

3.2. OAP Mobilité et espaces publics

Plan Local
d'Urbanisme
intercommunal

Vu pour être annexé à la délibération du Conseil de
Territoire du 11 décembre 2024 approuvant le
projet de PLUi

PLUi

Plan local d'urbanisme intercommunal



Enjeux et objectifs poursuivis	5
Éléments de contexte	7
Orientations applicables aux constructions	16
Orientations applicables aux opérations d'aménagement	21
Lexique	30

OAP Mobilité et espaces publics

—

Enjeux et objectifs poursuivis

—

Enjeux et objectifs poursuivis

L'Orientation d'Aménagement et de programmation (OAP) thématique « Espaces publics et Mobilité », est applicable sur l'ensemble du territoire. En cohérence avec les axes du PADD, l'OAP répond aux grands enjeux d'amélioration du cadre de vie, de développement des mobilités actives* et d'innovation sur le territoire de GPSO. **Les orientations prévues dans l'OAP s'appliquent uniquement aux nouvelles opérations de construction et d'aménagement.**

Le champ d'application de l'OAP « Espaces publics et Mobilité » se définit à deux échelles :

- A l'échelle de l'**opération de construction*** : interfaces espaces privés*/espaces publics*, connexions et accès aux constructions, emplacements et installations en faveur des mobilités actives* et durables*.
- A l'échelle de l'**opération d'aménagement*** : hiérarchie et aménagements de voirie, qualité des espaces publics*, stationnement et installations en faveur des mobilités actives* et durables* dans l'espace public*.

Les orientations définies à l'échelle de l'opération de construction* se cumulent avec les orientations définies à l'échelle de l'opération d'aménagement*.

Sujets concernés par l'OAP :

Mobilité

Pratiques de déplacement des usagers

Installations et services de mobilité

Espaces publics

Espaces ouverts au public pouvant être de propriété publique ou privée

Interfaces* entre espaces publics et privés

Objectifs poursuivis (extrait du PADD) :

- Limiter l'usage de la voiture individuelle et sa place dans l'espace public*
- Développer la pratique des mobilités actives*
- Développer des espaces de services de mobilité partagés au sein des constructions d'habitat collectif
- Faciliter l'accès au réseau de transport en commun
- Créer des espaces publics agréables et fédérateurs
- Valoriser et rendre accessibles à tous les espaces publics existants
- Intégrer les enjeux de renforcement et de préservation de la trame verte*, trame bleue*, trame brune* et trame noire* à la conception des espaces publics*.
- Préserver et valoriser les polarités commerciales
- Intégrer les innovations numériques dans le fonctionnement urbain

**Les termes marqués d'un astérisque font l'objet d'une définition dans le lexique de l'OAP.*

OAP Mobilité et espaces publics

—

Eléments de contexte

—

Hiérarchie de la voirie actuelle sur le territoire

La hiérarchie de la voirie (présentée sur la carte ci-après) représente la vocation actuelle de chaque axe routier, tenant compte de ses fonctions circulatoires et riveraines, pour tous les modes de déplacements. Cette hiérarchie est issue des informations du PDUIF de 2014 (voir axe « Le partage multimodal de la voirie au cœur de la stratégie du PDUIF »), concernant les voies magistrales et structurantes. Pour les autres catégories de voirie (voies de liaison intercommunale et communale, voies de desserte locale), la hiérarchie est issue d'une analyse technique du fonctionnement et du rôle de chaque voirie, menée dans le diagnostic du PLUi de GPSO.

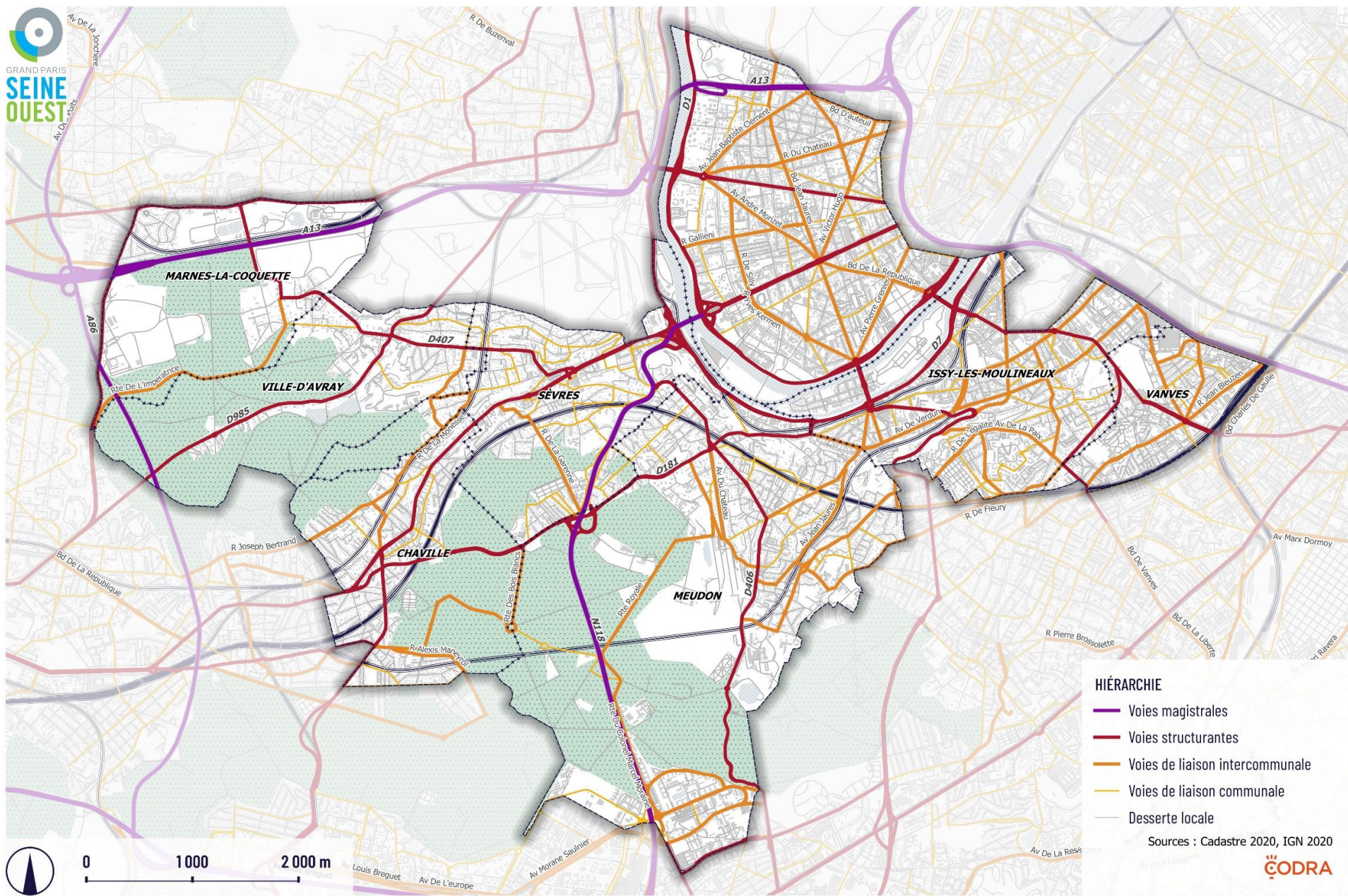
La hiérarchie de la voirie contient 5 catégories :

- **Réseau magistral (RN 118)** : il a pour vocation d'assurer les déplacements motorisés de moyenne et de longues distances, ainsi que les déplacements en poids lourds ou véhicules utilitaires légers sur la plus grande partie de leurs trajets. Les déplacements de transit, qu'il s'agisse de poids lourds ou de voitures, doivent emprunter ce réseau. Mais la vocation de ce réseau ne se limite pas aux déplacements individuels ou de marchandises : les lignes de transports collectifs, lignes Express exploitées en bus ou cars, doivent y trouver un support efficace. Les déplacements en modes actifs* y sont le plus souvent interdits.
- **Réseau structurant (ex : RD 1, RD 7, RD 50, RD 181, RD 407, RD 910)** : il est le support des déplacements motorisés de moyenne distance, notamment des déplacements intercommunaux. Il est le support prioritaire des lignes de transports collectifs de surface structurantes (lignes de tramway, lignes Express, lignes TZen...), ainsi que de la circulation des poids lourds pour les maillons terminaux du transport de marchandises. Lorsque ce réseau est situé en zone urbanisée, il est aussi support de nombreux déplacements à pied et en vélo. C'est donc sur ce réseau que l'enjeu de partage de la voirie est le plus fort puisque tous les modes de déplacement sont amenés à l'utiliser.
- **Réseau de liaison intercommunal (ex : boulevard Jean Jaurès, rue Yves Kermen, rue Ernest Renan, avenue de Verdun, avenue Jean Jaurès, rue de la Garenne)** : il a pour rôle d'assurer des déplacements motorisés entre les différentes communes d'un département ou d'une intercommunalité, pour des distances courtes ou moyennes, en connexion avec les axes structurants. Il accueille également la plupart des lignes de bus à vocation locale. Ces axes sont très souvent bordés d'équipements et commerces, à caractère structurant ou local. Ils présentent une interaction relativement forte avec ces activités riveraines. Ils accueillent une forte fréquentation piétonne, rendant souvent nécessaire un apaisement de la circulation.
- **Réseau de liaison communale** : ce réseau a vocation à répondre aux trajets motorisés entre les quartiers d'une même commune (ou entre communes voisines). Il distribue le trafic au sein d'une commune, dans le cadre de déplacements plus longs, en connexion avec les voies de rang supérieur. Il n'est pas destiné à supporter le trafic de transit (traversant le territoire). Ces voies desservent souvent des équipements ou commerces d'importance locale. Au regard de leur caractère local, ils donnent la priorité aux déplacements en modes actifs*.
- **Réseau de desserte locale** : ce réseau est destiné à accueillir des trajets finaux de déplacements motorisés plus longs, au sein de quartiers résidentiels ou à caractère local. Il n'est pas destiné à accueillir du trafic de transit ou sans lien avec le quartier. Les niveaux de trafic restent en général très faibles, tandis que les flux de modes actifs* sont relativement intenses. Sur ces voiries, les modes actifs* sont prioritaires par rapport aux véhicules, ce qui se traduit par une réglementation et un aménagement adapté.

La carte de **la hiérarchie actuelle** (issue du diagnostic), est présentée à titre informatif et ne constitue pas un document à portée réglementaire. Les orientations relatives aux voies doivent prendre en compte la hiérarchie du réseau au moment de la réalisation de l'opération.

A noter que plusieurs projets d'aménagement ou de réaménagement de voirie sont attendus sur le territoire de GPSO dans les années à venir : requalification de la D910 à Chaville et Sèvres, aménagement de l'échangeur de la Manufacture à Sèvres, requalification de la RD 407 à Marnes-la-Coquette, mises en place des « axes de vie » (RD 50, RD 76, RD 989 et espaces publics à leurs abords) à Issy-les-Moulineaux, requalification de la RD 53 et de la RD 181 à Chaville, etc...

Hiérarchie de la voirie actuelle sur le territoire



Réseau cyclable actuel et futur de GPSO

Le territoire de GPSO dispose de **plusieurs voies aménagées pour les vélos**, que ce soit sous la forme de pistes cyclables (RD 7, RD 1, RD 50, RD 907, RD 985, cours de l'île Seguin, rue de Silly, avenue Victor Hugo...) ou de bandes cyclables (RD 50, RD 181, RD 985, RD 910, rue de Silly, avenue Pierre Grenier). Le Département des Hauts-de-Seine a mis en place quelques aménagements cyclables lors du confinement du printemps 2020, sous forme de pistes cyclables provisoires, dont la plupart ont été pérennisées par la suite. De plus, GPSO a engagé un travail important d'**apaisement de la circulation** avec les communes, à travers la mise en zone 30 d'une grande partie des voiries en zone urbaine. Cet apaisement apporte un avantage indéniable aux cyclistes, leur permettant de circuler dans de meilleures conditions de sécurité. A ce jour, ces itinéraires n'offrent qu'une réponse partielle aux déplacements à l'échelle intercommunale. Ils restent fragmentés et discontinus à cette échelle. Ils ne constituent pas encore un véritable réseau cyclable, maillant les différents secteurs du territoire.

Au cours des dernières années, **plusieurs politiques publiques ont été définies afin de développer la pratique du vélo**. La Région Ile-de-France a approuvé son Plan Vélo (en 2018), tout comme le Département des Hauts-de-Seine (2022), la Métropole du Grand Paris (2021) et GPSO (2022). De plus, la Région porte la mise en œuvre du réseau RER V, constitué d'itinéraires structurants reliant les polarités franciliennes.

Les principaux projets structurants qui verront le jour à l'horizon 2026 sont :

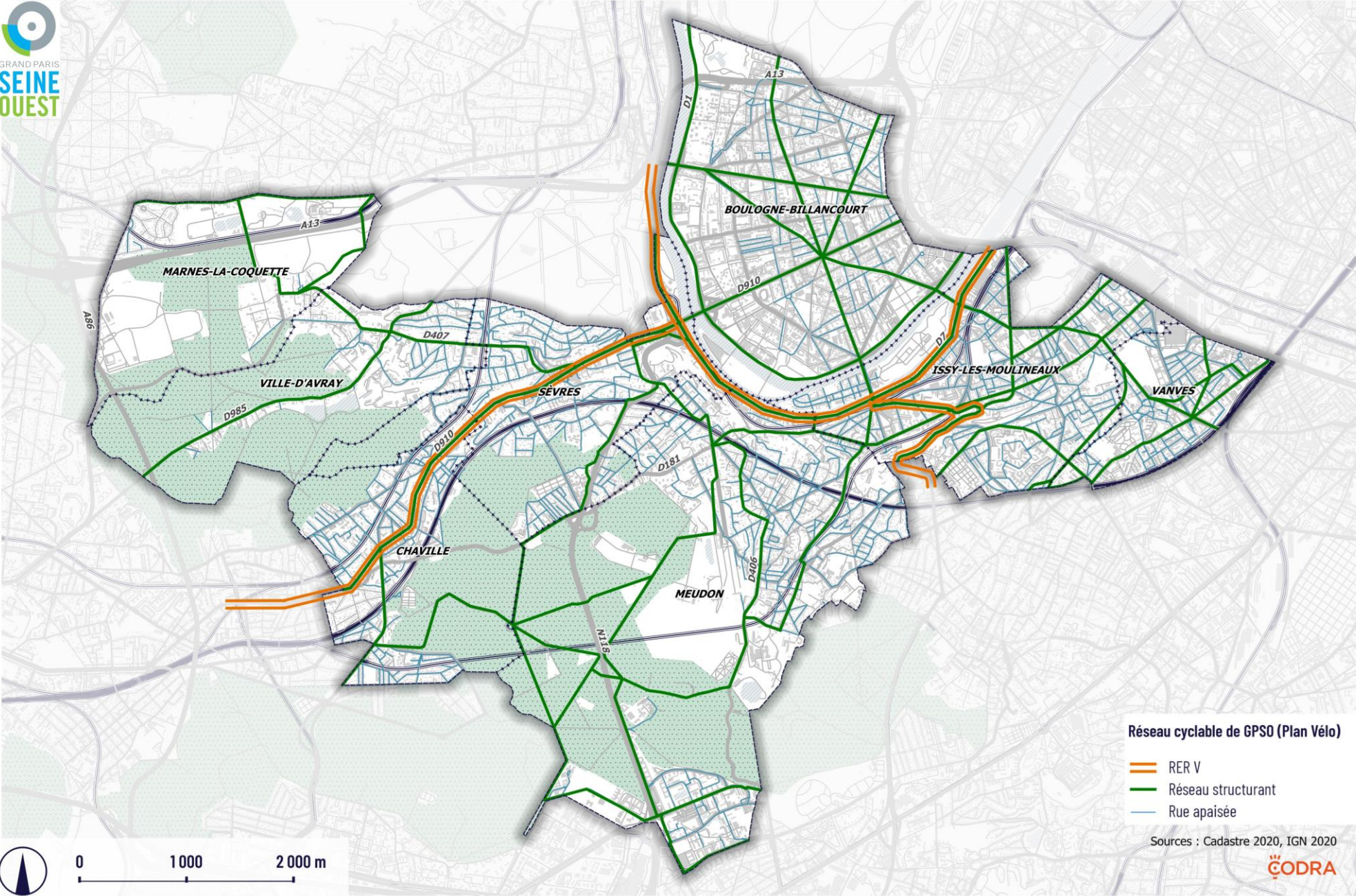
- Itinéraire du RER V longeant la Seine, empruntant la piste cyclable existante sur la RD 7 (Sèvres, Meudon, Issy-les-Moulineaux), prolongée à Saint-Cloud
- Itinéraire du RER V entre Paris et Versailles, empruntant notamment la RD 910 à Boulogne-Billancourt, Sèvres et Chaville, traversant la Seine sur le pont de Sèvres
- 4 itinéraires structurants, empruntant la RD 1 (Boulogne-Billancourt), la RD 2 (Boulogne-Billancourt, Issy-les-Moulineaux), la RD 50 (Boulogne-Billancourt, Issy-les-Moulineaux, Vanves), la RD 907 (Boulogne-Billancourt) et la RD 989 (Issy-les-Moulineaux)

Plusieurs autres projets cyclables sont prévus dans les années à venir. A titre d'exemple, la Ville d'Issy-les-Moulineaux prévoit de mettre en place des aménagements cyclables sur la RD 76 (en plus de la RD 50 et la RD 989, citées ci-dessus). De plus, la Ville de Chaville prévoit de créer des aménagements cyclables / piétons sur la RD 53 et des aménagements cyclables sur la RD 181.

En plus de ce réseau structurant, bénéficiant d'aménagements sécurisés, le Plan Vélo de GPSO prévoit un réseau de voies locales favorables à la circulation à vélo, sous forme de rues apaisées (ex : zones 30, zones de rencontre).

Le réseau cyclable existant et projeté est représenté sur la carte ci-dessous, en tant qu'élément de contextualisation. La présente OAP n'a pas pour rôle de définir des orientations pour l'évolution du réseau cyclable sur le territoire.

Réseau cyclable actuel et futur de GPSO



Desserte en transports collectifs ferrés (train, RER, métro)

Globalement, le territoire de GPSO se caractérise donc par **une très bonne desserte en transports collectifs ferrés**, avec le Transilien N, le Transilien L, le Transilien U, le RER C, la ligne 9 de métro, la ligne 10 de métro, la ligne 12 de métro, la ligne 13 de métro, le tramway T2 et le tramway T6.

Le territoire dispose de 13 pôles d'échanges multimodaux :

- **3 grands pôles de correspondance (Pont de Sèvres, Issy-Val-de-Seine, Mairie d'Issy)** : nœuds majeurs du réseau de transports collectifs, assurant des correspondances entre le réseau ferré régional et les réseaux de surface structurants qui irriguent les territoires
- **8 pôles de desserte des cœurs des territoires (Pont de Saint Cloud, Sèvres - Ville-d'Avray, Sèvres - Rive Gauche, Chaville Rive Droite, Chaville Rive Gauche, Meudon Val Fleury, Issy, Clamart)**, situés dans des zones denses au cœur des centralités urbaines.
- **2 pôles d'accès au réseau ferré (Meudon, Vanves-Malakoff)**, permettent l'accès au réseau ferré depuis les bassins de vie, situés dans des zones moins denses du territoire ou à la frange des centralités.

De plus, le territoire compte plusieurs **points d'accès au réseau ferré**, qui ne sont pas identifiés en tant que pôles d'échanges, mais qui jouent un rôle important au niveau local, à l'échelle des quartiers desservis :

- **4 stations de métro (Jean Jaurès, Billancourt, Marcel Sembat, Corentin Celton)**
- **8 stations de tramway**

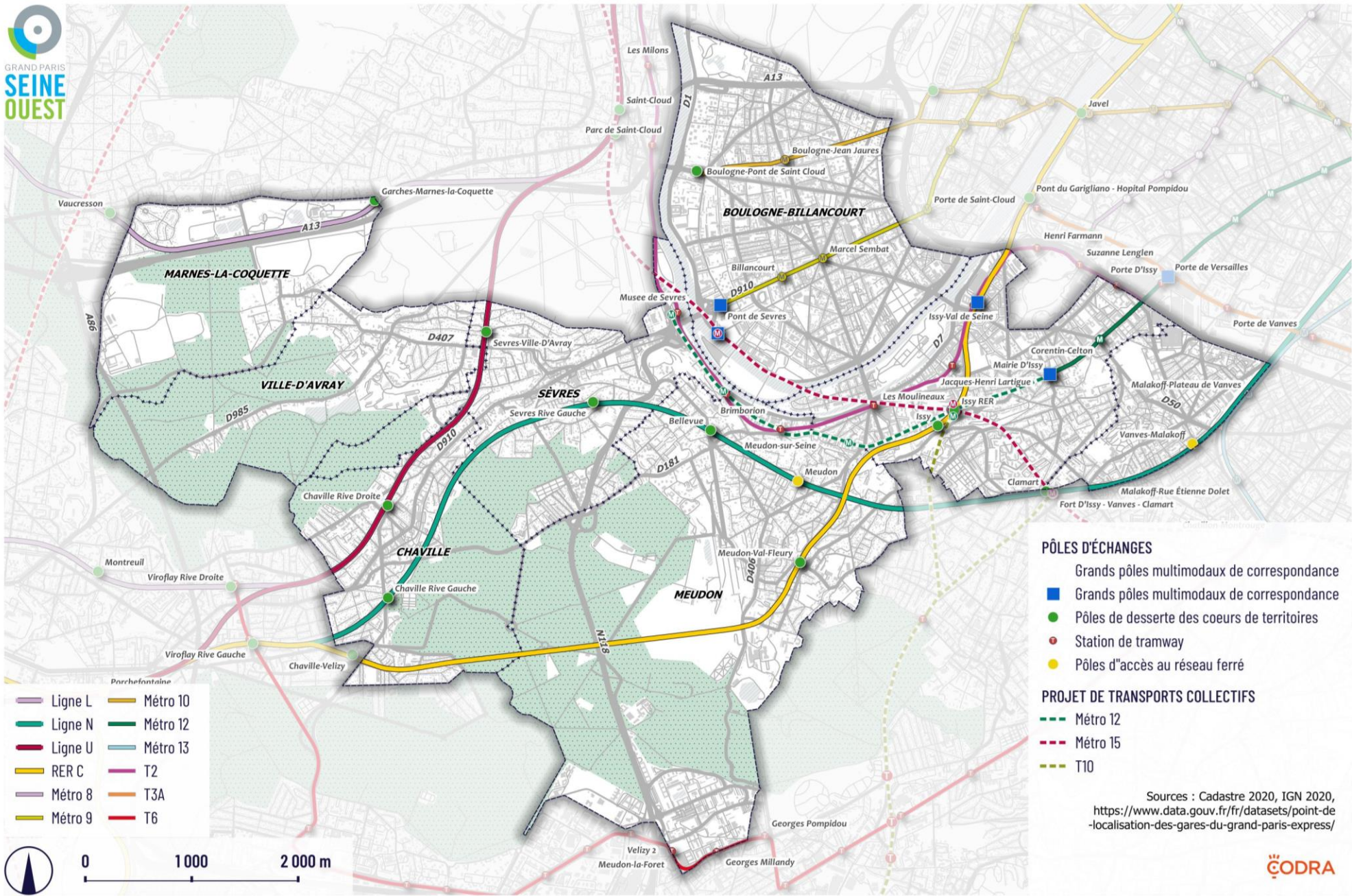
Le niveau de desserte ferrée est particulièrement élevé dans les pôles d'échanges desservis par **le métro** (environ 200 passages par jour par sens). Cela concerne la commune de Boulogne-Billancourt et le centre-ville d'Issy-les-Moulineaux. Le niveau de desserte est également très élevé (mais plus faible que le métro) pour les pôles desservis par **les lignes L et U du réseau Transilien**, à savoir Sèvres Ville-d'Avray et Chaville Rive Droite. C'est le cas aussi pour les gares desservies par **le RER C**, avec un niveau de desserte équivalent (environ 110 passages par jour par sens), à savoir Meudon Val Fleury, Issy, Issy-Val-de-Seine et Chaville-Vélizy. Enfin, les pôles desservis par **la ligne N** se caractérisent par une desserte moins importante (70 passages par jour par sens). Il s'agit des gares de Chaville Rive Gauche, Bellevue, Meudon, Clamart et Vanves-Malakoff.

Les liaisons permises dépendent des secteurs concernés. A titre d'exemple, Boulogne-Billancourt et Vanves présentent une bonne desserte vers Paris et vers plusieurs autres destinations en première couronne francilienne, notamment au nord de Paris, tandis que Sèvres et Ville-d'Avray présentent une très bonne desserte vers Paris mais une desserte limitée vers les autres destinations en Ile-de-France (y compris en première couronne).

La desserte en transports collectifs ferrés sera grandement transformée à l'horizon 2025-2030, avec l'arrivée de la ligne 15 du Grand Paris Express, l'extension de la ligne 12 de métro, l'extension du T10 et l'extension de la ligne de bus 42. Parmi ces projets, les plus structurant est **le Grand Paris Express**, qui « rapprochera » de nombreuses destinations franciliennes du territoire de GPSO (ex : La Défense, Orly, Bagneux, Villejuif...). Cette ligne bénéficiera de trois stations sur le territoire, à Boulogne-Billancourt, Issy-les-Moulineaux et Vanves, en correspondance avec le RER, le train et le métro. Ces trois stations, correspondant à des gares existantes, seront entièrement requalifiées, tous comme les espaces publics autour. Une grande partie des habitants de ces communes bénéficieront d'une bonne accessibilité à pied ou à vélo vers les stations du Grand Paris Express. Pour les autres, l'accès sera possible en bus. **L'extension du métro 12** renforcera l'accessibilité depuis Issy-les-Moulineaux, Meudon et Sèvres vers Paris, ainsi qu'en rabattement vers le GPE (à Issy RER). Cette ligne desservira notamment le secteur de la ZAC Léon Blum, en plein développement. Elle devrait améliorer fortement les conditions de desserte du nord de Meudon / Sèvres. Enfin, **l'extension du T10** vers la gare Fort d'Issy – Vanves - Clamart répondra surtout aux besoins de déplacement des habitants des communes situées plus au sud, notamment Antony, Le-Plessis-Robinson, Châtenay-Malabry et Clamart.

L'offre en transports collectifs ferrés est représentée sur la carte ci-après, en tant qu'élément de contextualisation. La présente OAP n'a pas pour rôle de définir des orientations en termes d'évolution de la desserte en transports collectifs sur le territoire.

Desserte en transports collectifs ferrés (train, RER, métro)



Desserte en bus

Le territoire de GPSO bénéficie d'**une desserte très dense en bus**, maillant tous les secteurs du territoire. Au total, le territoire est desservi par 54 lignes de bus, dont 32 lignes principales, 14 lignes complémentaires, 6 lignes locales et 2 lignes express. La majorité de ces lignes converge vers les pôles d'échanges, permettant un accès au réseau structurant (métro, RER, transilien). Par ailleurs, les lignes principales desservent le centre-ville de toutes les communes, tandis que les lignes complémentaires et les lignes locales desservent plus finement le territoire, en rabattement vers un pôle d'échange.

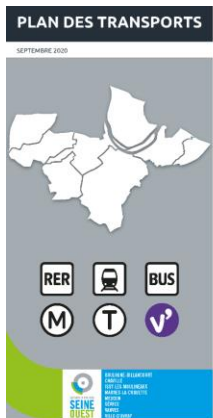
Les lignes principales et complémentaires apportent une offre élevée pour les déplacements vers les pôles d'échanges intérieurs, notamment Pont de Sèvres, vers les pôles d'échanges extérieurs, vers Paris et vers certaines polarités économiques extérieures, en particulier la zone d'activités Vélizy 2.

Quant aux **lignes locales** (gérées par GPSO) elles assurent une desserte fine des quartiers du territoire, en rabattement vers les pôles d'échanges.

Néanmoins, à ce jour, ce réseau de bus répond beaucoup moins aux besoins de déplacements vers d'autres polarités de première couronne francilienne (par exemple vers le Val de Marne), ainsi qu'aux déplacements transversaux au sein de GPSO (ex : de Meudon à Chaville). Actuellement, GPSO mène une étude pour restructurer le réseau de bus local, afin de mieux répondre à ces déplacements internes.

La desserte en bus est représentée sur la carte ci-après, en tant qu'élément de contextualisation. La présente OAP n'a pas pour rôle de définir des orientations en termes d'évolution de la desserte en transports collectifs sur le territoire.

Desserte en bus

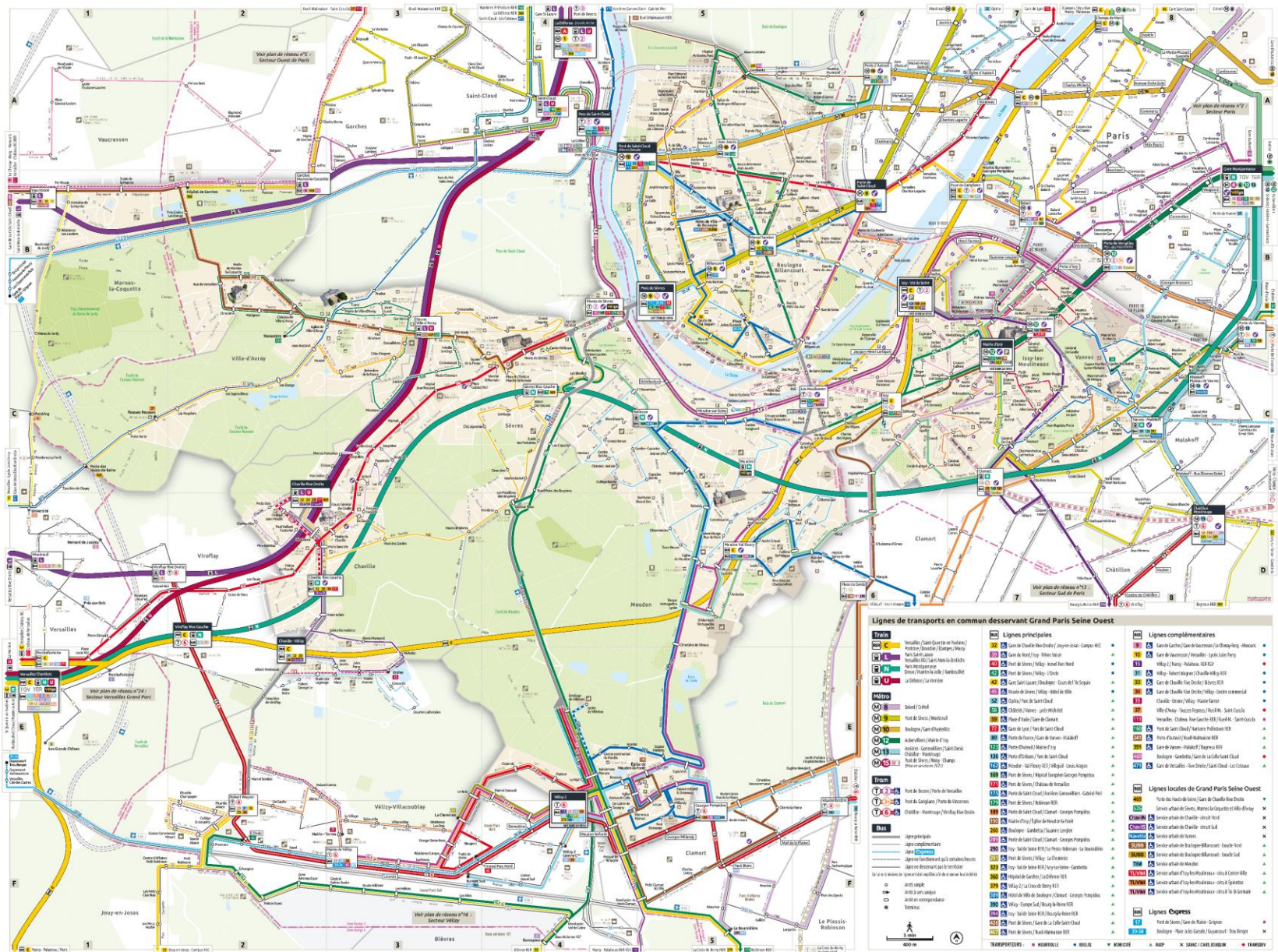


Grand Paris Seine Ouest œuvre
chaque jour pour faciliter vos
déplacements quotidiens.

Ce plan rassemble l'ensemble des lignes de transport en commun desservant le territoire ainsi que les stations de véhicules en libre service.

Un outil indispensable pour choisir vos itinéraires et connaître toutes les correspondances à proximité.

Pierre-Christophe BAGUET
Président de Grand Paris Seine Ouest
Maire de Boulogne-Billancourt

Territoire Grand Paris Seine Ouest
Transport en Île-de-France

OAP Mobilité et espaces publics

—

Orientations applicables aux opérations de
construction

—

1. Interface opération de construction / espaces public

Orientations :

- a. Appliquer une logique de conception des interfaces entre l'espace public et l'espace privé, donnant **la priorité aux piétons**, puis aux vélos et enfin aux véhicules motorisés.
- b. Permettre une circulation piétonne sur les trottoirs et espaces piétonnés, **sécurisée, fluide et confortable**.
- c. Anticiper les **conflits d'usage** à l'interface de l'opération et de l'espace public*.
- d. En cohérence avec les fonctions et usages de l'espace public*, prévoir sur les espaces libres des **aménagements à forte valeur d'usage**, participant à l'animation urbaine (loisirs, partage, végétalisation, agriculture urbaine, etc.).
- e. Maximiser la **présence du végétal**, permettant par exemple de créer des filtres visuels entre espace privé et espace public*. Préserver les arbres existants (dans la mesure du possible).
- f. En cas de site clôturé, privilégier des **clôtures poreuses et végétalisées**.
- g. Privilégier des **fosses de plantation continues** pour les arbres et les végétaux.
- h. Prendre en compte **l'ensoleillement** dans les choix d'essences et d'implantations des arbres et des végétaux, ainsi que **leur ombre portée** (permettant la création d'espaces de fraîcheur).
- i. Permettre **une gestion différenciée de l'eau de pluie à la parcelle**.
- j. Favoriser la **continuité des façades actives**, introduisant de la transparence et de la lisibilité vers l'intérieur (ex : baies, fenêtres, arcades, halls...)
- k. Rechercher la **perméabilité visuelle** vers les cœurs d'îlot, intégrant un séquençage régulier des façades (éviter les longues barrières visuelles).
- l. Concevoir des accès piétons et cyclistes à la parcelle et au bâtiment, **généreux et sans obstacles**.
- m. Limiter **le nombre d'accès pour véhicules motorisés** en façade en privilégiant, par exemple, des accès parking uniques ou mutualisés entre opérations.
- n. Les dispositifs publics ou privés d'éclairage extérieur veilleront à **orienter la lumière vers le sol**, et à permettre **une limitation des temps d'éclairage et une intensité lumineuse adaptée**.

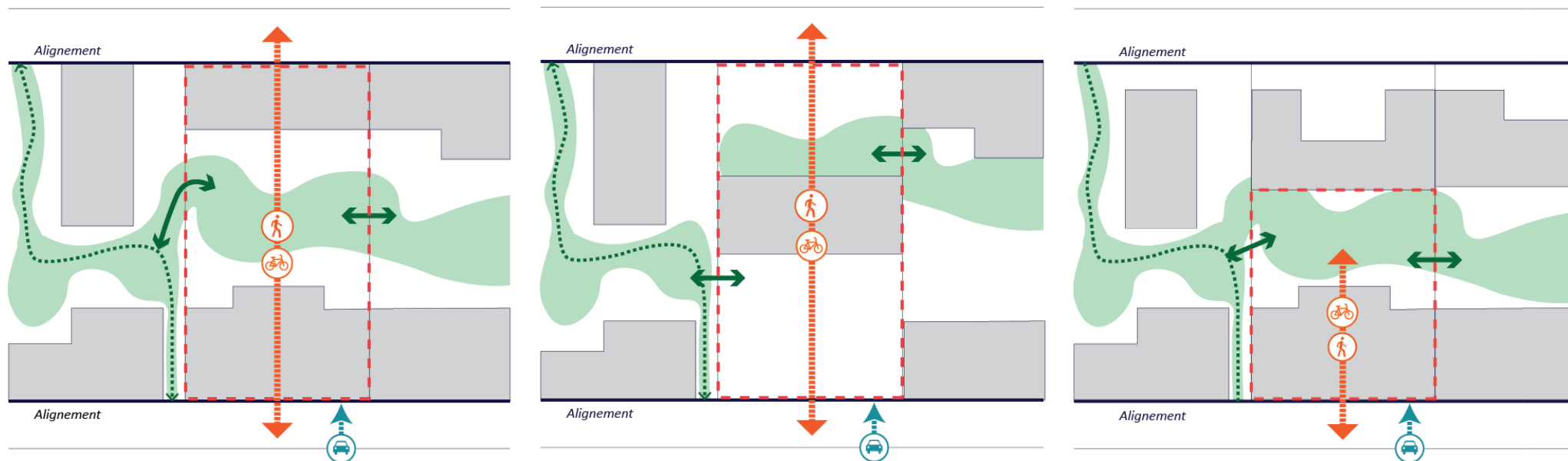
1. Interface opération de construction / espaces public



Photos à valeur illustrative.

2. Connexions et accès aux opérations de construction

Schémas et légende à valeur d'orientation :



Périmètre de l'opération



a. Créer des accès et des circulations piétonnes traversantes, notamment à proximité des dessertes de transport en commun, des centralités et des équipements. Prévoir des circulations traversantes pour les vélos, ainsi que des accès dédiés, les plus directs possibles, aux stationnements vélos sécurisés.

Note : Les accès et les circulations mentionnés ici concernent a minima les résidents de la future opération.



b. Relier et faciliter les accès piétons et vélos au réseau de sentes, chemins et espaces verts à proximité de l'opération



c. Le cas échéant, prévoir, par opération de construction, un accès unique aux espaces de stationnement pour véhicules motorisés, en privilégiant les solutions de mutualisation* ou de foisonnement* du stationnement.

3. Installations en faveur des mobilités actives* et durables*

Orientations :

- a. Envisager des places de **stationnement vélo pour les visiteurs** sur les espaces libres en contact avec l'espace public (selon les besoins estimés).
- b. Envisager **des installations en faveur de la pratique du vélo** sur les espaces libres en contact avec l'espace public (selon les besoins estimés) : prises ou bornes de recharges, bornes d'auto-réparation, casiers de stockage sécurisés, etc.



Photos à valeur illustrative.

**Les termes marqués d'un astérisque font l'objet d'une définition dans le lexique de l'OAP.*

OAP Mobilité et espaces publics

—

Orientations applicables aux opérations
d'aménagement

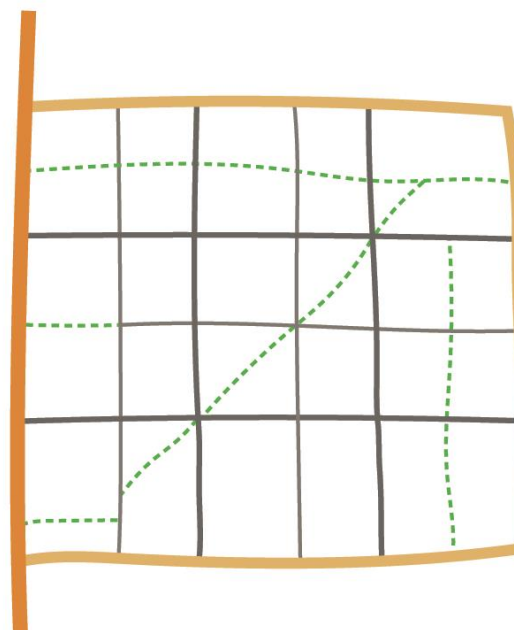
—

1. Hiérarchie de la voirie et apaisement de la circulation

Orientations applicables aux nouvelles voiries créées dans l'opération :

- Définir une **hiérarchie de la voirie** dans l'opération d'aménagement, en cohérence avec la hiérarchie à l'échelle de GPSO, décliner la vocation des voies internes à l'opération (distribution, desserte, modes actifs*...).
- Concevoir l'aménagement de chaque voie en cohérence avec son statut dans la hiérarchie (voir orientation « aménagements de la voirie »).
- Prévoir **des aménagements cohérents avec modération de la vitesse envisagée sur les voies internes à l'opération**, présentant une vocation de distribution ou de desserte locale.

Cohérence entre la hiérarchisation de la voirie et la modération des vitesses et des modes:



-  Voie de liaison intercommunale - 50 km/h
-  Voie de liaison communale - 30km/h à 50km/h (selon le contexte)
-  Voie de distribution locale - zone 30 (apaisée pour les modes actifs)
-  Voie de desserte locale - zone de rencontre (priorité aux piétons)
-  Voie modes actifs - zone réservée aux piétons et aux vélos

Schémas à valeur d'orientation.

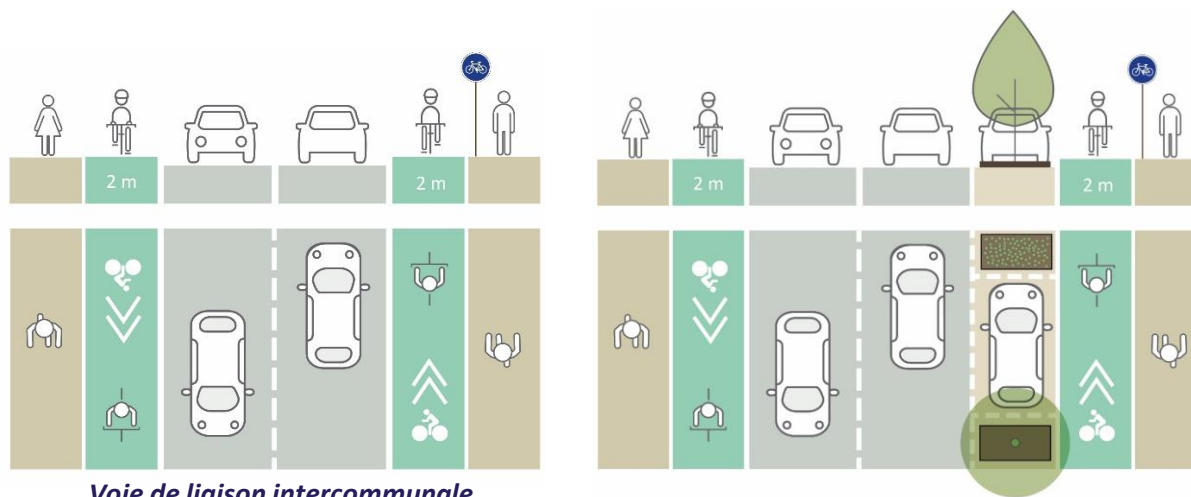
2. Aménagements de la voirie

Orientations applicables aux nouvelles voiries créées dans l'opération :

- a. **Voies de liaisons intercommunales** : dédier la plus grande part possible de la voirie à la circulation et au stationnement des modes actifs*.
- b. **Voies de liaison communale** : envisager une large part de l'emprise de voirie dédiée aux modes actifs* et / ou un aménagement de l'emprise de voirie de type zone 30 (circulation apaisée).
- c. **Voies de distribution locale** : envisager un aménagement de l'emprise de voirie de type zone 30 (circulation apaisée).
- d. **Voies de desserte locale** : envisager un aménagement de l'emprise de voirie en zone de rencontre (priorité aux piétons et aux vélos).
- e. **Voies modes actifs*** : envisager un traitement de l'emprise de voirie permettant une circulation fluide, sécurisée et confortable en double sens.

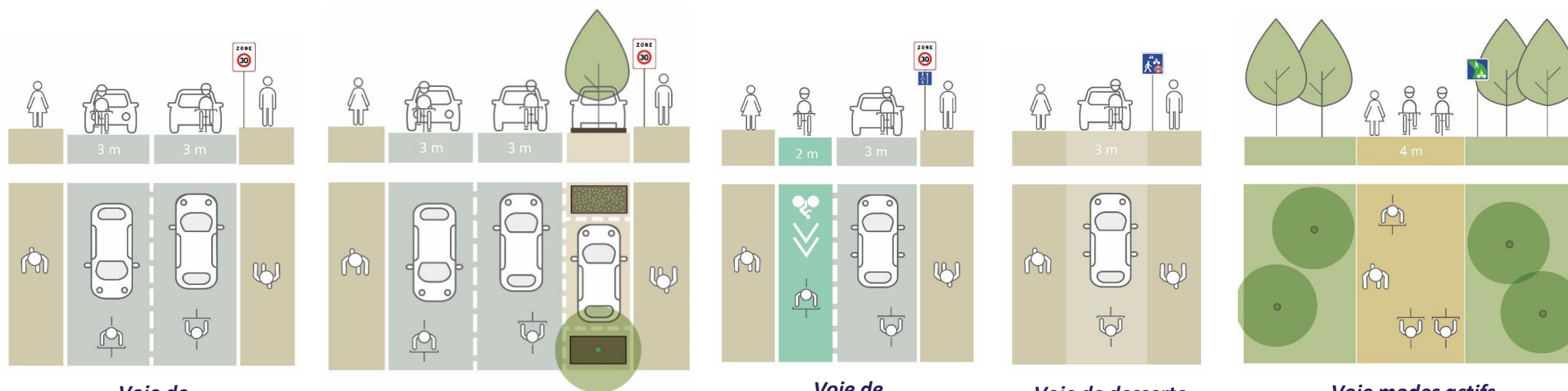
2. Aménagements de la voirie

Exemples de principes d'aménagement des nouvelles voiries créées dans l'opération :



**Voie de liaison intercommunale
Sans stationnement**

**Voie de liaison intercommunale
Avec stationnement**



**Voie de
liaison communale
Sans stationnement**

**Voie de
liaison communale
Avec stationnement**

**Voie de
distribution locale
avec double sens cyclable**

**Voie de desserte
locale**

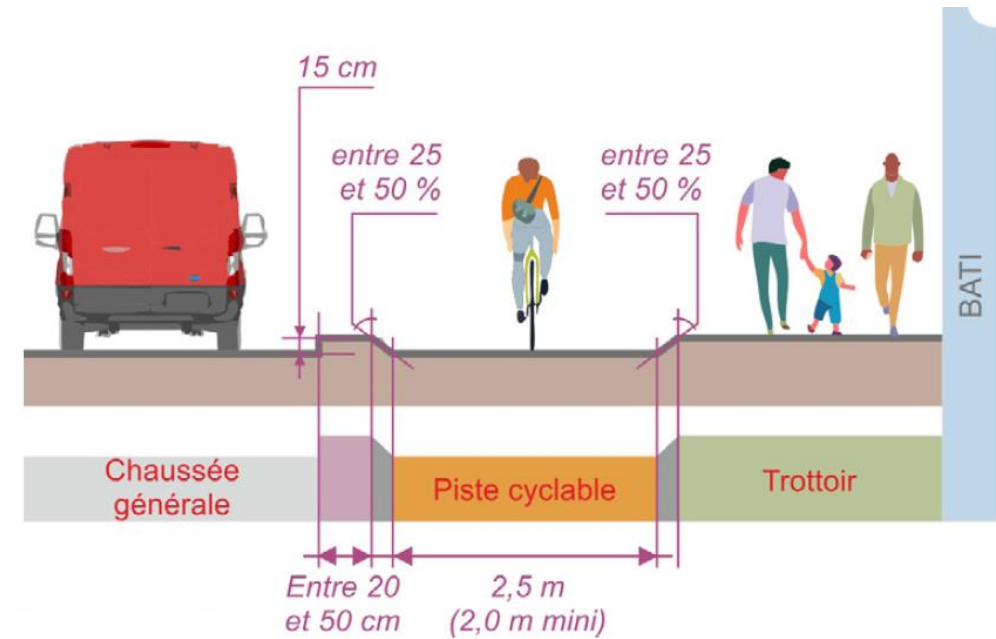
Voie modes actifs

Schémas à valeur illustrative.

OAP Mobilité et espaces publics - 11 décembre 2024

2. Aménagements de la voirie

Recommandations du CEREMA pour les aménagements cyclables
(valeur illustrative) :



Principes d'aménagement d'une piste cyclable

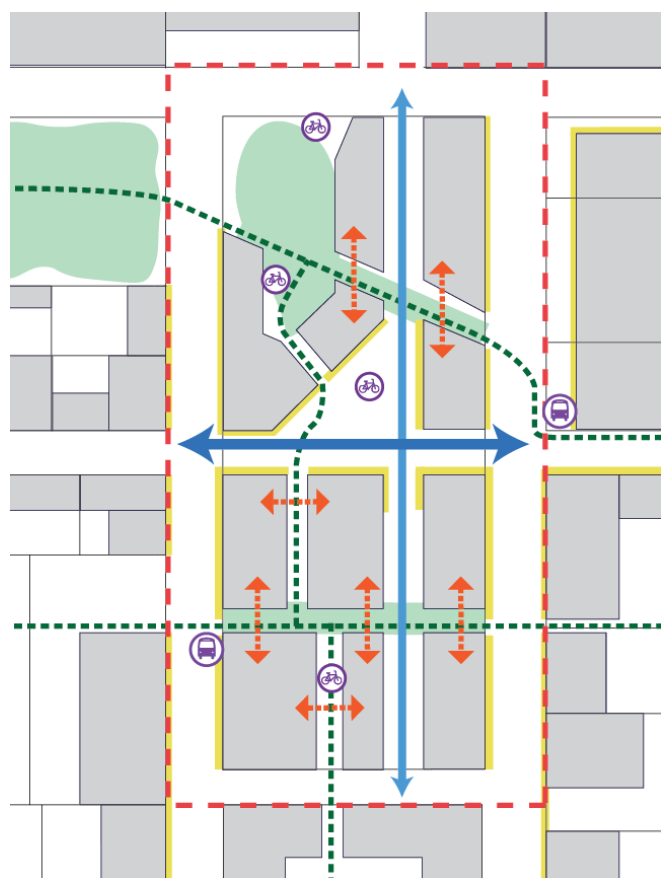
 V85 VITESSE LIMITE RÉELLEMENT PRATIQUÉE	 TRAFFIC MOTORISÉ EN UNITÉS DE VEHICULE PARTICULIER PAR JOUR (DANS LES DEUX SENS)	DÉBIT CYCLISTE SOUHAITÉ (EN NOMBRE DE VÉLOS PAR JOUR)			
		 RÉSEAU CYCLABLE SECONDAIRE (TRAFFIC INFÉRIEUR À 750 CYCLISTES/JOUR)	 RÉSEAU CYCLABLE PRINCIPAL (TRAFFIC COMPRIS ENTRE 500 ET 3000 CYCLISTES/JOUR)	 RÉSEAU CYCLABLE À HAUT NIVEAU DE SERVICE (TRAFFIC >2000 CYCLISTES/JOUR)	
30 KM/H OU MOINS	< 2000	Trafic mixte	Vélorue ou trafic mixte	Vélorue ou piste cyclable	
	2000 À 4000		Bande cyclable ou trafic mixte	Piste cyclable	
	> 4000	Piste ou bande cyclable			
50 KM/H	< 1500	Trafic mixte		Piste cyclable	
	1500 À 6000	Piste ou bande cyclable			
	> 6000				
70/80 KM/H	< 1000	Trafic mixte	Piste cyclable/voie verte/bande cyclable/ bande dérivée de droite	Piste cyclable	
	1000 À 4000	Piste cyclable/voie verte/bande cyclable/ bande dérivée de droite	Piste cyclable ou voie verte		
	> 4000				
RÉGIME DE PRIORITÉ		À choisir selon le contexte		Prioritaire sur le trafic sécant	

Tableau d'aide à la décision pour un aménagement cyclable

Recommandations détaillées dans le cahier du CEREMA
« Rendre la Voirie cyclable, les clés de la réussite », 2021

3. Accès et aménagements de l'opération

Schémas et légende à valeur d'orientation :



 Périimètre de l'opération d'aménagement

 Desserte de transport en commun

 Voie de desserte locale

 Voie de distribution locale



Positionnement préférentiel des accès piétons et vélos sur les voies dédiées aux modes actifs*.



Créer un maillage de voies réservées aux modes actifs*, reliant les réseaux de sentes, chemins, espaces verts, arrêts ou stations de TC, équipements, centralités à proximité de l'opération, avec une attention particulière à la sécurisation des déplacements à pied et à vélo notamment vers les établissements scolaires.

Préserver les sentes piétonnes existantes aux abords et sur le site de l'opération.



Prévoir un maillage suffisant de stationnements vélos « visiteurs » courte durée, adapté aux destinations présentes dans l'opération.



Favoriser la continuité des façades actives, en introduisant de la transparence et de la lisibilité vers les cœurs d'îlots, en cohérence avec la trame de voirie et l'intensité des espaces publics.



Maximiser la présence du végétal et les continuités vertes de pleine terre.

A l'échelle de l'opération : étudier la possibilité d'une gestion différenciée des eaux pluviales, participant à l'animation et à la qualité paysagère des espaces publics et à la lutte contre l'effet d'îlot de chaleur urbain.

4. Qualités des espaces ouverts au public

Orientations :

- a. Appliquer un principe de conception donnant la **priorité aux piétons**, puis aux vélos et enfin aux véhicules motorisés.
- b. Permettre une circulation piétonne sur les trottoirs et espaces piétonnisés **sécurisée, fluide et confortable**.
- c. **Eviter les conflits d'usage** à l'interface de l'opération et de l'espace public*, notamment pour la localisation des espaces de livraison et les choix de mobilier venant réguler l'accessibilité des espaces ouverts au public.
- d. Privilégier **des espaces ouverts au public** (places, squares, cours, rues...) organisés selon leurs aménagements et leurs usages souhaités.
- e. **Limiter les sols totalement imperméables** et privilégier les espaces de pleine terre ou semi-perméables selon les usages envisagés.
- f. Soigner la cohérence, la **lisibilité et l'accessibilité aux éventuelles dessertes de transport en commun** au sein ou à proximité de l'opération.
- g. Veiller à la **qualité des interfaces** constructions / espaces ouverts au public (cf. orientations applicables aux opérations de construction).
- h. Prévoir la mise en place d'**espaces ombragés** (ilots de fraîcheur) et d'**espaces / dispositifs de repos**.
- i. Les dispositifs publics ou privés d'éclairage extérieur veilleront à **orienter la lumière vers le sol**, et à permettre **une limitation des temps d'éclairage et une intensité lumineuse adaptée**.



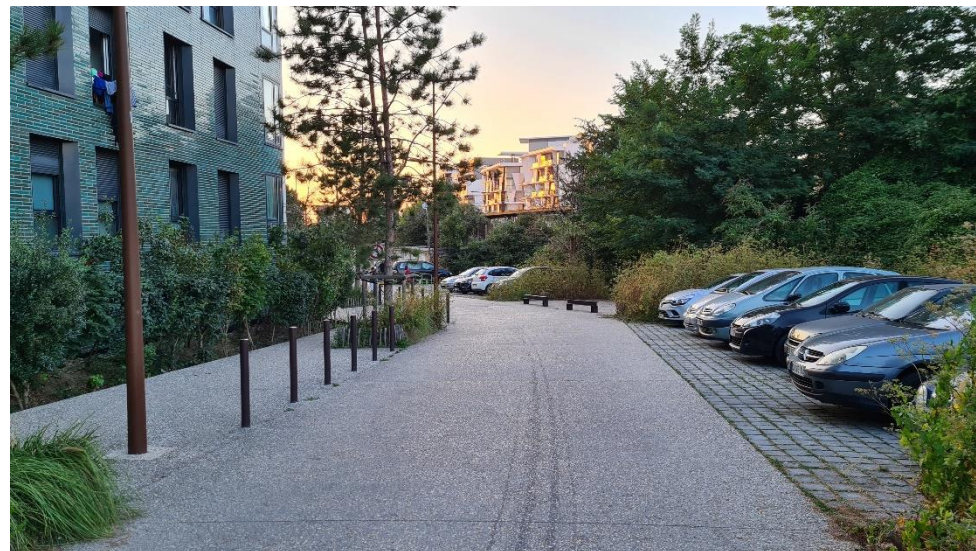
Photos à valeur illustrative.

5. Stationnement dans l'espace public

Orientations :

- Dimensionner les places de stationnement sur voirie de façon à **limiter la présence de la voiture sur l'espace public***, en tenant compte de l'offre prévue au sein des constructions (cf. règlement). L'offre de stationnement dans les constructions doit être dimensionnée de manière à libérer l'espace public* pour d'autres usages (cf. règlement).
- Aménager une **offre de stationnement ponctuel en accès libre ou réservée à des usagers ou fonctions spécifiques** (PMR, livraison, autopartage, dépose-minute, ...) à proximité des pieds d'immeuble et selon les besoins estimés.
- Localiser la majorité des places de stationnement pour véhicules individuels à **l'écart des constructions** (par exemple dans des petites poches réparties dans l'opération) de manière à libérer les espaces concernés pour d'autres usages destinés aux piétons et à la convivialité.
- Garantir la **bonne cohabitation entre le stationnement et les modes actifs*** : occupation de l'espace public*, continuité des cheminements, interfaces...
- Favoriser la bonne **intégration paysagère** du stationnement dans l'opération (ex : végétalisation, choix du mobilier urbain...)
- Prévoir des **aménagements de sols perméables ou semi-perméables** au niveau des places de stationnement.
- Prévoir la **réversibilité des espaces de stationnement** (ex : transformation en places vélo à terme) et leur éventuelle mutualisation* ou foisonnement* avec d'autres usages (ex : selon les moments de la journée...)

Note : Ces orientations peuvent être adaptées dans chaque opération, selon la situation des espaces publics existants à proximité, des emprises disponibles dans l'opération et des éventuelles contraintes techniques du site.



Photos à valeur illustrative.

6. Installations en faveur des mobilités actives* et durables*

Orientations :

- Prévoir des places de **stationnement vélo pour les visiteurs** dans les espaces publics (selon les besoins estimés)
- Prévoir des installations **en faveur de la pratique du vélo** dans les espaces publics (selon les besoins estimés) : prises ou bornes de recharges, bornes d'auto-réparation, casiers de stockage sécurisés, ...
- Étudier la **création de bornes de recharge** pour véhicules électriques (voitures, scooters, etc.) dans l'espace public*, dans le cadre de la stratégie de SIGEIF et de GPSO, prévoir le réseau électrique pour l'installation de bornes de recharge à l'avenir.
- Étudier la création de places de stationnement voiture dédiées à **l'autopartage* et aux véhicules propres** dans l'espace public*, dans le cadre de la stratégie de GPSO et des communes.

Rappel : Cette orientation s'applique uniquement aux nouvelles opérations de construction et d'aménagement (comme toutes les orientations de l'OAP).

**Les termes marqués d'un astérisque font l'objet d'une définition dans le lexique de l'OAP.*



Photos à valeur illustrative.

OAP Mobilité et espaces publics

—

Lexique

—

- **Autopartage :**

Mise en commun d'un ou plusieurs véhicules pour les besoins de plusieurs personnes ou ménages. Le partage concerne le véhicule en lui-même, contrairement au covoiturage, où c'est le trajet en véhicule qui est partagé. Chaque usager peut utiliser un véhicule pour le trajet de son choix et pour une durée limitée. Il existe différents types d'autopartage. A l'échelle d'une opération d'aménagement, il s'agit souvent d'un autopartage « en boucle », ce qui signifie que l'abonné doit ramener le véhicule au point de départ.

- **Espace public :**

Espace ouvert et accessible au public de façon permanente. Au sens de l'OAP « Espaces publics et Mobilité », l'espace public peut être de propriété publique ou privée.

- **Interface entre espace public et espace privé :** espaces publics ou éléments de l'espace public au contact de l'espace privé, et vice-versa.

- **Modes actifs ou mobilité active :**

La mobilité active a trait à toute forme de déplacement effectué sans apport d'énergie autre qu'humaine (sans moteur) et par l'effort physique de la personne qui se déplace. Elle se réalise à l'aide de modes eux-mêmes dits « actifs », principalement la marche et le vélo. Le vélo à assistance électrique, impliquant une activité physique de la part de l'utilisateur, est aussi considéré comme un mode actif.

- **Mobilité durable :**

La mobilité durable désigne les offres et les pratiques de déplacements cherchant à diminuer l'impact sur l'environnement, notamment en termes de d'émissions de CO₂ et de polluants locaux, en favorisant notamment des modes autres que la voiture individuelle (ex : transports collectifs, covoiturage, vélo, marche...)

- **Mutualisation du stationnement :**

Réalisation d'un seul parc de stationnement, commun à plusieurs opérations immobilières et / ou à plusieurs destinations de constructions. Les places répondant aux besoins de plusieurs opérations immobilières et/ou d'usages différents (logements, bureaux, commerces, etc.) sont ainsi regroupées, mutualisées, dans un seul parc de stationnement (parking non cloisonné avec accès commun) avec une gestion unique.

- **Foisonnement du stationnement**

La mutualisation peut s'accompagner d'un foisonnement du stationnement. Lorsque l'ensemble des usagers (résidents, employés, visiteurs, clients, spectateurs, etc.) d'un parc de stationnement ne sont pas présents simultanément (sur une journée, une semaine ou autre), les places laissées libres à un moment donné par les uns peuvent être occupées par les autres. Pour chaque catégorie d'utilisateurs, une part de foisonnement peut être calculée afin de définir les besoins réels et de dimensionner le parc de stationnement.

- **Opération d'aménagement :**

Opération d'ensemble réalisée en vue de permettre la création de bâtiments impliquant l'aménagement d'espaces destinés à être circulés et ouverts au public de façon permanente.

- **Opération de construction :**

Opération visant l'édification d'un ou plusieurs bâtiments ou l'extension d'un bâtiment existant sur une unité foncière. L'opération de construction n'implique pas de création d'espace circulé destiné à être ouvert au public de façon permanente.