

## ELBORATION DU PLUI de GPSO ATELIER PUBLIC POUR UNE VILLE DES PROXIMITES : COMMENT SE DEPLACER SUR LE TERRITOIRE DE DEMAIN ?

19 avril 2023

**Objectif** : Identifier les moyens d'action pour faciliter les déplacements sur le territoire : stationnement, autopartage...

### Compte-rendu des échanges

**Durée** : 2h30 (18h30 - 21h00)

**Lieu** : Parc nautique départemental de l'Île de Monsieur – Sèvres

**Participants** : 15

#### **Déroulé des ateliers** :

- Travail sur table : répartition en 3 groupes – chaque groupe guidé par un animateur travaille de manière successive sur les deux thématiques.
- Restitution en plénière avec les rapporteurs.

1

#### **Deux thématiques traitées** :

- **Mobilité-espace public** : construction collective de l'OAP de façon « graphique » à partir de schéma vierges et cas de figure, définition de la légende et son contenu, ainsi que des limites et contraintes.
- **Règle de stationnement et logistique urbaine** :
  - Temps 1 : choix des objectifs réglementaires via un panel d'objectifs possibles, débat et priorisation
  - Temps 2 : choix d'outils et co-constructions de règles, réflexion sur leurs impacts, leurs limites, les écueils à éviter, formulations de préconisations

## Atelier « Mobilités et espaces publics »

Certains participants ont été perturbés par le fait que l'atelier ne traite pas directement de la question des transports en communs (itinéraires, fréquence, qualité de service). Il a été rappelé que ce sujet ne relève pas directement du PLUi mais que celui-ci peut, par exemple, accompagner le développement des transports en commun en facilitant leur accessibilité pour les modes actifs.

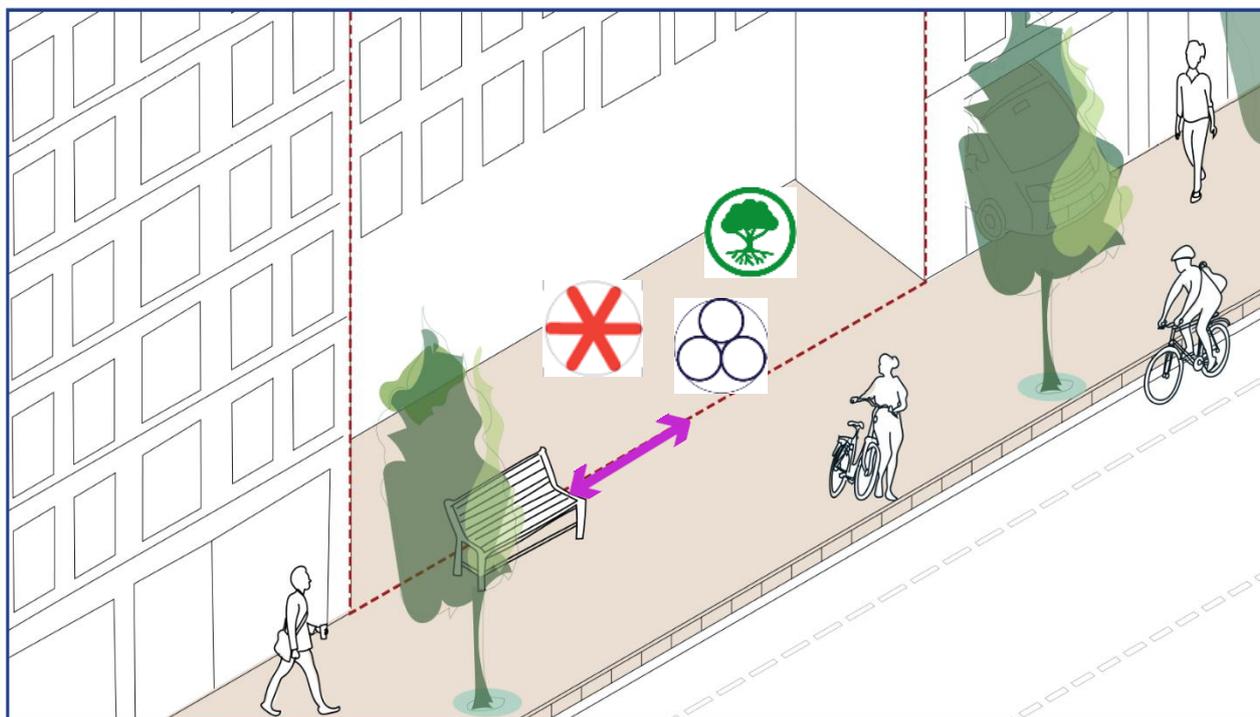
Le cadre de l'exercice consistait plus spécifiquement à imaginer des orientations d'aménagement favorables à la pratique des mobilités actives dans le cadre d'opérations en interface avec l'espace public.

Les pistes d'orientations évoquées sont les suivantes :

**Intitulé donné aux propositions de l'atelier : « Végétaliser et cohabiter »**

### Cas de figure 1

Construction d'un nouvel immeuble d'habitation avec un recul générant de l'espace libre en interface avec l'espace public.



2



Le retrait par rapport à l'espace public génère le plus souvent des espaces résiduels peu avenants, les immeubles implantés à l'alignement sont préférables.

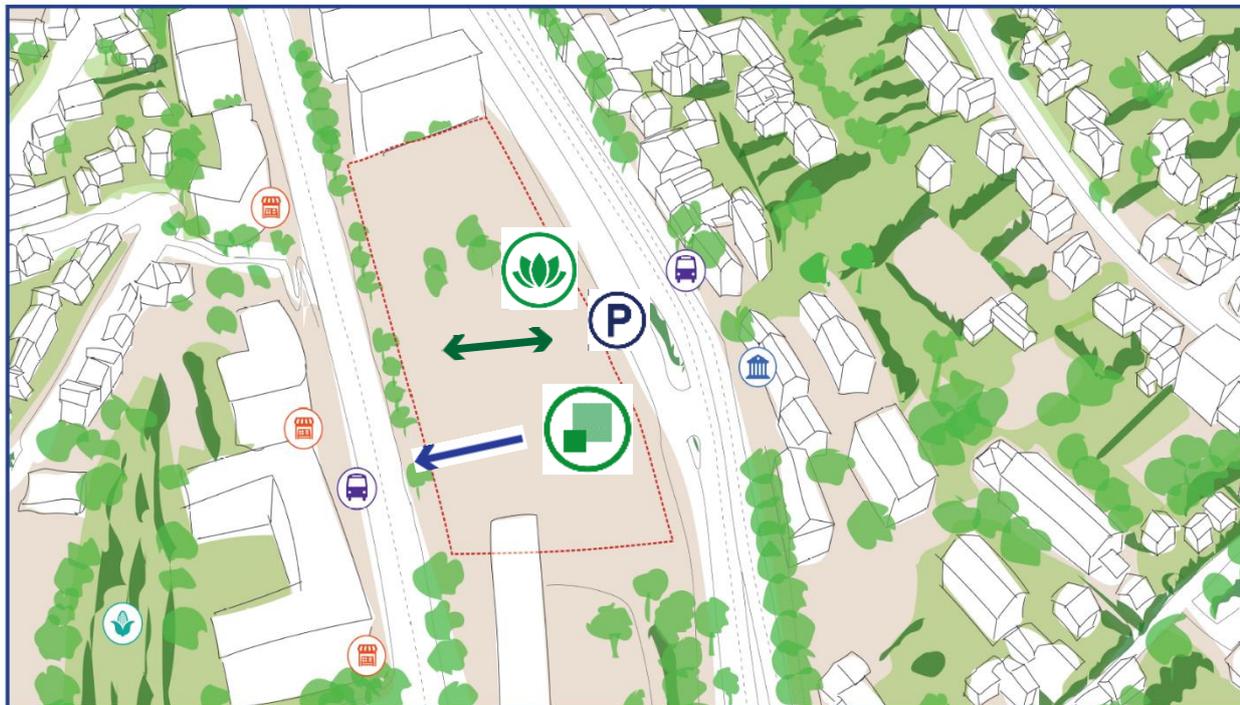
Dans le cas où l'immeuble en retrait serait un immeuble existant, les orientations d'aménagement seraient les suivantes :

-  - Privilégier une végétalisation qualitative de l'espace libre avec de la pleine terre et un aménagement paysager multi-strates et végétaliser les éventuelles clôtures.
-  - Veiller à ce que l'espace libre ne soit pas encombré par le stationnement automobile.
-  - Afin de faciliter la circulation des piétons et l'entrée et sortie des cyclistes, veiller à ne pas surcharger les espaces libres de mobilier.

**Intitulé donné aux propositions au cours de l'atelier : « Continuités piétonnes et végétales »**

**Cas de figure 2**

Construction de nouveaux immeubles et maisons au sein d'un quartier mixte, en mutation.



↙ Prévoir un maillage important du site avec des voies réservées aux piétons et quelques voies partagées avec les vélos. La circulation des véhicules motorisés reste à l'extérieur du site de projet.  
↘ Les voies vertes réservées aux modes actifs seront particulièrement végétalisées et ombragées.

↖ Prévoir une transition douce des formes urbaines avec des hauteurs dégressives du côté du tissu pavillonnaire mixte.



Maintenir et renforcer les continuités écologiques existantes : végétalisation continue et en cohérence avec les arbres et la végétation existante.



Prévoir suffisamment de stationnement pour les vélos, notamment aux niveaux des points d'accès du nouveau quartier.

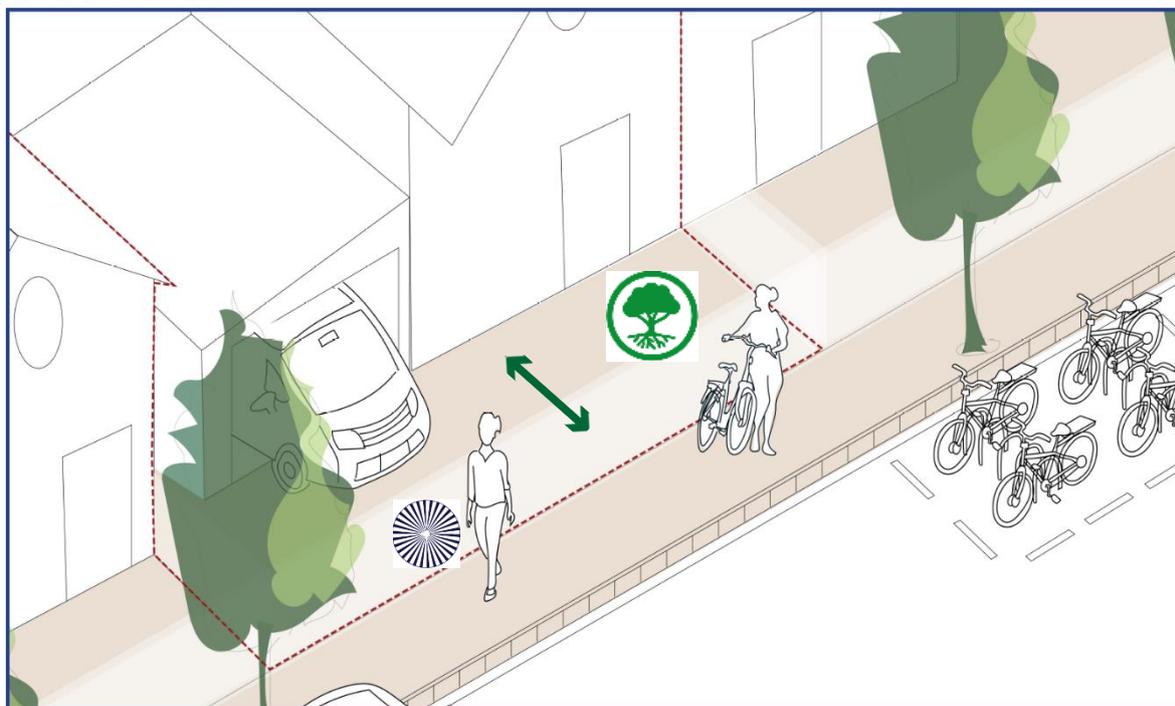


Prévoir un taux important de pleine terre (30% minimum) afin de garantir le développement d'arbres sur le long terme.

**Intitulé donné aux propositions au cours de l'atelier : « Participer à la qualité de l'espace public : ouverture paysagère et végétalisation »**

**Cas de figure 3**

Construction d'une nouvelle maison de type pavillon, avec un espace libre en front de parcelle.



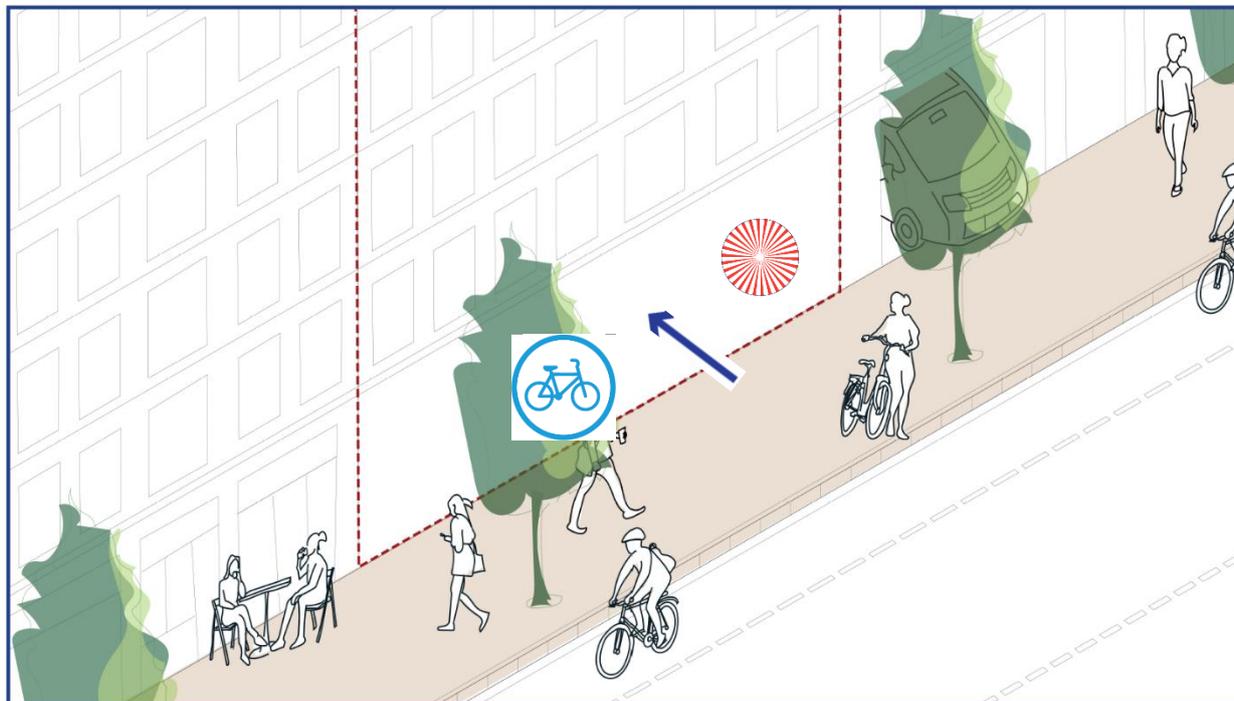
Ce cas a généré un débat entre les participants, partagés entre préservation de l'intimité et de la sécurité des habitants de pavillons, et maintien d'une ouverture visuelle avec l'espace public afin de construire un paysage ouvert et végétalisé.

-  - Privilégier l'implantation des maisons en recul de l'espace public dans le tissu pavillonnaire afin d'aménager un espace en front de parcelle végétalisé et permettant d'accueillir de nouveaux usages (stationnement vélo, trottinette, etc.).
-  Végétaliser les espaces libres et les clôtures en interface avec l'espace public en privilégiant des essences locales. Prendre soin à ne pas trop empiéter sur les trottoirs pouvant parfois être très étroits.
-  Prolonger les principes historiques de clôture (murs en pierre, murs bahuts avec barreaudage poreux...) tout en encourageant la plantation de haies et une certaine porosité permettant le passage de la petite faune.

**Intitulé donné aux propositions au cours de l'atelier : « Un cadre de vie agréable qui favorise les mobilités actives »**

**Cas de figure 4**

Construction d'un nouvel immeuble d'habitation sur rue, avec un commerce en rez-de-chaussée.



- 

- Ménager des vues vers les cœurs d'îlots avec des façades transparentes et privilégier des halls d'immeuble généreux et transparents, permettant à la fois d'accéder aux logements et au parking vélo de l'immeuble.
- 

- Prévoir des locaux de plain-pied et directement accessibles depuis l'espace public.
- 

- Prévoir la flexibilité et la mutabilité des niveaux de rez-de-chaussée du commerce vers le logement et inversement. Maximiser l'offre de locaux commerciaux à proximité des centralités en anticipant la diversité des besoins en termes de surfaces (possibilité de diviser des grandes surfaces ou de rassembler les petites surfaces)
- (Non localisé) Encourager la mixité de destination au sein des immeubles (notamment à destination des activités artisanales) en accordant un bonus de constructibilité pour les programmes mixtes.
- (Non localisé) Favoriser la mutualisation des parkings souterrains et des espaces de services (locaux poubelle) afin de libérer de l'espace commun au sein des opérations.

## Atelier « Règles de stationnement »

### Groupe 1

#### **Objectifs prioritaires :**

- 1. Développer la pratique des mobilités actives avec l'aménagement d'un réseau cyclable continu et sécurisé
- 2. Accompagner le développement des transports en commun / Développer la pratique des mobilités actives en améliorant l'accessibilité piétonne
- 3. Adapter la politique de stationnement en incluant des normes plafond pour les véhicules individuels au sein des opérations d'aménagement

#### **Synthèse des échanges :**

Il faut prévoir la réversibilité des places de stationnement, par exemple en cas de changement de destination. Le PLUi doit intégrer une souplesse sur les normes de stationnement, pour s'adapter aux évolutions futures. Cela nécessite **une démarche prospective**. Il ne faut pas se focaliser sur les pratiques actuelles uniquement.

De plus, il faudrait anticiper **une utilisation des espaces de stationnement souterrain pour d'autres usages**, ainsi qu'une mutation de ces espaces à terme. A titre d'exemple, certaines personnes âgées descendent dans ces espaces pendant les périodes de canicule, car ils représentent **des espaces de fraîcheur**. Ceux-ci pourraient donc représenter un outil de résilience du territoire face au changement climatique.

Il est proposé de **réduire les exigences de stationnement** en cas de foisonnement des places.

Il sera intéressant que les opérations de construction **tiennent compte de l'offre de stationnement dans les bâtiments existants à proximité**. Certains d'entre eux manquent de places de stationnement, et les véhicules débordent sur l'espace public. Les opérations doivent prévoir des places au sein des terrains, pour éviter d'exercer une pression supplémentaire sur l'espace public.

Pour les bureaux, les participants estiment qu'il faudrait établir des normes plafond assez exigeantes, pour **éviter que les salariés viennent en voiture**. Pour la définition de ces normes, il faudrait tenir compte de la desserte en transports collectifs.

Dans l'OAP Mobilité, il faudrait proposer un **traitement qualitatif du stationnement sur voirie**, pouvant **muer vers d'autres usagers à terme**. Cela impliquera de se projeter sur les évolutions futures, lorsque le taux de motorisation diminuera.

De plus, dans les aménagements de voirie des opérations futures, il faudrait éviter de fractionner l'espace public, avec un espace de circulation pour chaque mode. Il est préférable d'intégrer tous les modes au sein de la voirie de manière apaisée. De plus, **il faudrait éviter d'avoir deux files de stationnement sur les nouvelles voiries** (une de chaque côté de la voie).

Il est aussi demandé de **préserver et développer la trame de sentes urbaines**, afin de permettre des déplacements à pied directs et agréables vers les destinations quotidiennes.

## Groupe 2

### Objectifs prioritaires :

- 1. Développer la pratique des mobilités actives en améliorant l'accessibilité piétonne
- 2. Favoriser la cohabitation entre les différents modes de déplacements
- 3. Adapter la politique de stationnement en incluant des normes plafond pour les véhicules individuels au sein des opérations d'aménagement

### Synthèse des échanges :

Le règlement du PLUi devrait permettre **l'utilisation des parkings existants à proximité des opérations des constructions**. Le PLUi devrait être un outil d'optimisation du stationnement.

Dans cette logique, il faudrait envisager la mutualisation des places avec les parkings existants à proximité. A titre d'exemple, **les parkings des bureaux pourraient être occupés par les résidents la nuit**. Dans les immeubles mixtes, le stationnement pourrait être mutualisé entre les différentes destinations, le cas échéant. Par ailleurs, les parkings de certains équipements culturels ou sportifs n'étant occupés que ponctuellement, pourraient être mutualisés.

Concernant le stationnement pour les bureaux et les équipements, il devrait être plafonné, en tenant compte de la desserte en transports collectifs (certains équipements ne sont pas accessibles sans voitures).

Le règlement devrait aussi prévoir la création d'espaces poubelles au sein des terrains, afin **d'éviter l'encombrement des trottoirs**.

Par ailleurs, le PLUi pourrait établir des **emprises réservées pour la création de sentes piétonnes** dans les quartiers existants.

Dans l'OAP Mobilité, il faudrait établir en priorité des orientations en faveur des piétons. Les trottoirs doivent disposer d'une dimension permettant d'accueillir les piétons, **notamment les PMR**, de manière confortable. Il faudrait également **installer des bancs sur l'espace public**, pour inciter les personnes âgées à sortir. Il est aussi demandé de prévoir un jalonnement piéton vers les destinations principales du quartier.

Toutefois, il est demandé de « sanctuariser » les trottoirs, en évitant tout encombrement (ex : stationnement de voitures, de vélos, mobilier...). La multiplication de panneaux, poteaux, etc... est à éviter.

Au niveau des intersections, les passages piétons devraient être courts et directs. Il faudrait éviter les passages piétons en deux temps, avec ilot refuge, impliquant souvent un temps d'attente supplémentaire au feu.

Le piéton doit être l'usager de référence des aménagements, et non celui du dernier recours. **Il faut faire en sorte que la pratique de la marche soit la plus simple possible**, afin d'encourager ce mode.

Une hiérarchie de la voirie est à établir dans les opérations d'aménagement. Les aménagements de voirie doivent tenir compte du statut de chaque voie, ainsi que des flux de vélos / piétons attendus.

**Il faudrait limiter le trafic de transit à l'intérieur des opérations**, pour sécuriser les parcours des modes actifs. Mais, il ne faut pas pour autant interdire les flux non riverains. La circulation des bus est également à garantir. Certains dispositifs tels que les chicanes ou les sens de circulation peuvent dissuader le trafic de transit.

Pour les aménagements de voirie au sein des futures opérations d'aménagement, il faudra respecter les recommandations du CEREMA (ex : pistes cyclables, zones 30).

Pour les opérations développées sur de grandes parcelles, il faudrait prévoir une traversée piétonne au sein du terrain. De plus, **il est proposé de prévoir des accès piétons aux squares et autres espaces publics**, même lorsqu'ils sont entourés par des constructions privées (ces accès pourraient être fermés la nuit).