

# FICHE'1

2018 / NUMÉRO 1

## DU SCOT AU PLU : LE VELO DANS LES DOCUMENTS D'URBANISME

La situation géographique périphérique de l'ouest Cornouaille en fait un territoire dépendant de l'usage de la voiture pour les déplacements quotidiens. C'est face à ce constat que les élus ont voulu, par le SCoT, affirmer la nécessité de favoriser les circulations douces, en particulier le vélo, sur le territoire.

En effet, il existe une interaction évidente entre l'urbanisme et les déplacements. L'organisation urbaine influe directement sur les pratiques de déplacements et inversement, la planification des modes de transports agit sur la structuration d'un territoire. Ainsi, il est nécessaire de préciser que les documents d'urbanisme traitent la question des déplacements au travers de l'aménagement de l'espace et de l'occupation des sols.

Les PLU ont la charge de se rendre compatible au SCoT ouest Cornouaille, pour ce qui est de la thématique vélo, elle doit être intégrée dans les différents documents : le Rapport de Présentation, le Projet d'Aménagement et de Développement Durables, les Orientations d'Aménagement et de Programmation, le Règlement Graphique et Ecrit.

### LE RAPPORT DE PRÉSENTATION ETAT DES LIEUX ET DIAGNOSTIC

Le Rapport de Présentation (RP), au regard du Code de l'Urbanisme (art. L151-4), « s'appuie sur un diagnostic établi au regard des prévisions économiques et démographiques et des besoins répertoriés en matière de développement économique [...] de transports, de commerces, d'équipements et de services. »

Avant d'envisager le projet communal, il est nécessaire de réaliser un état des lieux du vélo sur le territoire tant au niveau des itinéraires, des aménagements que des services afférents (stationnements...).

Pour aboutir à un maillage cyclable cohérent du territoire, qui réponde aux besoins des différentes pratiques, il importe de faire l'état des lieux et le diagnostic des points suivants :

- les aspects de sécurités routières ;
- le trafic supporté par les voies traversées ;
- les itinéraires existants, leurs continuités avec les communes voisines et leurs niveaux de praticabilité ;
- les lieux générateurs et/ou récepteurs de déplacements ;
- les temps de parcours et les distances entre les pôles de services ;
- l'offre des stationnements vélos et les besoins à satisfaire ;
- l'analyse des pratiques (utilitaires, loisirs, sportives, familiales...).

La cartographie de l'offre existante permet de mettre en lumière le manque de connexions entre les itinéraires ainsi que le niveau de desserte plus ou moins important des équipements et services du territoire (exemple : cartographies du RP de Audierne-Esquibien, PLU en cours d'élaboration)<sup>1</sup>.

Cependant, un repérage de terrain permet de compléter cela avec l'analyse des pratiques de la population. Par cet outil, la commune connaît le niveau de pertinence et d'adaptabilité de ses aménagements vis-à-vis des attentes

des usagers.

De plus, depuis la loi ALUR, les PLU doivent également intégrer un diagnostic concernant le stationnement des vélos. Il permettra de développer les équipements nécessaires à des reports modaux adaptés aux offres disponibles sur le territoire (exemple : cartographie de recensement du RP de Loctudy)<sup>2</sup>. **Les communes pourront s'appuyer sur le diagnostic du Schéma Directeur Vélo ouest Cornouaille pour avoir un état des lieux complet dans leur RP.**

### LE PROJET D'AMÉNAGEMENT ET DE DÉVELOPPEMENT DURABLES QUEL PROJET POLITIQUE ?

Le Projet d'Aménagement et de Développement Durables (PADD) fixe les objectifs vers lesquels souhaite tendre la commune à un horizon de 10 ans en moyenne. Concernant le vélo, cela peut se matérialiser par l'affichage d'une volonté :

- de sécuriser les axes dangereux pour la cohabitation des usagers de la route ;
- de réintégrer la place des cycles et des piétons dans les projets d'aménagement ;
- de développer des infrastructures de qualité et une offre de stationnement adéquate.

Pour le développement de l'usage du vélo, il est pertinent de raisonner en termes d'itinéraires pour permettre des continuités cyclables entre les pôles de la commune (commerces, services publics, administratifs, lieux de loisirs...) et avec les communes voisines.

Selon leurs caractéristiques toutes les communes n'ont pas la possibilité de développer des aménagements cyclables en sites propres. Il est toute-

<sup>1-2</sup> Pour davantage de renseignement sur les exemples cités, contacter les communes concernées ou le SIOCA et l'A OCD (coordonnées au verso).

fois possible de favoriser le vélo dans le centre-bourg par l'apaisement de la vitesse et des stationnements adaptés.

De plus, d'autres objectifs peuvent encourager indirectement l'usage du vélo :

- privilégier le renouvellement urbain plutôt que l'extension urbaine et pérenniser les commerces de proximité ;
- localiser les urbanisations nouvelles ou les générateurs de déplacements à proximité des offres de transports existants (modes actifs, transports collectifs...) ;
- concentrer les services au sein des centres-bourgs permet de raccourcir les temps de parcours et facilite l'intermodalité.

Le PADD peut présenter plusieurs objectifs de développement du stationnement vélo : identifier des secteurs de localisation préférentiels, préciser la place du stationnement dans les programmes publics.

## LES OAP ORIENTATIONS D'AMÉNAGEMENT ET DE PROGRAMMATION URBANISME DE PROJET

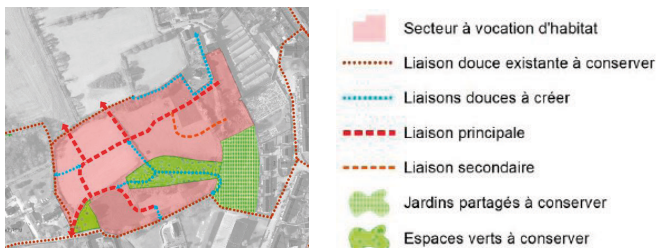
Comme le stipule l'article L.151-6 du Code de l'Urbanisme, « les OAP comprennent, en cohérence avec le PADD, des dispositions portant sur l'aménagement, l'habitat, les transports, les déplacements... »

Les OAP peuvent placer les cheminements cyclables comme réseau structurant dans les nouveaux secteurs à construire.

Les communes ont la possibilité de réaliser plusieurs types d'OAP :

- de centralité, elle comprend des orientations qui intègrent des liaisons cyclables en lien avec la programmation de l'habitat et les services et équipements existants et/ou projetés ;
- sectorielle, elle veille à ce qu'une continuité des liaisons douces soit assurée entre les différents quartiers ;
- thématique, elle permet de mettre en lien les différents modes de transports et d'assurer leur connexion (exemple : CC Coeur Côte Fleurie, réalisation de deux OAP thématiques, déplacements quotidiens et déplacements de loisirs).

Les localisations préférentielles du stationnement vélo peuvent être précisées sur les OAP. Les cheminements cyclables créés dans le cadre des OAP doivent être interconnectés et pensés en lien avec l'environnement existant.



Exemple : OAP du PLU de Douarnenez

## LE RÈGLEMENT

Le Règlement fixe, en cohérence avec le PADD, les règles générales et les servitudes d'utilisation des sols permettant d'atteindre les objectifs d'équilibre entre les espaces urbanisés et les espaces naturels et agricoles.

### Le plan de zonage - Règlement graphique

Les communes peuvent définir des emplacements réservés : ils permettent la création ou l'élargissement de voies ou l'amélioration de la perméabilité de certains ilots qui apparaissent comme des coupures urbaines.

En référence à l'article L.151-41 du CU, « le PLU peut instituer des servitudes consistant à indiquer la localisation prévue et les caractéristiques des voies et ouvrages publics à créer ou à modifier... » Elles permettent à la commune de repérer des terrains susceptibles d'être affectés à la réalisation d'un aménagement cyclable dont elle ne connaît pas encore l'emprise exacte.

### Le Règlement écrit

Les articles qui composent le règlement écrit permettent aux communes d'y définir des règles qui s'appliqueront ensuite aux projets d'aménagement.

L'article 3 (article 3.1, nouveau règlement), il permet d'améliorer la perméabilité (interdiction d'impasses) des ilots, nécessaire à des déplacements doux.

Le PLU de Loctudy indique que « la création d'une voirie en lieu et place d'un cheminement doux existant sera interdit », cela permet de préserver l'existant en attendant l'aboutissement d'un projet cyclable.

Les articles 6 (article 2.1, nouveau règlement), en milieu urbain, peuvent contribuer à diminuer la vitesse des automobilistes par la constitution d'un front bâti en bordure de voies. Cette mesure est particulièrement pertinente en centre-bourg, là où la cohabitation voiture-vélo est la plus dangereuse. L'article 12 (article 2.4, nouveau règlement) permet d'aller au-delà du nombre minimum de stationnement vélo sur l'espace privé lors de l'implantation de bâtiments neufs :

- à usage principal d'habitation ;
- à usage principal de bureaux ;
- à usage principal industriel ;
- accueillant un service public ;
- constituant un ensemble commercial (L.752-3 code de commerce) ou accueillant un cinéma.

Les normes de stationnement sont régies par les articles R111-14-4 à R111-14-8 du code de la construction et de l'habitation et par l'arrêté du 13 juillet 2016 du même code.

## LE PROJET OPÉRATIONNEL

Les OAP et le Règlement s'imposent respectivement aux permis de construire et aux permis d'aménager via un lien de compatibilité et un lien de conformité.

## Ce que dit le SCoT

Favoriser les déplacements doux dans toute nouvelle opération d'aménagement et dans les aménagements existants.

Ces réflexions devront s'inscrire dans une logique de liaisons permettant de relier les centres-villes aux nouvelles urbanisations, quartiers voisins, équipements et arrêts de transports en commun.

Le SCoT recommande aux collectivités d'élaborer des schémas directeurs de liaisons douces pour assurer leurs continuités.

Justine FONTAINE  
Syndicat Intercommunautaire  
Ouest Cornouaille Aménagement

Michael HÄUSLE  
Agence Ouest Cornouaille Développement

Rond Point de Kermaria 29120 Pont-l'Abbé  
Tél. 02 98 82 30 30 | Fax 02 98 82 32 18  
sioca@ouest-cornouaille.com | www.sioca.fr  
michael.hausle@ouest-cornouaille.com | www.pro-aocd.fr

www.sioca.fr - www.pro-aocd.fr

