

TOME

03

**ORIENTATIONS D'AMÉNAGEMENT
ET DE PROGRAMMATION (OAP)**

3.1 Les OAP thématiques

3.1.1 OAP Mobilité

Modification n° 2

Approuvée le 29 janvier 2026



SOMMAIRE

INTRODUCTION	04
FICHE 1 / HIÉRARCHISER LE RÉSEAU DE VOIRIE	05
FICHE 2 / ORGANISER LA VOIRIE AU SEIN D'UN NOUVEAU QUARTIER, D'UNE OPÉRATION D'AMÉNAGEMENT	09
2.1 / ORGANISER LES ESPACES NÉCESSAIRES AUX AMÉNAGEMENTS DE VOIRIE EN FAVEUR DES TRANSPORTS COLLECTIFS, DES CYCLISTES ET DES PIÉTONS	10
2.2 / TRAITEMENT DES VOIES INTERNES AUX SECTEURS URBANISÉS	10
2.3 / PENSER LA GESTION INTÉGRÉE DES EAUX PLUVIALES DES VOIRIES	23
FICHE 3 / DÉVELOPPER LES MODES DOUX	25
3.1 / UNE DISTANCE ACCEPTABLE POUR LES MODES ACTIFS VERS LE RÉSEAU DE BUS OU DE TRAIN	26
3.2 / UN MAILLAGE DES LIAISONS DOUCES	26
3.3 / CRÉATION DE VOIES CYCLABLES	27
FICHE 4 / INTÉGRER LES TRANSPORTS COLLECTIFS	29
4.1 / RÉSERVER DES ESPACES NÉCESSAIRES AUX AMÉNAGEMENTS DE VOIRIES EN FAVEUR DES TRANSPORTS COLLECTIFS	31
4.2 / CHEMINEMENT VERS LE RÉSEAU DE BUS	31
FICHE 5 / ORGANISER LES ESPACES DE STATIONNEMENT	33
5.1 / UN TRAITEMENT QUALITATIF DES ESPACES DE STATIONNEMENT	34
5.2 / UN STATIONNEMENT EN PLACETTES-PARKINGS	37
5.3 / UN STATIONNEMENT POUR LES VISITEURS À VÉLOS	37

INTRODUCTION

La prise en compte de principes qualitatifs en matière de déplacements dans les projets d'aménagement doit permettre la création d'opérations mieux intégrées à la ville.

En application des articles L.151-47 du Code de l'urbanisme et L.1214-1 et L.1214-2 du Code des transports, cette OAP Mobilité vient apporter des orientations visant à :

- trouver un équilibre durable entre les besoins en matière de mobilité et de facilités d'accès d'une part et la protection de l'environnement et de la santé d'autre part,
- renforcer la cohésion sociale et urbaine,
- améliorer la sécurité de tous les déplacements,
- diminuer le trafic automobile,
- développer les transports collectifs et les moyens de déplacements les moins consommateurs d'énergie et les moins polluants, notamment l'usage de la bicyclette et la marche à pied,
- améliorer l'usage du réseau principal de voirie,
- organiser le stationnement sur la voirie.

L'OAP Mobilité permet de répondre aux ambitions du PADD en matière de déplacements, notamment en faveur des modes actifs (marche à pied et vélo) et des transports collectifs :

- **Augmenter la part modale** des transports en commun dans les déplacements quotidiens,
- Favoriser la réduction des modes de déplacements polluants et **encourager un développement propice à l'usage des modes actifs** (marche, vélo ...) favorable à

la santé et à la préservation de la qualité de l'air,

- **Mettre en œuvre un meilleur partage de la voirie et de l'espace public** pour encourager l'usage des modes actifs,

- **Développer la ville des proximités** où la plupart des déplacements « de vie de quartiers » sont réalisables à pied ou à vélo, maillée par des espaces verts ou des espaces publics de proximité,

Cette OAP vient également préciser certaines mesures définies dans le Programme d'Orientations et d'Actions (POA, Tome 4).

Les dispositions de l'OAP Mobilité viennent en complément des dispositions du règlement du PLUi.

ORIENTATIONS D'AMÉNAGEMENT

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.

CE QUI EST CONCERNÉ

Les opérations d'aménagement à vocation d'habitat, ou mixte à dominante d'habitat suivantes :

Les secteurs soumis à orientation spatialisée (pièce n° 3.2) et toute opération d'aménagement et de division parcellaire aboutissant à la réalisation de plus de 2 logements et qui ne sont pas comprises dans une OAP spatialisée

EN COMPLÉMENT :

- L' OAP Construire Aujourd'hui, fiche 1
- Les OAP spatialisées

FICHE 1

Hiérarchiser le réseau de voirie

OBJECTIFS

- Inciter à un usage modéré de la voiture particulière vers le cœur d'agglomération, au profit des modes alternatifs,
- Maîtriser les trafics automobiles en cœur d'agglomération et en traversée des centres villes pour offrir un meilleur cadre de vie et favoriser les modes actifs de déplacements,
- Garantir l'accessibilité du territoire de l'agglomération en assurant la continuité des itinéraires de circulation des véhicules légers et des poids lourds (tout en maîtrisant les nuisances 'accident, bruit et pollution),
- Garantir l'accessibilité aux zones commerciales, zones d'activités et zones industrielles,
- Définir le bon niveau de desserte, adapté à tout nouveau projet d'aménagement, optimiser l'espace public,
- Mailler les voiries pour une meilleure accessibilité et desserte.

CE QUI EST CONCERNÉ :

Les principes édictées par la hiérarchisation de voirie sont applicables lors de l'émergence :

- De nouveaux projets d'aménagement urbain,
- De réaménagement ou de nouveaux projets de

voirie,

- D'aménagements en faveur de l'amélioration de la performance des lignes ILLICO (Sites propres bus, voies bus, BHNS, priorités aux feux...).

PRÉSENTATION DE L'ESPRIT DE L'ORIENTATION :

Le besoin de maintenir une accessibilité automobile efficace peut se heurter à un besoin d'apaiser le cadre de vie (modération du trafic en volume et en vitesse).

Dans ce contexte, la démarche de hiérarchisation a pour principal objet de préciser les usages préférentiels de chaque voie afin d'assurer la mise en cohérence de la forme des rues aux fonctions attendues :

- des axes adaptés à des flux de circulation importants,
- des axes adaptés au passage des lignes de bus et plus particulièrement aux lignes dites ILLICO (fortes fréquences),
- des axes apaisés dans les cœurs de quartier pour un meilleur cadre de vie et un usage favorisé des modes actifs (marche à pied, vélo).

ORIENTATIONS

La hiérarchisation trouvera une réalité au travers d'une lisibilité à l'échelle du bassin de vie et à minima à l'échelle de la CdA. A titre d'exemple, les aménagements en faveur de la réduction de la vitesse notamment dans le cœur des villes doivent être traités de manière homogène dans leur compréhension par les automobilistes. Les solutions d'aménagement doivent aussi trouver des compromis avec le passage des lignes de transport public.

La hiérarchisation du réseau de voiries s'appuie sur différentes catégories de voies ; celles-ci correspondent à des rôles différents dans le système global de déplacement, indépendamment du mode de gestion :

1. Les voies d'accès à l'agglomération de La Rochelle qui remplissent les rôles d'accès, d'écoulement des trafics de grand transit et d'accès aux pôles économiques. Ce sont donc les liaisons dites « structurantes »,

2. La voie intitulée rocade qui remplit son rôle de diffusion des flux, de répartition et d'apaisement du cœur urbain dense,

3. Les voies dites interurbaines permettant de canaliser et sécuriser les flux entre communes,

4. Les voies constituant les boulevards urbains (de La Rochelle) qui permettent la diffusion d'accès aux quartiers et l'apaisement du centre-ville historique,

5. L'ensemble des voies internes aux secteurs urbanisés qui ont un rôle d'accès et de desserte interquartiers et de sécurisation des modes actifs (par exemple : zone de rencontre et aire piétonne). Elles sont de 4 types :

- La rue structurante,
- La rue de quartier,
- La voie de desserte,
- Le cheminement doux.

Il est donc demandé que tout projet urbain s'inscrive dans cette hiérarchie, qu'il soit compatible notamment dans son fonctionnement par rapport aux flux existants et à venir, avec le passage des bus si une ligne existe, avec un itinéraire cyclable.

FICHE 2

Organiser la voirie au sein d'un nouveau quartier, d'une opération d'aménagement

OBJECTIFS

- Maîtriser les trafics automobiles, assurer le partage de l'espace et préserver l'environnement.
- Prévenir les effets de coupure et les difficultés de franchissement liés à la réalisation de voiries et de bâti nouveau.

CE QUI EST CONCERNÉ :

Conception d'une ou plusieurs nouvelles voiries ou réaménagement de voiries à l'intérieur d'une

opération d'aménagement et lien avec les voiries existantes ou à créer pour faciliter la connexion.

PRÉSENTATION DE L'ESPRIT DE L'ORIENTATION :

- Mise en application de la hiérarchisation pour adaptation de la voirie à sa fonction future,
- Coordination du projet notamment avec les gestionnaires de voiries et les riverains.

ORIENTATIONS

2.1 / ORGANISER LES ESPACES NÉCESSAIRES AUX AMÉNAGEMENTS DE VOIRIE EN FAVEUR DES TRANSPORTS COLLECTIFS, DES CYCLISTES ET DES PIÉTONS

Il est recommandé pour tout projet d'urbanisation d'intégrer les principes suivants :

- les voies à l'intérieur de l'opération se référeront à la hiérarchisation du réseau de voirie décrite ci-après au paragraphe 2.2 ; il sera assuré notamment un traitement différencié des voies d'accès à l'opération de celles qui permettent la diffusion dans le quartier ; cette approche concerne indistinctement les travaux de réaménagement de voirie ou création de nouvelles voiries,
- les nouvelles voies se connecteront au réseau existant à proximité,
- les emprises de chacune des voies seront dimensionnées selon la fonction de la voie et les modes de

transports susceptibles de l'emprunter ; une attention particulière sera portée aux entrées et sorties du quartier ou de l'opération et notamment les carrefours à créer ou à modifier,

- d'utiliser le réaménagement viaire pour réduire la vitesse et faciliter l'usage des modes actifs, notamment pour les opérations situées en entrée de ville ou village ou bien en traversée de village.

Il est recommandé que les nouvelles voiries ou le changement de destination de voiries fassent l'objet d'une concertation avec les maires, élus ou leurs représentants et le Département le cas échéant (nouveaux projets d'aménagement, requalification de voirie, restructuration des lignes de transports en commun).

2.2 / TRAITEMENT DES VOIES INTERNES AUX SECTEURS URBANISÉS

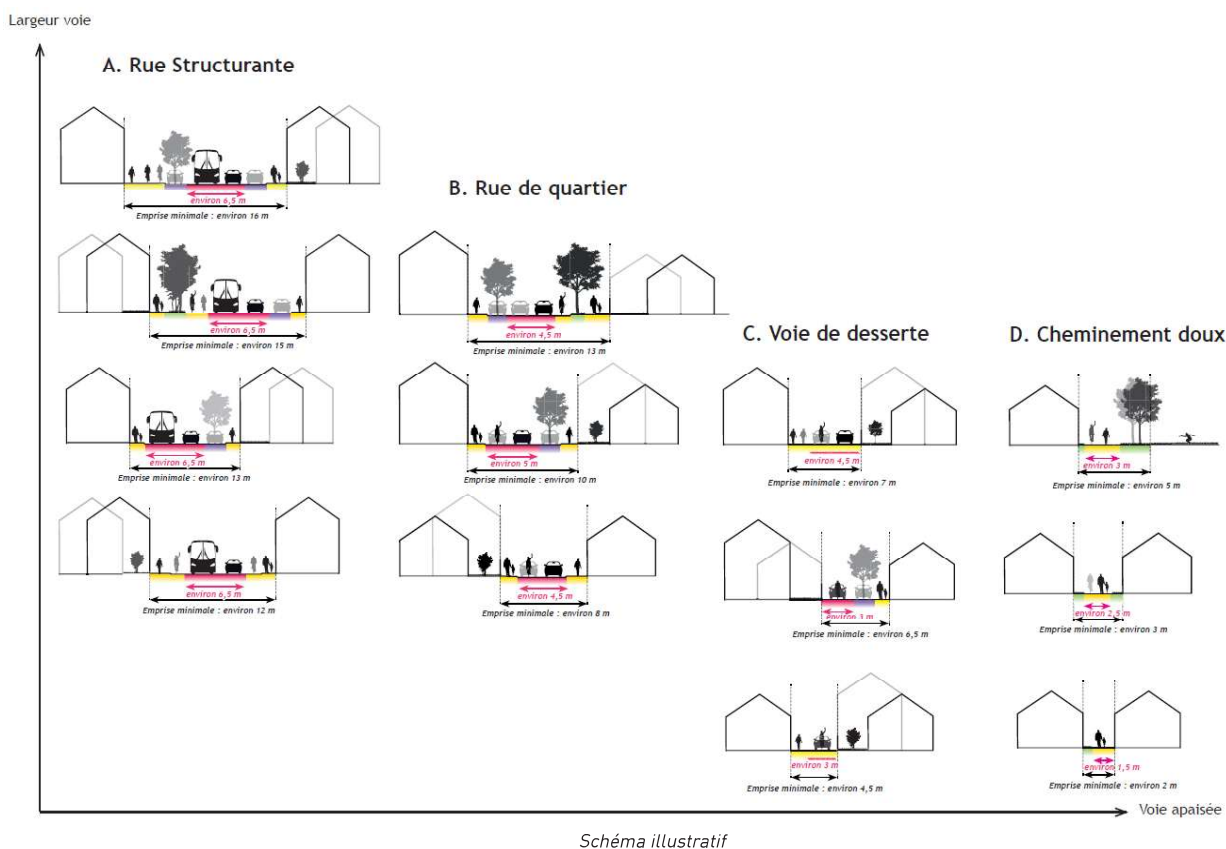
A l'échelle d'un quartier, la structuration des voies sera pensée à 4 niveaux :

- A. La rue structurante
- B. La rue de quartier
- C. La voie de desserte
- D. Le cheminement doux

Le profil sera choisi en fonction de la localisation du

projet, de ce qui est le plus adapté pour celui-ci, des objectifs fixés ou ambitions sur le secteur en lien avec son environnement.

Ces typologies renvoient aux coupes indiquées en légende dans les OAP spatialisées (pièce du PLUi n° 3.2). À noter, dans certaines OAP spatialisées des profils spécifiques ont été dessinés pour tenir compte des particularités de certains sites ou d'intentions particulières.



A. LA RUE STRUCTURANTE

Elle appartient au réseau primaire de la ville. Elle constitue un axe structurant, défini à l'échelle de la commune qui permet de relier différents quartiers entre eux. Ainsi, les carrefours avec le réseau existant sont à traiter avec attention afin d'affirmer le rôle de la voie. Son profil vise la lisibilité et assure la fluidité des déplacements de tous les usagers.

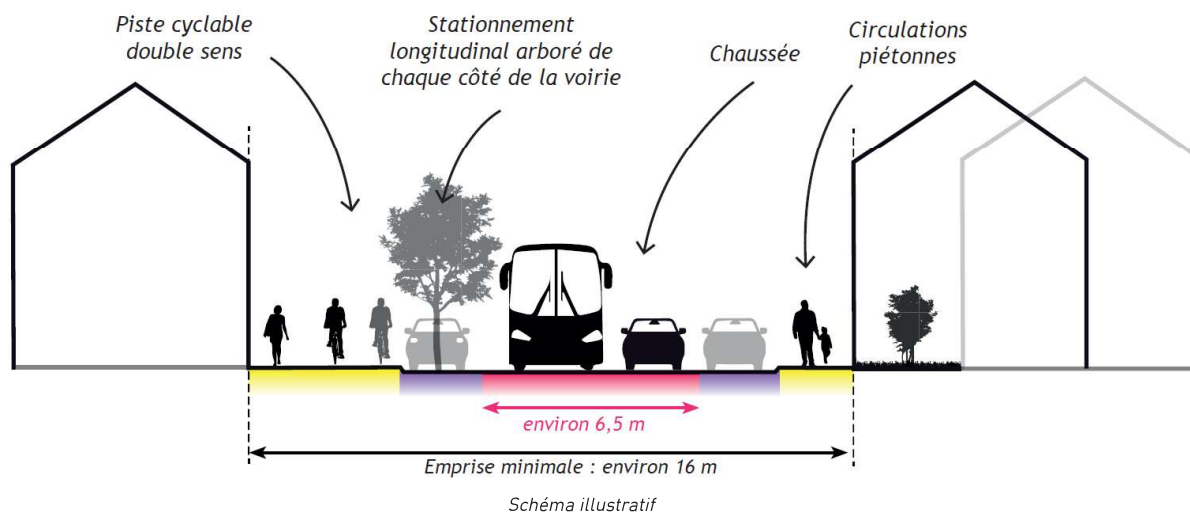
Son ambiance est très urbaine et passante. Les différents flux sont séparés et bien identifiés, afin de laisser une place confortable et adaptée à chacun (automobiles, piétons, deux roues, transports en commun, transports scolaires...). L'éclairage public est implanté de la façon la plus efficace possible, afin d'assurer la sécurité et la visibilité de tous les usagers et de créer une ambiance nocturne qualitative de l'espace public.

Elle peut être structurée par une bande végétale ou un alignement d'arbres, existants ou à créer.

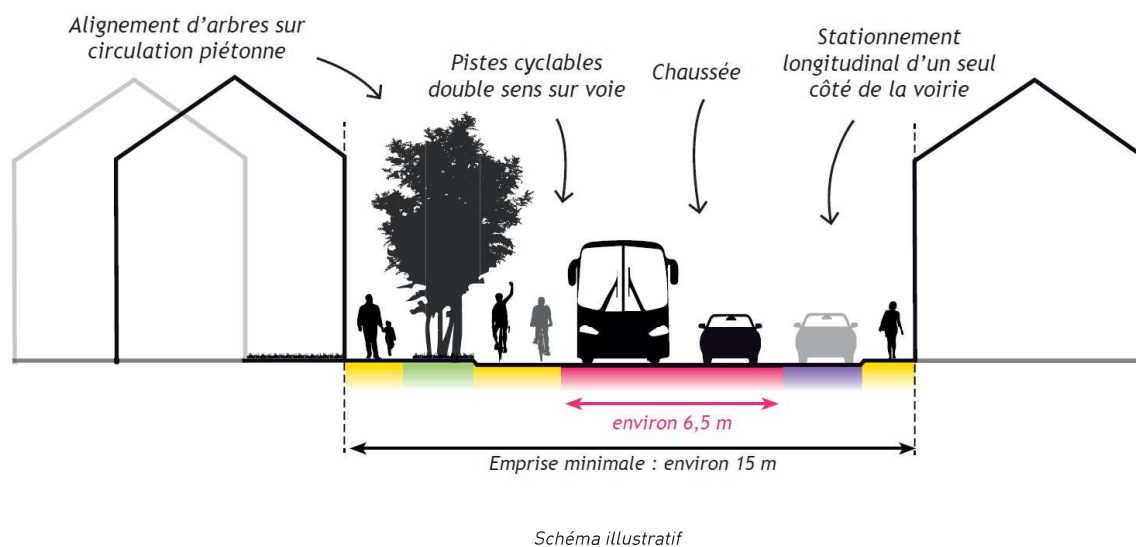
Les voies devront être suffisamment dimensionnées pour permettre le passage et le croisement aisés des bus. Une largeur de la voirie en double sens d'environ 6 m est nécessaire sauf contraintes techniques avérées. La chaussée devra être suffisamment dimensionnée pour permettre le passage d'un bus Illico (largeur autour de 3 m environ).

Sur ce type de voirie, la présence des vélos avec les piétons n'est pas forcément recommandée. En effet, la piste cyclable peut avoir un effet sécuritaire négatif : intersections, réinsertion, mixité d'usages avec les piétons si le trottoir n'est pas assez dimensionné.

PROFIL-TYPE A1 : ambiance urbaine et fréquentation intense, voie au trafic dense ; présence de commerces aux abords nécessitant des stationnements des deux côtés ; les modes doux / actifs sont à l'écart et séparés physiquement des automobiles.



PROFIL-TYPE A2 : mail urbain arboré, une place généreuse est accordée aux modes doux et à la végétation ; les stationnements sont aménagés d'un seul côté de la voirie afin de limiter l'emprise finale de la chaussée.



PROFIL-TYPE A3 : ambiance urbaine et circulée, la voirie est partagée entre la circulation des voitures, des transports en commun, les trottoirs permettent d'accueillir un flux important de piétons.

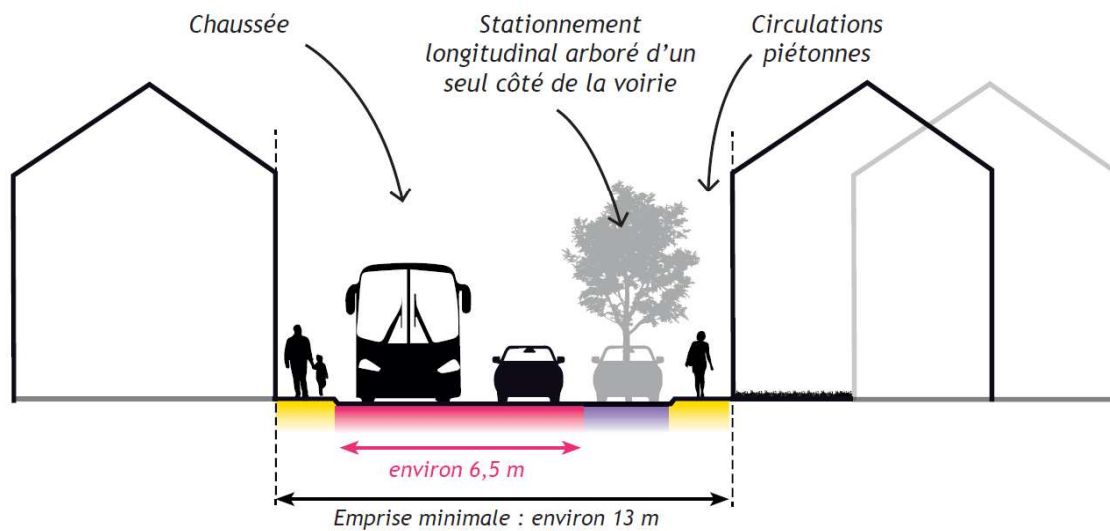


Schéma illustratif

PROFIL-TYPE A4 : ambiance urbaine et dense ; présence d'aménagement cyclable ; absence de stationnement longitudinal afin de limiter l'emprise totale de la chaussée.

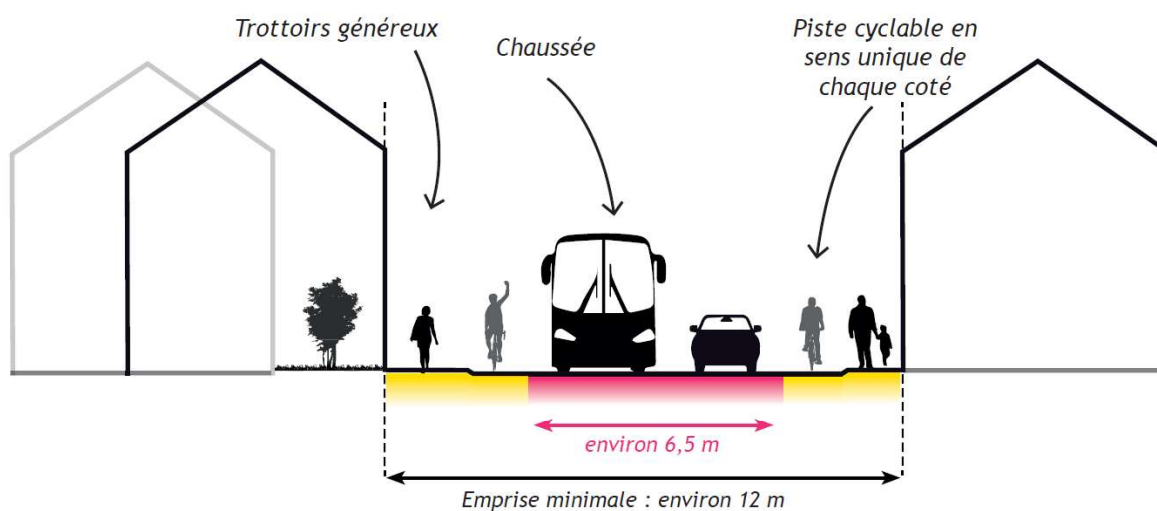


Schéma illustratif



La Rochelle : voie double sens, pistes cyclables à sens unique, stationnement longitudinal d'un seul côté, trottoir



Aytré : voie double sens, stationnement longitudinal d'un seul côté de la voirie, pas d'aménagement cyclable, trottoirs.

B. LA RUE DE QUARTIER

La rue de quartier dessert tout ou partie de l'îlot et permet l'accès aux habitations. Son emprise est plus ou moins réduite pour assurer la sécurité et la tranquillité des riverains tout en cherchant à éviter les voies sans issue. Ces dernières ne sont autorisées que si elles sont fonctionnellement nécessaires ou si elles concernent un choix de forme urbaine spécifique (ex : clos, cour urbaine, cité jardin...).

L'ambiance urbaine de cette rue est liée aux façades des constructions, souvent implantées en limite du domaine public, qui structurent l'espace public.

L'emprise de la chaussée est comprise entre 4 et 5 mètres environ, afin de permettre le croisement des véhicules. On peut également y intégrer du stationnement longitudinal (exemple de stationnement longitudinal dans la fiche 5). Afin de réduire l'emprise de la voirie, un gabarit réduit en sens unique est également envisageable dans les situations très contraintes.

L'éclairage public est implanté de la façon la plus efficace possible, afin d'assurer la sécurité et la visibilité de tous les usagers et de créer une ambiance nocturne qualitative de l'espace public.

PROFIL-TYPE B1 : mail urbain arboré et dense ; circulation à vitesse réduite et apaisée : voirie circulée ; une bande plantée isole les piétons de la chaussée ; un côté de la voirie est desservi par du stationnement longitudinal, de préférence planté afin de renforcer la trame verte.

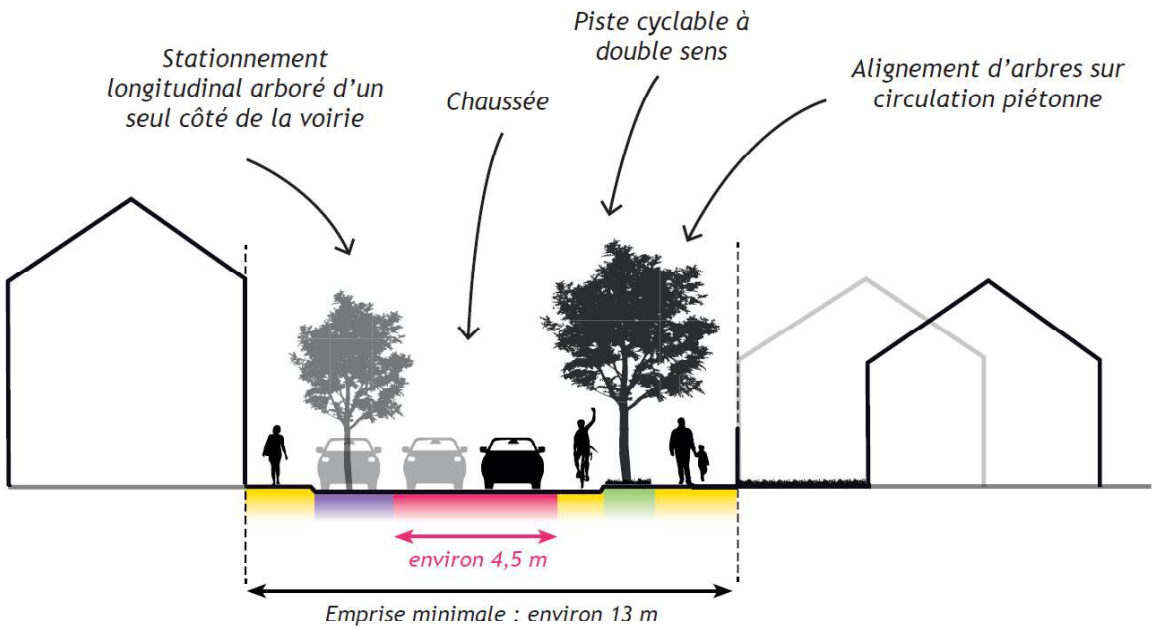


Schéma illustratif

PROFIL-TYPE B2 : ambiance urbaine ; circulation à vitesse réduite et apaisée : voirie circulée ; stationnement longitudinal ponctuel ; les trottoirs ont une superficie minimum afin de limiter l'emprise totale de la chaussée.

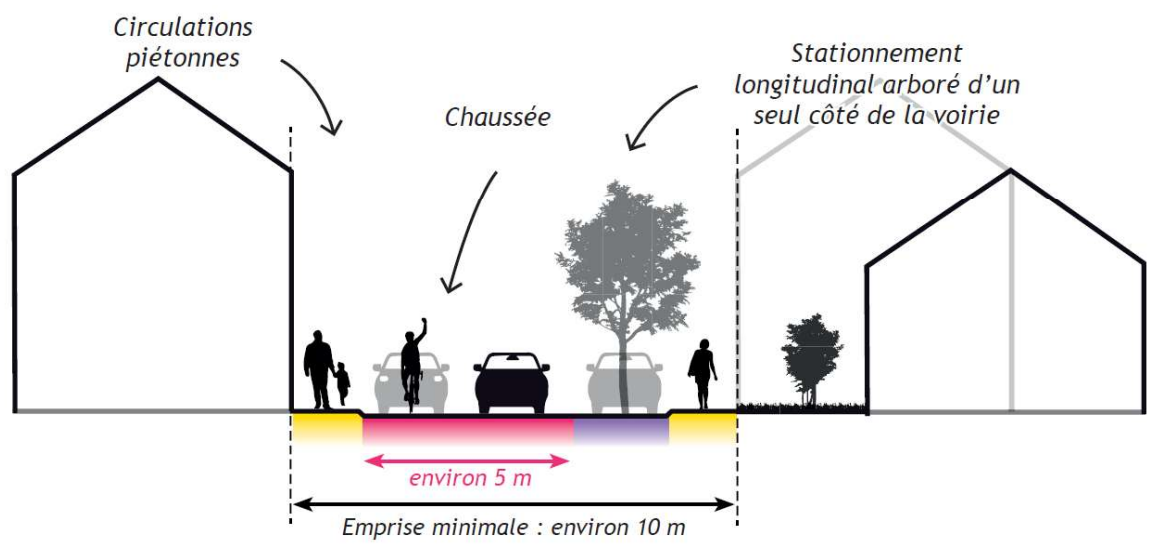


Schéma illustratif

PROFIL-TYPE B3 : ambiance urbaine et dense ; situation contrainte ne permettant pas de proposer du stationnement longitudinal ; l'emprise totale de la chaussée est à son minimum mais permet tout de même la circulation en double sens des voitures et la circulation des piétons sur trottoir.

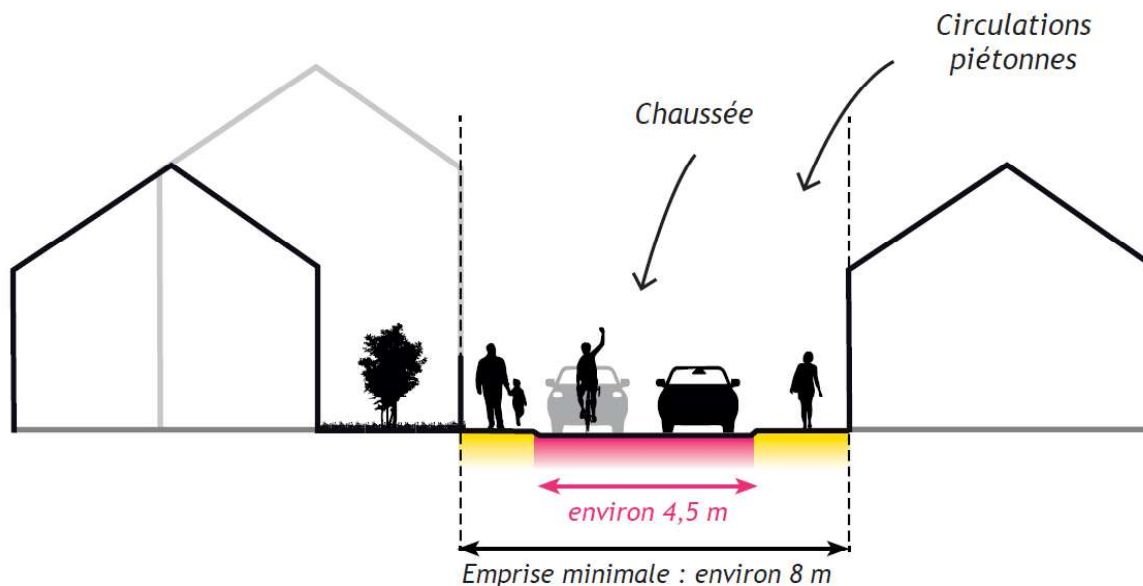


Schéma illustratif



Saint-Xandre : voie double sens, stationnement longitudinal d'un seul côté, trottoirs plantés



La Jarrie : voie double sens, stationnement longitudinal d'un seul côté, espaces plantés et arborés, trottoir uniquement d'un côté



La Jarrie : voie double sens, stationnement longitudinal planté d'un seul côté, trottoirs étroits

C. LA VOIE DE DESSERTE

C'est une voie de desserte automobile secondaire à l'échelle du quartier. Elle a pour fonction de permettre l'accès aux riverains et services (poste, ordures ménagères...) à leur parcelle. C'est une liaison apaisée et partagée par tous les usagers. L'éclairage public est implanté de la façon la plus efficace possible, afin d'assurer la sécurité et la visibilité de tous les usagers et de créer une ambiance nocturne qualitative de l'espace public.

C'est également un espace polyvalent pouvant accueillir ponctuellement quelques stationnements (exemple de stationnements longitudinaux dans la fiche 5), un espace récréatif et la vie du quartier : son appropriation par les riverains est essentielle. L'am-

bianche recherchée est celle de la rue étroite ou de la ruelle, dans laquelle la priorité est donnée au piéton. Son emprise est par conséquent limitée et la circulation des piétons, des vélos et des automobiles se fait au même niveau (pas de trottoirs).

Le gabarit de la chaussée peut être réduit à environ 4 mètres de large structuré par la végétation et/ou le bâti. Dans sa configuration la plus réduite, elle peut également être en impasse et desservir un nombre limité d'habitations (1 à 5). Son caractère intimiste rappelle les chemins ruraux anciens, ce qui peut se traduire par un traitement minimaliste. Son emprise peut être limitée à environ 3 m avec une gestion des contraintes techniques à son entrée.

PROFIL-TYPE C1 : ambiance villageoise, rue étroite mais en double sens bordée par les constructions ; circulation à vitesse réduite et apaisée : voirie partagée.

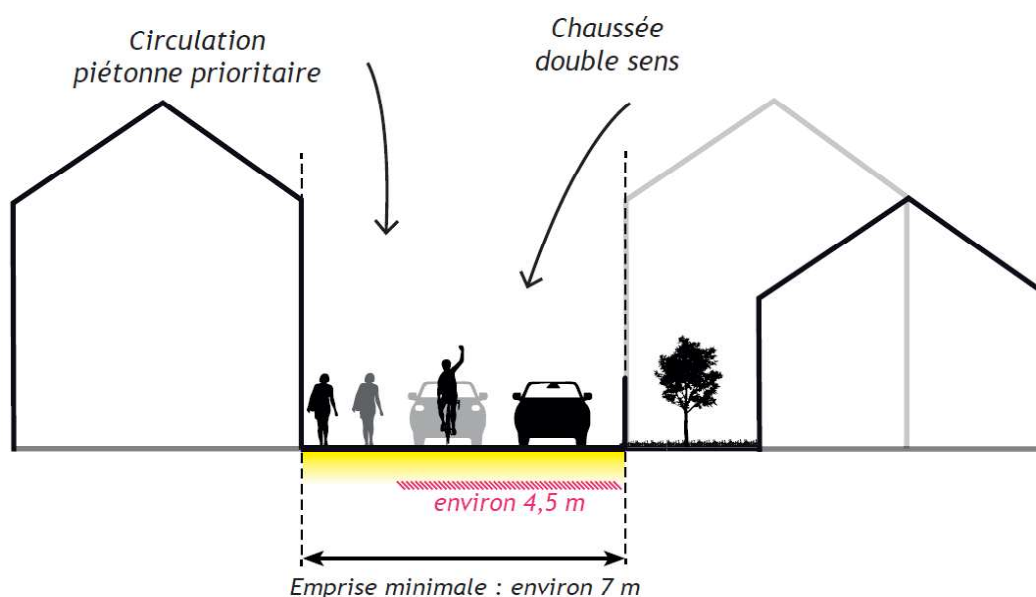


Schéma illustratif

PROFIL-TYPE C2 : ambiance villageoise ; voie apaisée et plantée (sens unique) desservie par du stationnement longitudinal ponctuel qui éloigne les piétons de la circulation automobile.

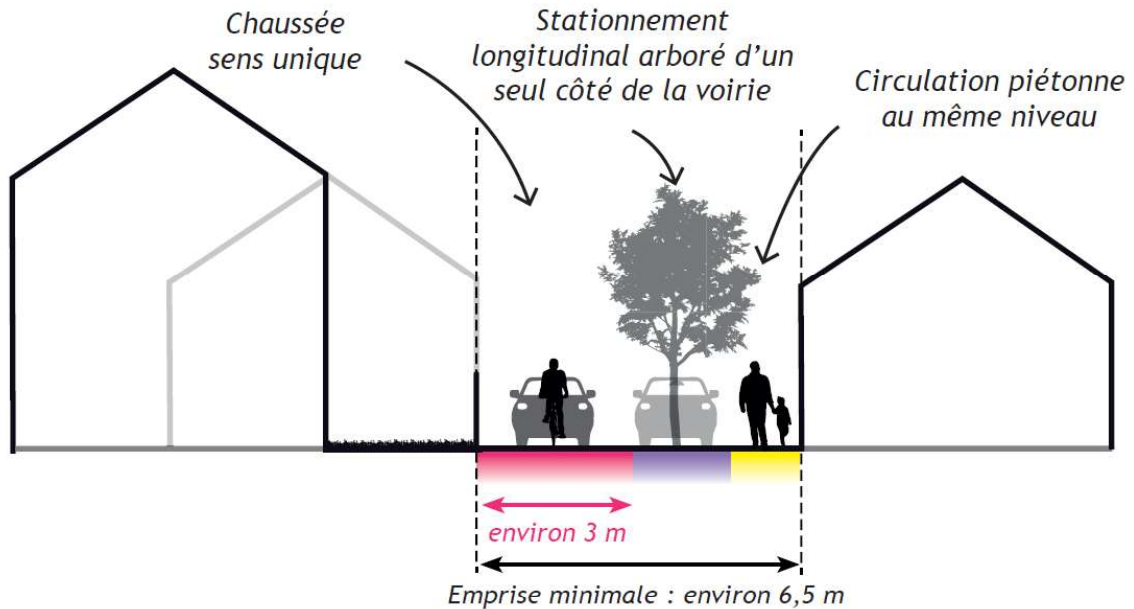


Schéma illustratif

PROFIL-TYPE C3 : ambiance intimiste, tous les usagers se côtoient en harmonie sur une chaussée étroite partagée (en sens unique pour les automobilistes).

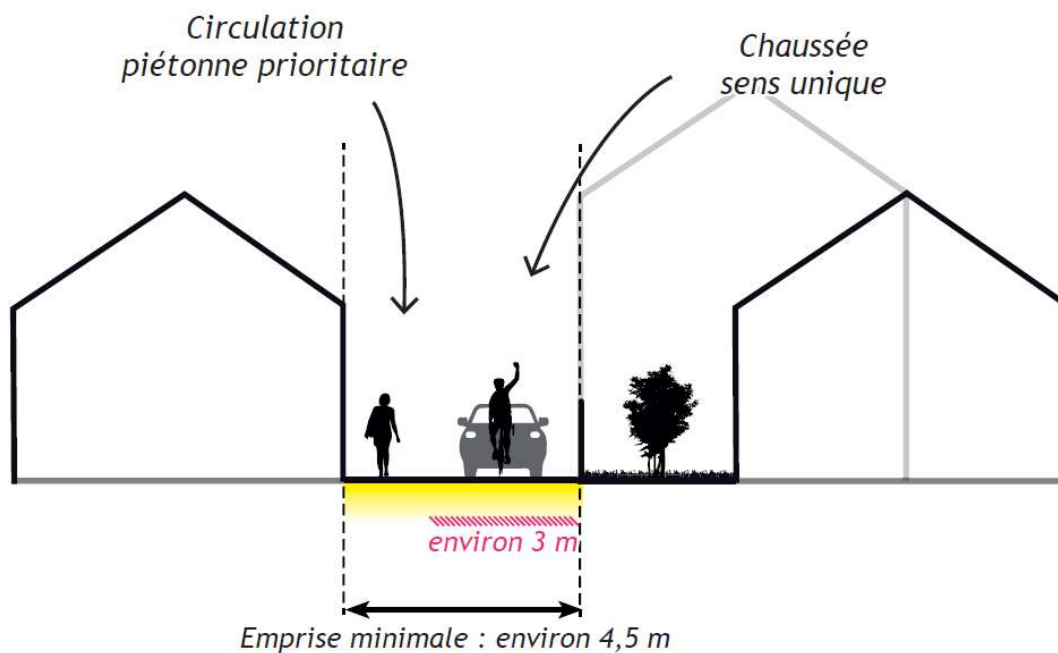


Schéma illustratif



Clavette : voie sens unique, accotement étroit d'un seul côté de la voirie, chaussée à même niveau



La Jarrie : voie sens unique, accotement étroit d'un seul côté de la voirie, parcelle privée avec espaces plantés



Marsilly : voie sens unique, stationnement longitudinal ponctuel et arboré, trottoir étroit d'un seul côté de la voirie



La Jarne (possibilité de stationnement ponctuel longitudinal, accotements étroits sur chaussée des deux côtés)

D. LE CHEMINEMENT DOUX

Les espaces piétons et cyclables peuvent accompagner la voirie ou s'en écarter pour proposer des liaisons facilitées. Ils sont conçus dans un souci d'efficacité des liaisons (aller au plus court vers les services, équipements, arrêts de bus...) afin de faciliter au maximum l'usage des modes doux et ainsi réduire l'utilisation de l'automobile.

Ces espaces peuvent prendre la forme de véritables jardins linéaires innervant le quartier, s'appuyer sur les chemins doux existants et sur la structure végé-

tale en place. Des liaisons douces peuvent aussi être créées de toute pièce dans le cadre des projets.

Leur emprise est par conséquent très variable allant d'environ 1m50 (sans donner « l'effet de couloir » ou le sentiment d'insécurité) et pouvant atteindre jusqu'à environ 5 m et plus si on intègre une bande végétalisée existante ou à créer. Le choix du revêtement proposé dépend de l'usage souhaité (uniquement piétons, voie verte...), du plus naturel au plus élaboré en termes de capacité et de durabilité.

PROFIL-TYPE D1 : ambiance champêtre, venelle piétonne arborée aux dimensions généreuses où cyclistes et piétons se côtoient harmonieusement ; profil bien adapté en bordure de jardin, d'espace public, d'espace ouvert.

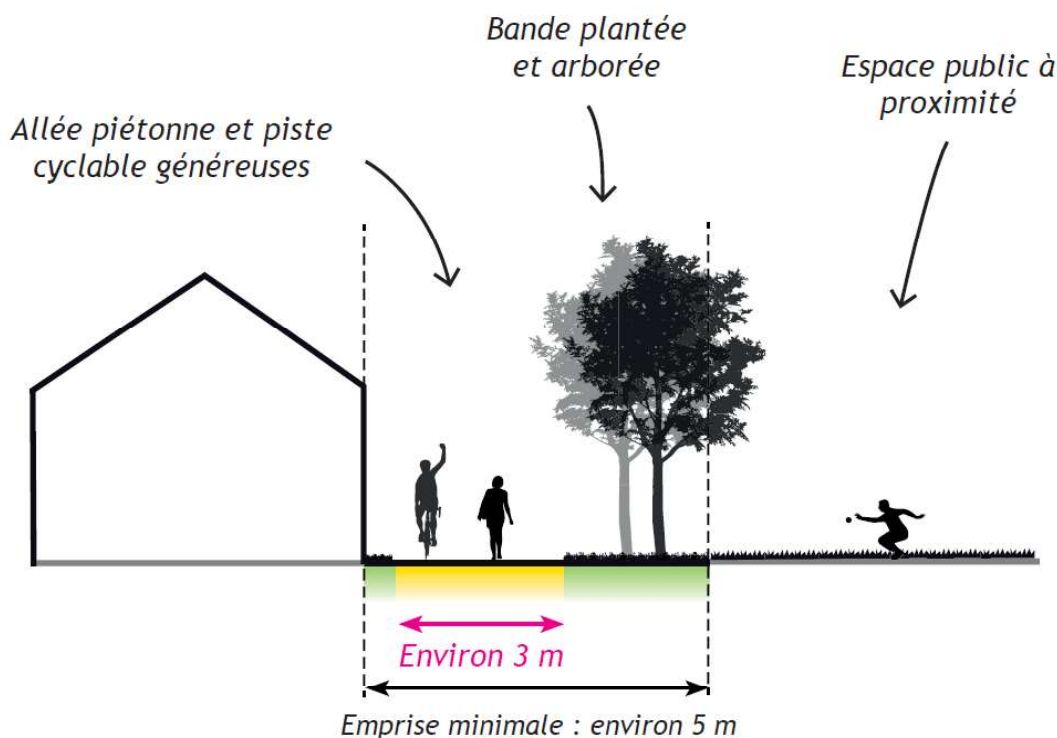


Schéma illustratif

PROFIL-TYPE D2 : ambiance urbaine, aménagement permettant aux cyclistes et piétons de cheminer entre les murs de la ville, sans côtoyer le trafic automobile.

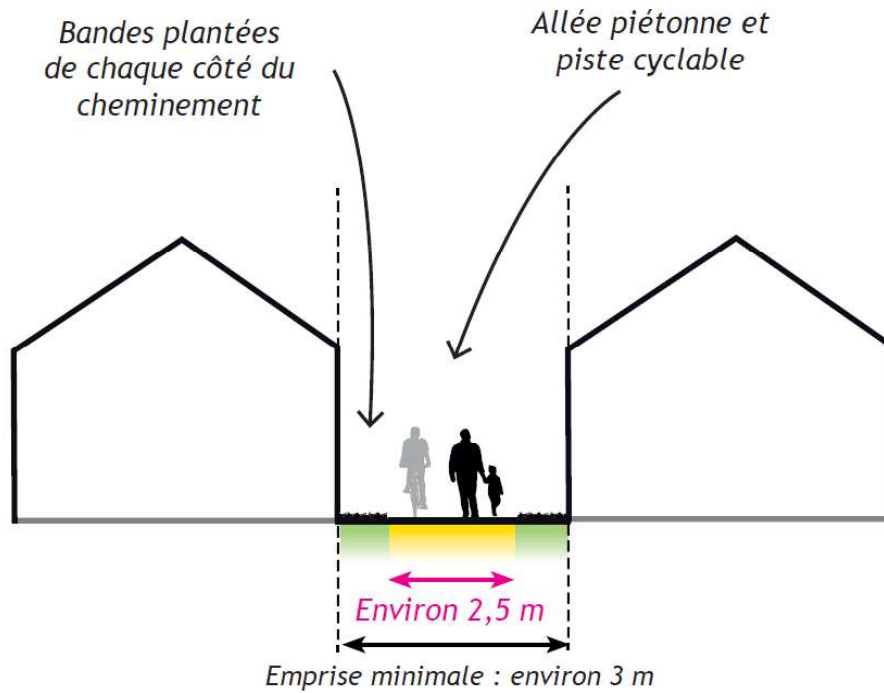


Schéma illustratif

PROFIL-TYPE D3 : ambiance urbaine, venelles piétonnes entre les murs, sur une courte distance, afin de permettre le passage entre 2 constructions.

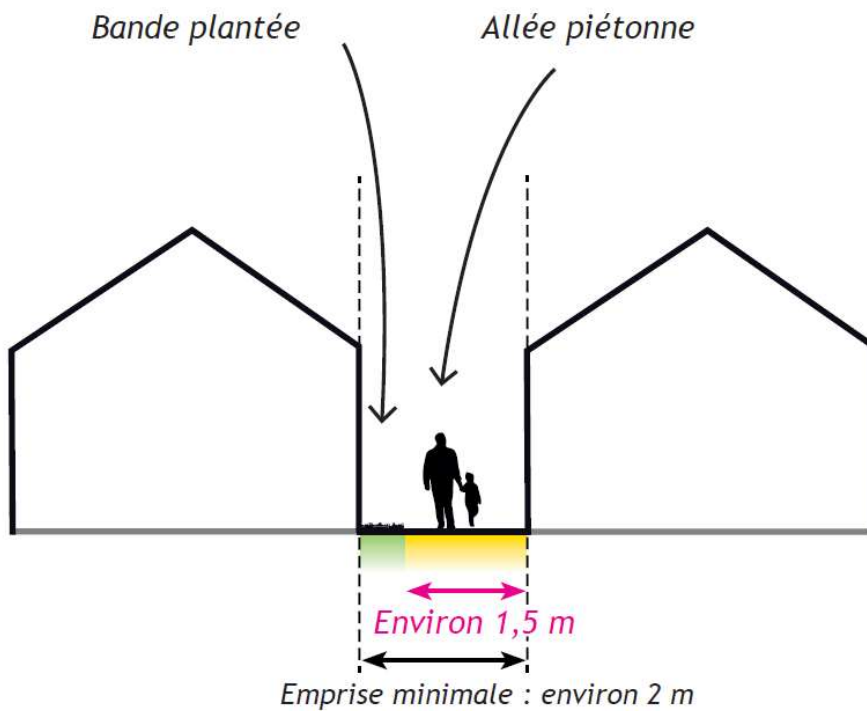


Schéma illustratif



Marsilly : venelle piétonne étroite et bande plantée



Puilboreau : desserte piétonne du cœur d'îlot

2.3 / PENSER LA GESTION INTÉGRÉE DES EAUX PLUVIALES DES VOIRIES

A. DÉSIMPÉRMÉABILISER LES VOIRIES EN FONCTION DE LEURS USAGES

Les voiries représentent des surfaces conséquentes souvent imperméabilisées. Cette imperméabilisation favorise le ruissellement des eaux pluviales, la migration des pollutions et la saturation des réseaux. Dans ce cadre, leur désimpermeabilisation, via augmenta-

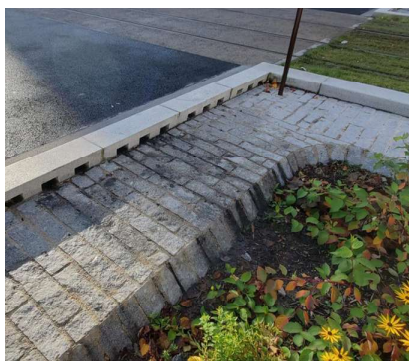
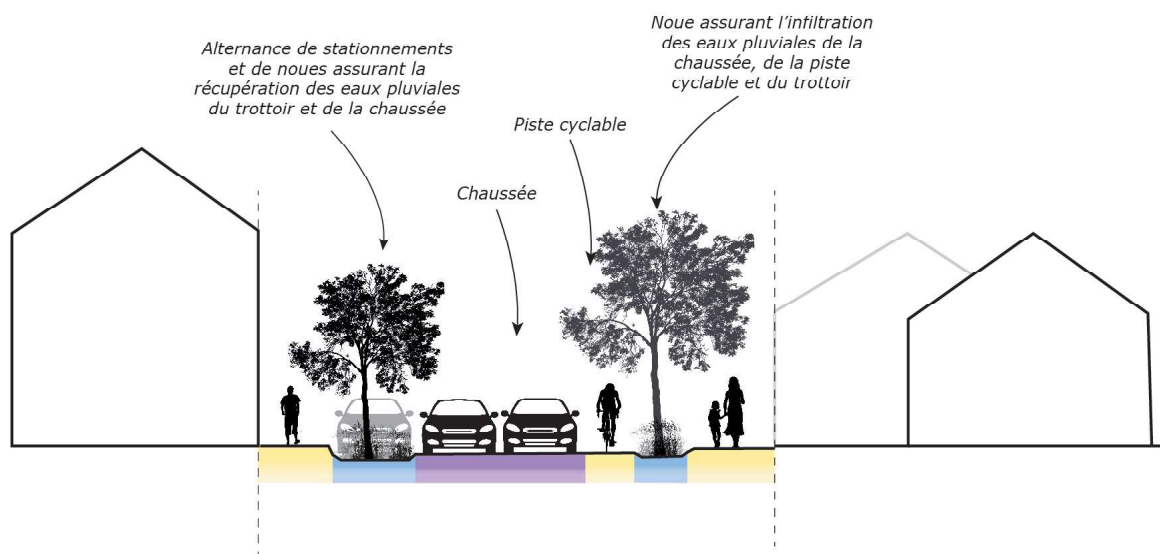
tion de la pleine terre et l'usage de matériaux poreux est une priorité afin de recréer le cycle naturel de l'eau (infiltration, évapotranspiration...).

→ voir la bibliothèque de revêtements dans l'OAP Construire aujourd'hui 

B. ASSOCIER LES VOIRIES À UNE GESTION INTÉGRÉE DES EAUX PLUVIALES PRIORITAIREMENT À CIEL OUVERT

Les linéaires de voirie doivent être accompagnés d'une gestion intégrée des eaux pluviales. Cette gestion doit être gravitaire (c'est-à-dire sans relevage mécanique) et être privilégiée à ciel ouvert. Elle doit permettre l'in-

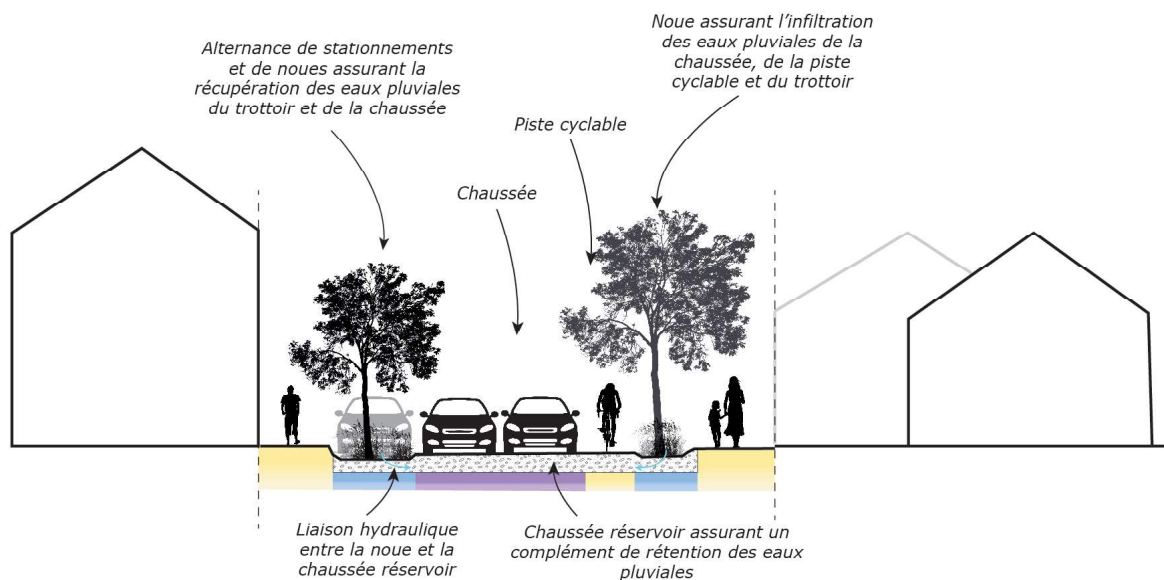
filtration des eaux afin de favoriser l'hydratation des végétaux et la création d'îlots de fraîcheur. Cette infiltration dans les sols limite le ruissellement et la pollution du milieu naturel (masses d'eau).



Aménagement de récupération des eaux pluviales le long d'une voirie - Porte d'Ivry - Paris

Des techniques complémentaires de gestion des eaux pluviales peuvent permettre d'atteindre l'objectif de zéro rejet au domaine public jusqu'à la pluie 100 ans par la mise en place de tranchées drainantes, chaussée réservoir...

→ voir le Guide technique de la Communauté d'agglomération de la Rochelle « Comment gérer les eaux pluviales dans les projets d'aménagement » - Edition 2021.



FICHE 3

Développer les modes doux

OBJECTIFS

- Développer la ville des proximités.
- Prévenir des effets de coupure et les difficultés de franchissement liés à la réalisation de voiries et de bâti nouveau.
- Réserver les espaces nécessaires aux aménagements de voirie en faveur des cyclistes et des piétons pour faciliter et encourager leur usage.

CE QUI EST CONCERNÉ :

Conception de voirie nouvelle ou réaménagement de voirie

PRÉSENTATION DE L'ESPRIT DE L'ORIENTATION :

Le principe de continuité des itinéraires modes doux est un enjeu majeur pour le développement de leur pratique. De meilleures possibilités de circulation et de stationnements doivent notamment encourager le développement de l'usage du vélo, aidant à réduire le recours à la voiture individuelle.

ORIENTATIONS

3.1 / UNE DISTANCE ACCEPTABLE POUR LES MODES ACTIFS VERS LE RÉSEAU DE BUS OU DE TRAIN

Dans les projets d'aménagement, les îlots bâtis seront définis en tenant compte des distances acceptables pour un parcours piéton ou à vélo :

- La distance moyenne d'un déplacement piéton actuellement sur l'agglomération est d'environ 700 m,
- Le rayon d'attractivité d'un arrêt de transport en

commun est de l'ordre de 300 m à 500 m en fonction de la fréquence de la ligne. Il convient donc de trouver les cheminements piétons les plus directs vers les arrêts de bus existants ou réinterroger le positionnement de l'arrêt de bus en faisant en sorte que cette distance ne dépasse pas environ 300 à 500 m.

3.2 / UN MAILLAGE DES LIAISONS DOUCES

Le maillage est organisé en lien avec le tissu urbain existant, en particulier :

CONTINUITÉ

- il s'appuie et prolonge le maillage existant (viaire, piétons, cycles) afin de permettre la traversée, le désenclavement, l'accès au nouveau quartier,
- il limite autant que possible les fonctionnements en impasse, tout particulièrement pour les modes actifs ; l'extension de l'urbanisation doit être envisagée comme traversante à terme,
- le principe de « perméabilité » des îlots sera recherché lors de la définition des projets et ce pour éviter les effets coupures liés au bâti pour rejoindre

les équipements publics, les commerces ou une ligne de transport public, ou toute infrastructure de transports, etc.

- il assure des cheminements directs (notamment en modes actifs) vers la centralité urbaine et les pôles de mobilité (notamment vers les arrêts de transports en commun ou axes cyclables structurants définis au schéma directeur cyclable) :

- soit avec des trottoirs confortables et accessibles, voies cyclables, zone 30 ou de rencontre, si le réseau routier est orienté de manière directe et rapide vers la centralité,
- avec des cheminements piétons/cycles lorsque le réseau routier n'est pas relié à la centralité.

LISIBILITÉ

Un soin particulier est apporté à rendre les chemements piétons/cycles lisibles, le maillage valorise les perméabilités visuelles en lien avec le ou les éléments caractéristiques du tissu urbain existant, particulièrement :

- en assurant la continuité du jalonnement existant,

- en créant des continuités physiques support de ce réseau (végétales, minérales...),

- en créant ou utilisant les perspectives des chemements (notamment vers la centralité), permettant de s'orienter.

3.3 / CRÉATION DE VOIES CYCLABLES

A l'occasion de la réalisation ou de la rénovation des voies urbaines, l'intégration de liaisons cyclables sera systématiquement étudiée en veillant à assurer les continuités vers le réseau cyclable existant. Des itinéraires cyclables pourvus d'aménagements cyclables seront réalisés suivant la Fiche 2 du présent document.

Ces aménagements peuvent prendre la forme de pistes, uni ou bidirectionnelle, marquages au sol ou couloirs indépendants, en fonction des besoins, des contraintes de circulation et de la typologie de la voirie projetée.

POUR ALLER PLUS LOIN :

SCHÉMA DIRECTEUR CYCLABLE DE L'AGGLOMÉRATION DE LA ROCHELLE 2017-2030

Des priorités ont été définies afin d'accompagner le développement du réseau d'aménagement cyclable. Les principaux objectifs qui ont guidé la construction du Schéma directeur sont de développer :

1. Les liaisons Domicile-Travail et Domicile-Ecole
2. Le rabattement vers les Transport en Commun en lien avec le réseau de TC 2017
3. Les liaisons touristiques.

<https://www.agglo-larochelle.fr/vie-pratique/deplacements?article=developper-la-pratique-du-velo>

FICHE 4

Intégrer les transports collectifs

→ En lien avec le POA, Mesures/Actions n° 1.4 « Affirmer un réseau performant de transports collectifs à court et à moyen terme ».

OBJECTIFS

→ Augmenter la part modale des transports en commun dans les déplacements quotidiens.

PRÉSENTATION DE L'ESPRIT DE L'ORIENTATION :

Les orientations décrites ci-après visent à prendre en compte des réseaux de bus et cyclables existants et les projets de voies cyclables inscrits au schéma directeur cyclable de la CDA de la Rochelle, et permettre de réaliser des liaisons entre les projets d'aménagement et ces réseaux afin d'assurer les continuités et la lisibilité fonctionnelle.

ORIENTATIONS

4.1 / RÉSERVER DES ESPACES NÉCESSAIRES AUX AMÉNAGEMENTS DE VOIRIES EN FAVEUR DES TRANSPORTS COLLECTIFS

Pour les opérations d'aménagement, il pourra être étudié la possibilité d'une desserte en transports commun. Dans ce cas, les voies devront être suffisamment dimensionnées et aménagées de manière à permettre le passage aisé d'un bus.

Pour faciliter le passage des bus, sauf contraintes techniques avérées, des voies d'une largeur minimale

de 6,5 m sont nécessaires, notamment lorsqu'une circulation à double sens est autorisée. Lorsqu'une voie bus est programmée en mixité avec les vélos, la largeur minimale nécessaire de la voie bus est de 4,5 m. Lorsqu'une voie est réalisée sans mixité avec les vélos, la largeur minimale de voirie bus sera de 3,5 m.

4.2 / CHEMINEMENT VERS LE RÉSEAU DE BUS

Les projets d'urbanisation intégreront quand cela est nécessaire un raccordement avec les réseaux de bus et de vélo grâce à des itinéraires piétons et cyclables.

Aux abords des arrêts de bus, les aménagements en faveur des piétons seront renforcés par un travail particulier en termes de sécurisation de l'espace public.

Ces aménagements seront adaptés au secteur desservi et aux usagers qui les empruntent (équipements scolaires, maison de retraite, etc.).

Les aménagements piétons faciliteront l'accessibilité des personnes à mobilité réduite.

POUR ALLER PLUS LOIN :

SCHÉMA DIRECTEUR CYCLABLE ET CHARTE DES AMÉNAGEMENTS CYCLABLES, DE LA CDA DE LA ROCHELLE

Ces documents précisent les aménagements cyclables identifiés par l'agglomération et la spécificité des aménagements cyclables du territoire.

<https://www.agglo-larochelle.fr/vie-pratique/deplacements?article=developper-la-pratique-du-velo>

FICHE 5

Organiser les espaces de stationnement

OBJECTIFS

- Organiser les espaces de stationnement pour tous les usagers.
- Prévoir en particulier des espaces pour le stationnement des deux-roues.

PRÉSENTATION DE L'ESPRIT DE L'ORIENTATION :

Les orientations décrites ci-après visent à donner

des recommandations en matière d'organisation des espaces de stationnement en aérien dans les opérations d'aménagement, en terme notamment de dispositions et de traitement de ces espaces, en vue d'une bonne qualité des opérations réalisées, mais aussi en termes de distance à parcourir.

ORIENTATIONS

5.1 / UN TRAITEMENT QUALITATIF DES ESPACES DE STATIONNEMENT

Afin de dégager l'espace au sol et en sous sol, une réflexion autour des modes de stationnement est nécessaire préalablement à tout projet d'aménagement.

Le stationnement devra participer à la qualité paysagère des lieux. Des solutions alternatives à la réalisation du stationnement en aérien sur la parcelle pourront être étudiées, notamment l'intégration aux constructions ou la création de silos en fonction du nombre de places à réaliser.

La mutualisation avec les stationnements existants à proximité sera recherchée ainsi qu'une recherche de diminution de places dédiées à l'automobile via des modalités d'autopartage.

Le stationnement en ouvrage

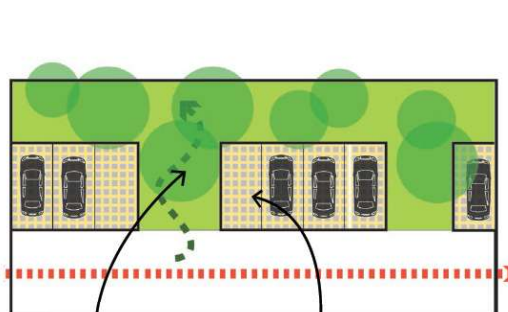
L'éclairage des parkings devra être particulièrement étudié de manière à favoriser une ambiance rassurante, notamment à l'aide de lumière naturelle dans

la mesure du possible, surtout pour les parkings en ouvrage de type silo.

Le stationnement en aérien

Dès lors que le stationnement est réalisé en aérien, un traitement qualitatif des espaces devra être réalisé : intégration et filtres paysagers sur les pourtours, aménagements paysagers, choix des revêtements, notamment vers des revêtements perméables ou facilitant des utilisations multiples, matériaux, etc. ces espaces pourront également être aménagés pour servir à plusieurs fonctions, gestion des eaux pluviales notamment.

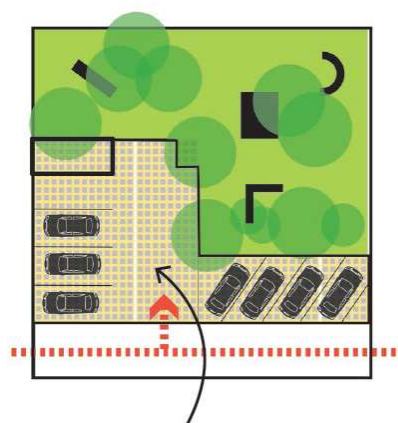
Pour garantir leur utilisation et leur bon fonctionnement, les places de parking dédiées à l'autopartage seront de préférence visibles et facilement accessibles depuis l'espace public.



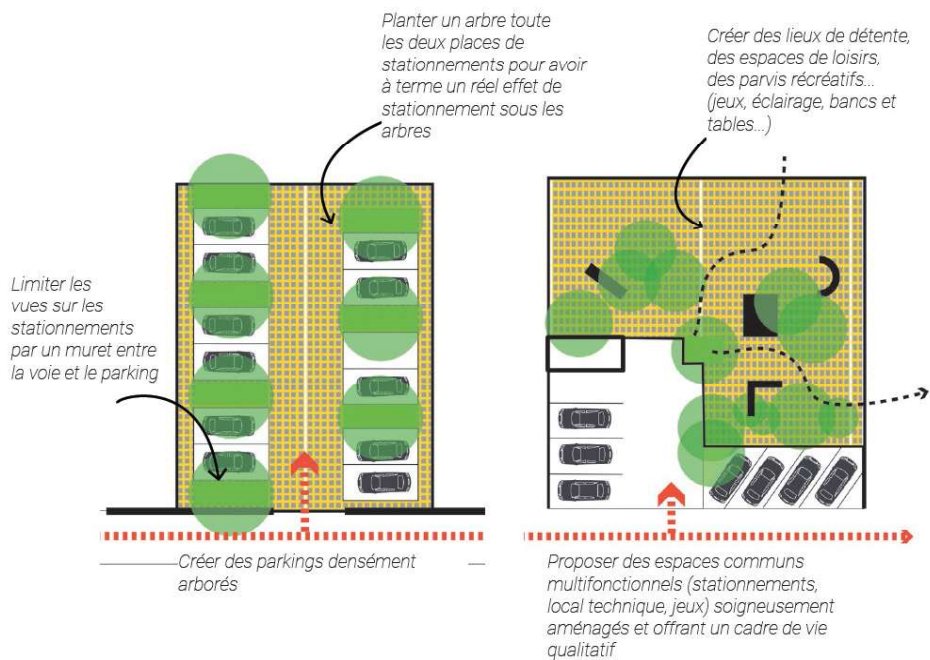
Insérer les places de stationnements dans la végétation dense

Limiter les bandes stationnées à 3 ou 4 places de stationnement (alterner avec plantations)

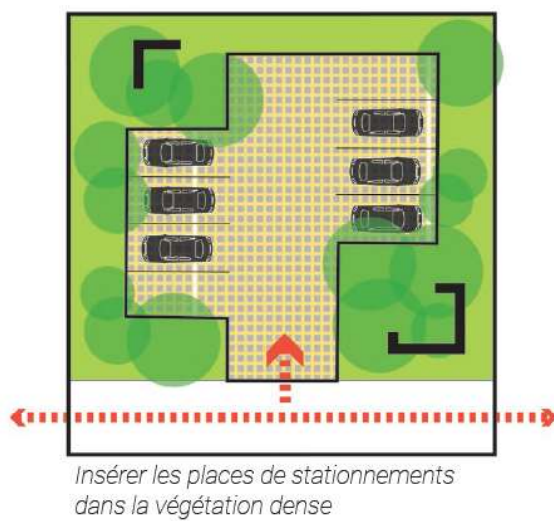
Exemples de traitement de stationnement



Soigner les revêtements de sol (béton qualitatifs, pierre naturelle, stabilisé renforcé...) et limiter la prédominance du vocabulaire routier (enrobé, multiplication des bordures...)



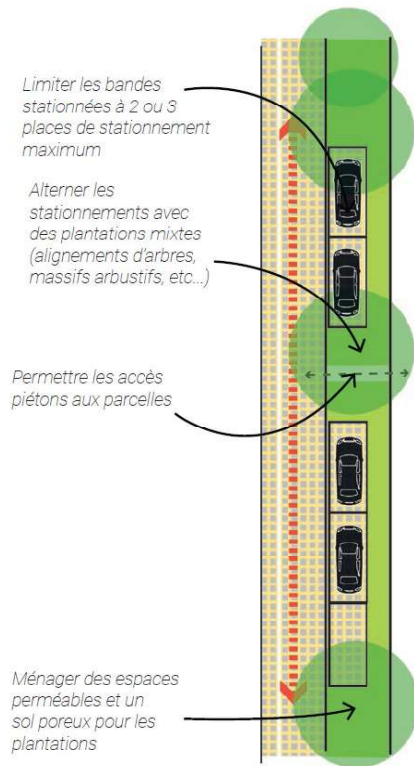
Exemples de traitement de stationnement



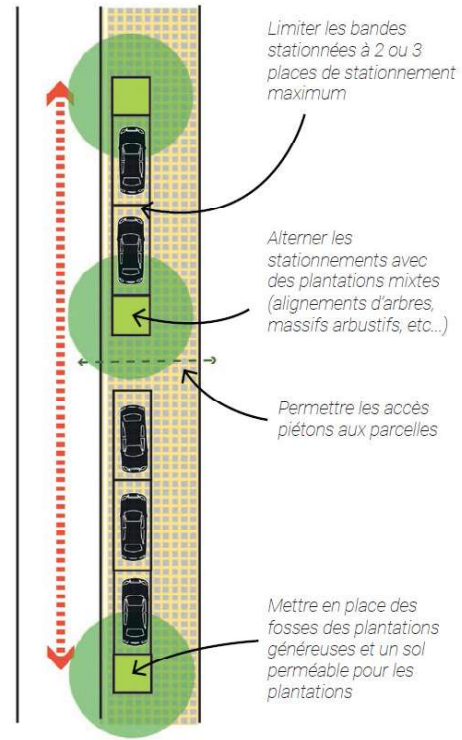
Exemples de traitement de stationnement

Le stationnement sera réalisé sous forme de placette-parking, ou ponctuellement de manière longitudinale en fonction notamment du profil de voirie, cf. exemples ci-après.

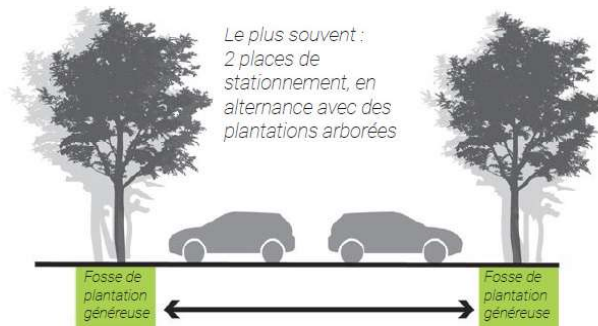
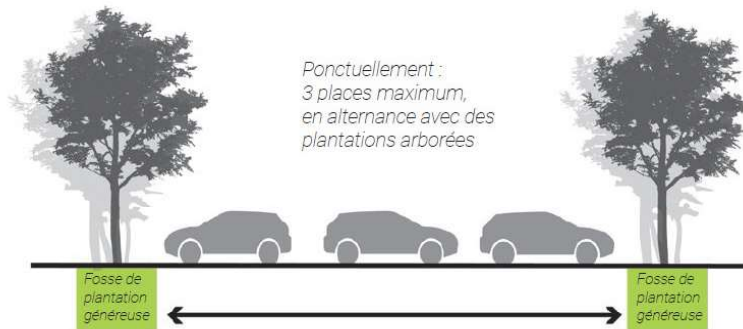
Exemple type de stationnement longitudinal sur voie de desserte :



Exemple type de stationnement longitudinal sur rue de quartier :



Exemple de rapports entre plantations et stationnements :



Les zones de stationnement devront privilégier des revêtements poreux pour assurer l'infiltration des eaux pluviales. Cette limitation de l'imperméabilisation doit être associée à une gestion intégrée prioritairement à ciel ouvert jusqu'à la pluie 100 ans.

→ voir également la bibliothèque des matériaux de l'OAP Construire aujourd'hui



Désimperméabilisation du parking du parc Elie Lotar à Aubervilliers (image de gauche) et désimperméabilisation des sols par l'usage de pavé enherbé (image de droite)

5.2 / UN STATIONNEMENT EN PLACETTES-PARKINGS

Connectées entre elles, les rues des quartiers à aménager pourront être ponctuées de placettes et de petites poches de stationnements, créant, à l'intérieur du projet, des espaces publics aux usages différents au cours de la journée/semaine (espaces récréatifs, stationnements...).

Les placettes-parkings permettent le stationnement des usagers et visiteurs. Ces espaces communs de-

ront être conçus de manière qualitative, densément plantés et arborés de manière à créer des lieux valorisant les entrées et le cœur des opérations. Le revêtement de sol minéral des placettes doit être au service d'une image apaisée de l'espace public afin de limiter au maximum le vocabulaire routier induit par l'enrobé.

Les distances à parcourir à pied ne devront pas dépasser entre 150 et 300 mètres maximum.

5.3 / UN STATIONNEMENT POUR LES VISITEURS À VÉLOS

→ En lien avec le POA, Mesures/Actions n° 1.5.3 « Faciliter le stationnement des vélos au domicile et à destination »

Pour faciliter les déplacements à vélo, les placettes-parkings ou le stationnement le long des voiries pourront être conçus pour accueillir le stationnement des vélos.

Ces localisations seront visibles et facilement accessibles au plus près des îlots. Il est recommandé qu'ils permettent l'attache des vélos de façon sécurisée et, si possible, étudiées pour accueillir à terme des abris couverts pour les cycles.

Les unités de stationnement vélos (identifiées comme la surface d'une place pour véhicules légers) permettent le positionnement de quelques arceaux (4 à 5 par exemple) pour le stationnement des vélos (8 à 10 par exemple).

L'implantation de ces unités sera positionnée de manière à ne pas entraver le cheminement des piétons et facilement accessibles, sur le trajets d'accès aux constructions, et non dissimulées.

