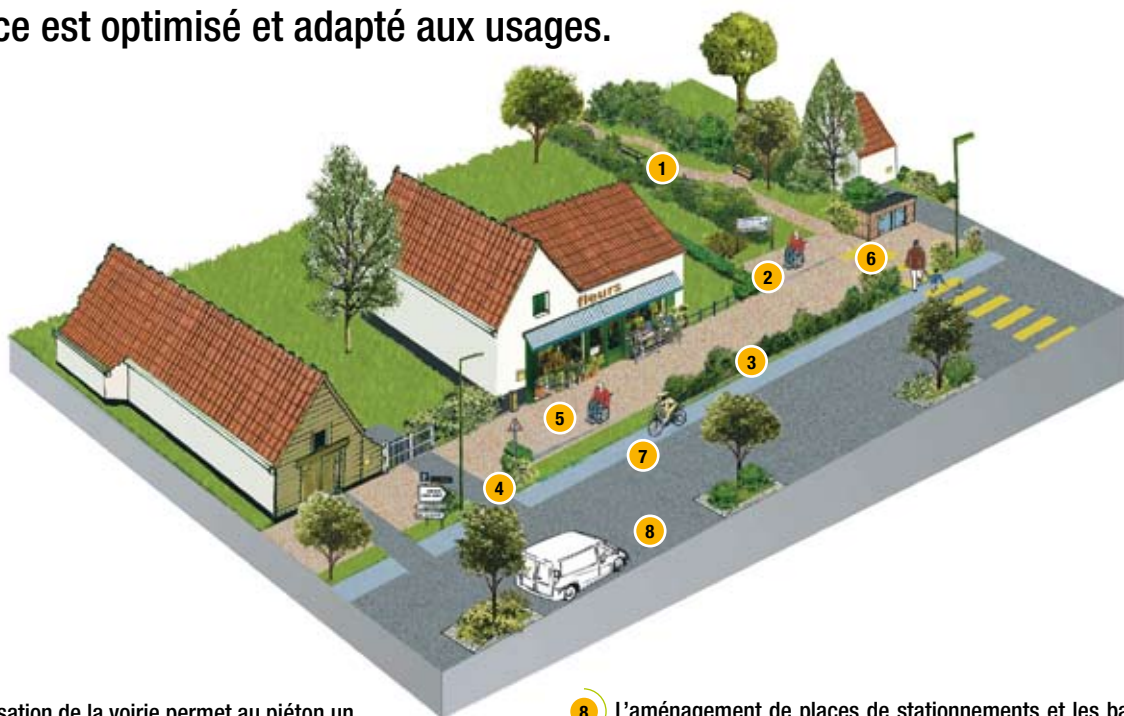
Les voies en impasses sont autorisées si elles permettent le retournement des camions poubelle.

Art. 12 : : deux places de stationnements seront prévues par habitation

Ces règles n'incitent pas à prendre en compte les déplacements doux. Elles ne donnent pas les moyens de remplir l'objectif annoncé de sécurité.

A préférer...

L'espace est optimisé et adapté aux usages.



Dominique Izoard, izoard@rees.fr

- 1 L'organisation de la voirie permet au piéton un cheminement direct, sans détours importants. Des espaces publics, des chemins, des circulations piétonnes se raccordent aux plus grands axes de façon à mailler le territoire et à privilégier des déplacements doux.
- 2 Zone de repos horizontale à mi-chemin dans la pente.
- 3 Le cheminement est sécurisé par des bandes arbustives et/ou florales pour la sécurité des enfants.
- 4 Le mobilier est aligné pour libérer de l'espace. De plus, il est adapté aux enfants et personnes de petite taille.
- 5 Une bande roulante de 1,40 m de large est aménagée sur le trottoir pour la circulation des personnes à mobilité réduite.
- 6 Le revêtement au sol différencié avertit les personnes mal-voyantes des changements de direction du cheminement.
- 7 Une bande cyclable en site propre incite à l'utilisation du vélo.

Les différents types de déplacements sont pris en compte dans l'aménagement et des possibilités d'extension des voies (rues et liaisons douces) sont créées. Ainsi l'aménagement est pensé de façon évolutive, pour garder une continuité de la trame viaire dans les aménagements futurs. L'espace est optimisé pour apporter les éléments d'accompagnement de la voirie nécessaires (végétaux, signalisation, éclairage) sans créer de voirie surdimensionnée ni empiéter sur le cheminement piéton.

- 8 L'aménagement de places de stationnements et les bandes arbustives incitent à ne pas stationner sur les trottoirs. De plus, l'alternance régulière des places de stationnement de part et d'autre de la voie permet de ralentir les véhicules, notamment pour les voies à sens unique. La voirie, plus étroite, permet de maintenir une vitesse modérée, de diminuer l'importance donnée à la voiture dans la rue et laisse plus de place aux autres usagers. (piétons, cyclistes,...).

Proposition de traduction en règlement d'urbanisme

A adapter à chaque contexte et chaque projet

Art. 3 : l'aménagement de la voirie doit permettre tous les types de déplacements : véhicules, cyclistes, piétons. Les voies nouvelles en impasse sont interdites.

Art. 12 : des stationnements pour les cycles seront prévus, avec une surface min. de 0,5% de la SHON de la construction. Ces stationnements seront localisés à proximité immédiate de l'entrée du bâtiment.

Art. 13* : les abords des voiries intérieures devront être végétalisés avec des bandes arbustives ou des alignements d'arbres sur au moins un côté des rues. Les végétaux seront de préférence d'essences locales dont la liste est annexée dans le cahier de recommandations. Seront évités les arbustes épineux et à baies toxiques.

NB : dans un règlement d'urbanisme, les formulations de type « à privilégier », « de préférence » ou « conseillé » n'ont aucune valeur juridique. Elles peuvent cependant inciter aux bonnes pratiques.*

L'effet combiné des règles est un des facteurs qui permettent d'aller vers une accessibilité de la voirie et une plus grande sécurité pour tous dans la gestion municipale de l'aménagement de l'espace.

La commune de Zudausques a protégé un chemin communal en cœur de bourg en l'inscrivant au zonage. De plus, la protection des arbres longeant le sentier et l'inscription d'une vue à préserver à l'entrée du chemin (L.123-1-7°) apporte une réelle qualité paysagère à la liaison douce. PLU approuvé le 17.07.07 (source DDE).

Pour cette thématique, le règlement vient en complément...

Des autres pièces du PLU

Le Projet d'Aménagement et de Développement Durable (PADD)

Il permet :

- d'intégrer la politique des déplacements dans un projet global de développement durable favorisant les déplacements doux, au niveau du tracé des liaisons et par une mixité fonctionnelle. (services, équipements et commerces de proximité...)
- de définir les priorités communales en terme de sécurisation et d'aménagement des espaces publics.

Le rapport de présentation

Il permet de :

- mettre en évidence la forme du village, les usages et les dynamiques de déplacements entre les différents lieux publics (école, mairie...) ou de commerce et les zones d'habitat ;
- préciser le contexte socio-économique de la commune ;
- préciser les chemins doux existant à l'échelle communale et intercommunale afin de favoriser une connexion avec les nouveaux cheminements.

Le zonage

Il permet de :

- localiser les éléments à protéger (haies, alignements d'arbres...) lors de la création de voirie ;
- localiser les chemins piétons et venelles à conserver ou à créer. Des emplacements réservés peuvent être mis au zonage pour permettre cette création de chemins.

Les orientations d'aménagement

Elles permettent de :

- localiser les cheminements sécurisés à créer ;
- privilégier une continuité de la trame viaire, assurer des «connexions sociales» et localiser les déplacements doux ;
- préciser finement l'organisation de la voirie concernant les zones de repos, les stationnements cyclistes et PMR...
- localiser des zones peu exposées aux vues pour un regroupement des stationnements, afin de libérer les zones d'habitat de l'emprise des stationnements.

Le cahier de recommandations architecturales et paysagères (facultatif, non opposable mais conseillé en annexe)

Il permet de donner des recommandations relatives au traitement des espaces publics, aux matériaux et végétaux employés, à leur entretien, etc.

D'autres outils

Le schéma de déplacements doux

Il peut être ajouté au PLU afin de préciser des orientations en terme de déplacement. Une réflexion plus large sur l'ensemble des déplacements du territoire intercommunal peut également être menée, et aboutir à un Plan de Déplacement Urbain dans lequel le schéma de déplacements doux est intégré.

Le diagnostic d'accessibilité communale et le plan de mise en accessibilité de la voirie et des espaces publics (PAVE)

Obligatoires au 23.12.2009 dans toutes les communes, ces documents listent l'ensemble des points noirs en matière de mobilité, ainsi que les actions à entreprendre pour rendre la voirie accessible et rechercher une cohérence d'ensemble dans les aménagements.

Références juridiques

- Loi « pour l'égalité des droits et des chances, la participation et la citoyenneté des personnes handicapées » du 11 février 2005.
- Décrets n°99-756, n°99 – 757 du 31 Août 1999 relatifs aux prescriptions techniques concernant l'accessibilité aux personnes handicapées de la voirie publique.
- Circulaire n°2000-51 du 23 juin 2000 relative à l'accessibilité aux voies publiques par les personnes handicapées.
- Guide technique pour une meilleure maîtrise de la circulation des véhicules motorisés, PNR CMO, 2008.
- La rue autrement, CAUE, 2008.

Pour mémoire, ces textes exigent notamment :

- un trottoir de 1,40 m min, hors mobilier ou autre obstacle éventuel, la largeur pouvant être réduite à 1,20 m lorsque le cheminement est libre de tout obstacle.
- dans les rues avec des pentes supérieures à 4%, des paliers de repos horizontaux de 1,40 m de long minimum ;
- des ressauts du trottoir, s'ils ne peuvent être évités, avec bords arrondis ou chanfreins de 2 cm maxi., 4 cm maxi. si le chanfrein a une pente à 1/3 ;
- une place sur 50 au minimum réservée et accessible aux PMR (3,30 m x 5 m min).
- décrets 2006 – 1657 et 2006 – 1658
- arrêté du 15.01.07 relatif à l'accessibilité de la voirie aux personnes handicapées

NB : le fascicule de documentation AFNOR P98-350 recommande une largeur minimale utile du cheminement de 1,80 m pour permettre à 2 fauteuils roulants de se croiser sans gêne.

