



---

Élaboration du PLUi prescrite par délibérations du Conseil Communautaire des 26/11/2015 et 01/06/2017

Projet de PLUi arrêté par délibération du Conseil Communautaire du 24/01/2019

Dossier soumis à Enquête publique du 3 juin 2019 au 16 juillet 2019

PLUi approuvé par délibération du Conseil Communautaire du 19 décembre 2019

---

# PLAN LOCAL d'URBANISME INTERCOMMUNAL

<b>3.4</b>	<b>ORIENTATIONS D'AMENAGEMENT ET DE PROGRAMMATION « MOBILITE »</b>
------------	--



## TABLE DES MATIERES

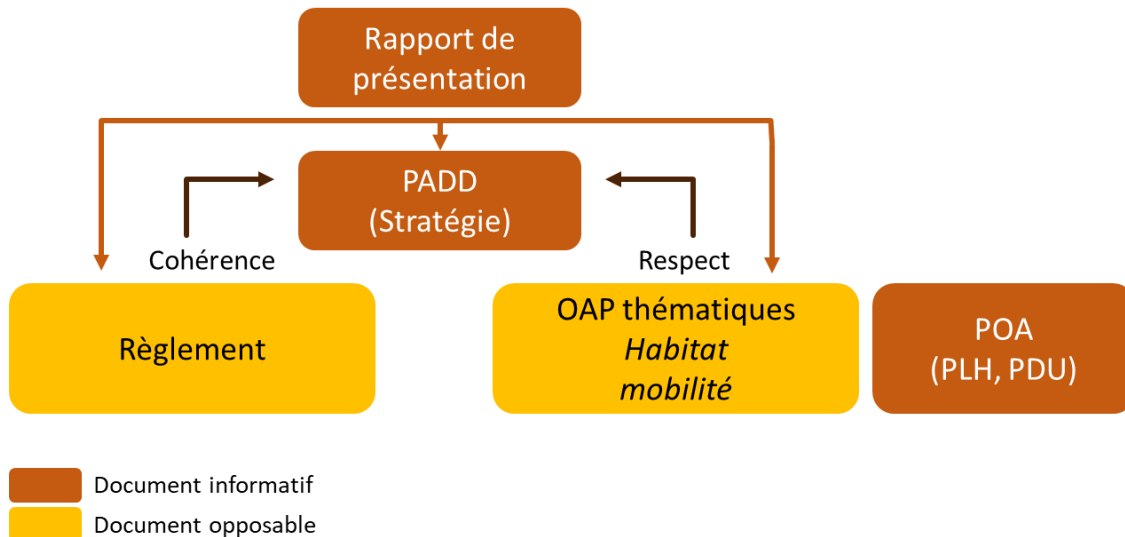
<b>1. PREAMBULE</b>	<b>5</b>
<b>2. FAVORISER L'ACCÈS AUX TRANSPORTS EN COMMUN</b>	<b>6</b>
<b>3. ENCADRER ET OPTIMISER L'OFFRE DE STATIONNEMENT</b>	<b>7</b>
<b>4. DÉVELOPPER UNE TRAME VIAIRE COHÉRENTE</b>	<b>9</b>
<b>5. DÉVELOPPER LA PRATIQUE DES MODES DOUX</b>	<b>12</b>
<b>6. INTÉGRER LA LOGISTIQUE URBAINE</b>	<b>15</b>
<b>7. GLOSSAIRE</b>	<b>16</b>



## 1. PREAMBULE

L'OAP mobilité a pour objet d'apporter des précisions aux choix d'aménagement pris (PADD) et aux principes à respecter en matière de desserte et équipements à développer sur le territoire pour favoriser la mobilité des personnes et des biens.

L'enjeu premier est la prise en compte de principes qualitatifs en matière de déplacements dans les projets, permettant ainsi la création d'opérations mieux intégrées à leur environnement (urbain ou rural).



Les projets urbains 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.

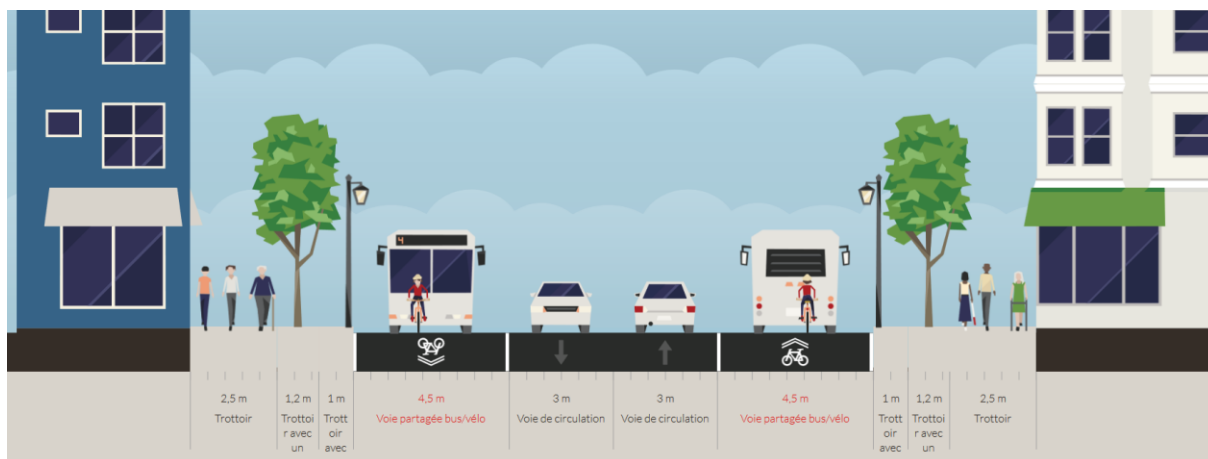
La présente OAP Mobilité est déclinée par thématique modale : les modes doux, la voirie, les transports en commun au sens large, le stationnement, et les livraisons.

## 2. FAVORISER L'ACCÈS AUX TRANSPORTS EN COMMUN

Pour les zones urbanisées (construction, extension, rénovation), l'accès à la zone doit être systématiquement orienté vers la voirie desservie en transport en commun, lorsqu'il y en a une (ou en projet). Les voiries créées ou rénovées doivent pouvoir accueillir le passage des bus, vélos et piétons.

A cet effet, pour faciliter le passage des bus, sauf contraintes techniques avérées, des voies d'une largeur minimale de 3 m sont nécessaires, notamment lorsqu'une circulation à double sens est autorisée. La largeur sera portée à 4,5m si la voirie est programmée en mixitée avec les vélos.

### Emprise type pour une voie urbaine équipée en couloirs bus



Source : Iter / © Streetmix

Lors de la création de nouveaux points d'arrêt du réseau Péribus, ceux-ci doivent systématiquement être rendus accessibles pour tous (y compris les usagers à vélo), pas seulement au niveau des quais mais aussi au niveau des cheminements d'accès. Les arrêts majeurs du réseau de bus (Plus de 50 montées par jour) seront équipés en arceaux vélos afin de permettre l'intermodalité entre les deux modes de transport.



**Exemple de positionnement d'accès principal à un bâtiment nouvellement construit en zone desservie par les transport en commun**

Un principe de réserve foncière sera appliqué sur les axes concernés par le réseau structurant de bus. Tout projet privé ou public devra s'y conformer, même en l'absence d'emplacement réservé.

### **3. ENCADRER ET OPTIMISER L'OFFRE DE STATIONNEMENT**

Le stationnement fait partie intégrante du système de mobilité d'un territoire. Il est un des principaux leviers au report modal et doit par ailleurs être intégré à la réflexion dans l'accompagnement vers la transition du parc automobile vers des motorisations non thermiques.

#### Contenir l'offre en stationnement là où des solutions de mobilités alternatives crédibles existent

- Concernant le stationnement résidentiel, les opérations de construction, extension, réhabilitation respectent un plafond de 1 place de stationnement par logement dans un rayon de 300m autour des points d'arrêt du réseau de transport en commun structurant (lignes fortes du réseau). Cela doit se traduire par une restitution (dans le cas des parkings en surface) vers les emprises dédiées à l'espace public, la voirie et la circulation.
- Concernant le stationnement dans l'espace public, ce dernier pourra être organisé au grés de la mise en palce des projets mobilités structurants tels que les aménagements cyclables ou encore les voies bus mais également lors de projets de rénovation urbaine.

#### Accompagner le développement des véhicules électriques

L'objectif premier est d'assurer un maillage du territoire en point de rechargement pour les véhicules électriques, sur le domaine public comme privé, afin de permettre la transition vers d'autres types de motorisation.

- Concernant les nouvelles opérations immobilières, la prise en compte des nouvelles motorisations (en particulier électrique) devra être systématisée lors de la réalisation de places de stationnement : 25% des places de stationnement créées devront pouvoir être équipées à l'avenir d'une borne électrique. Ainsi, des aires de stationnement privées (bureaux, commerce, logement) sont prévues conformément au règlement d'urbanisme : le promoteur prévoit les gaines et fourreaux ainsi que l'emprise nécessaires pour qu'une place de stationnement sur quatre ait un accès à une borne électrique.

Pour les opérations de plus de 30 logements, l'aire de stationnement sera équipée d'une ou deux bornes électriques dès la livraison.

- Concernant le stationnement à usage public, lorsqu'une borne électrique est installée dans une zone commerciale ou sur la voirie publique, elle doit être en recharge rapide.
- Concernant le stationnement sur les parkings relais, ou sur les aires de covoiturage, sauf impossibilité technique avérée, les bornes de recharges électriques doivent être à recharge lente.

Les normes standards de point de charge électrique sont précisées par l'AVERE (Association nationale pour le développement de la mobilité électrique) dans le « Guide technique pour la conception et l'aménagement des IRVE - Décembre 2014 ». Elles devront être suivies par les opérateurs.

### Les standards de prises

#### Charge normale

L'aménageur doit prévoir :

- une prise type 2 (ou type 2S) correspondant à la norme EN62196-2 pour la recharge en mode 3
- une prise type E (prise domestique usuelle en France) par station pour la recharge en mode 1 ou 2 ;

Certaines situations échappent par ailleurs à l'obligation de s'équiper en chargeurs de type 2. C'est notamment le cas des points de recharge non accessibles au public d'une puissance inférieure ou égale à 3,7 kW lorsqu'ils sont installés dans un bâtiment d'habitation privée ou lorsque leur fonction principale n'est pas de recharger un véhicule électrique. Une simple prise E/F, équipée d'un socle adéquat, suffira alors.

#### Charge rapide

Le décret sur les infrastructures de recharge retient le tri-standard uniquement pour les points de recharge accessibles au public jusqu'à la fin 2024. Toute station de recharge rapide doit être ainsi équipée de :

- un câble pour courant alternatif avec un connecteur type 2 ;
- un câble pour courant continu avec un connecteur type CHAdeMO (configuration AA comme décrit dans la norme EN62196-3) ;
- un câble pour courant continu avec un connecteur type Combo2 (configuration FF comme décrit dans la norme EN62196-3)

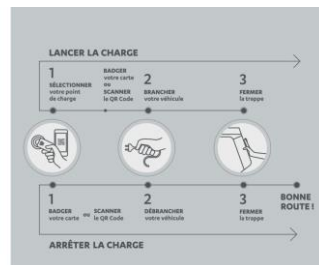
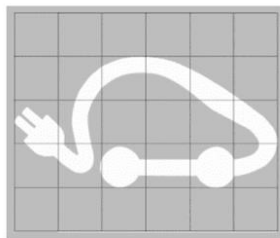
Si, pour des contraintes techniques, le tri-standard ne peut être installé directement sur la borne, il est possible de prévoir des bornes complémentaires à proximité immédiate exploitées par un opérateur tiers d'infrastructure de recharge.

Les stations de recharge rapide à usage strictement privé ne sont pas soumises à ces obligations.

### Signalisation

Les bornes de recharge électrique devront être visibles, lisibles pour un usage aisé de celles-ci et adaptées à l'usage de toute personne équipée d'une voiture électrique ou hybride.

Les points de recharge seront signalés par un panneau de signalisation européen pour bornes de recharge, un pictogramme pour emplacement de recharge. Enfin le revêtement au sol (à adapter en fonction de la localisation de la borne) devra permettre l'identification immédiate.



Les principes de rechargement seront explicitement décrit à chaque point de recharge.

Les grands principes de mises en œuvre des points de recharge pour véhicule électrique sont par ailleurs décrit dans le guide du CEREMA « Réglementation et préconisations de mise en œuvre sur la voie publique ».



## 4. DÉVELOPPER UNE TRAME VIAIRE COHÉRENTE

La prise en compte de tous les modes de déplacement est un préalable à l'aménagement de voirie de circulation. Cette prise en compte revêt des formes différentes selon la nature de la voirie et son insertion dans la trame viaire.

Pour toute opération, un principe général de hiérarchisation des voies sera appliqué, faisant varier les caractéristiques techniques de la voirie (profil, revêtement) et sa réglementation (vitesses de circulation, stationnement, véhicules autorisés), en accord avec le schéma de hiérarchisation de la voirie. La trame viaire permettra de distinguer réseau structurant et réseau de desserte.

Les voies structurantes assurent une fonction circulatoire et sont le support de flux d'échanges, notamment entre quartiers. L'enjeu principal consiste à éviter les effets de coupures qu'elles peuvent induire, en particulier pour les modes doux.

L'organisation et le traitement des voies de desserte devront permettre une circulation partagée et apaisée, favorable à la pratique des modes doux, et traduisant un usage de proximité.

Ce principe de trame viaire hiérarchisée s'appliquera également aux opérations d'aménagement de zones d'activités et commerciales. Le calibrage des voies de circulation dans ces zones tiendra compte des contraintes de circulation liées aux poids lourds (en particulier les zones de retournement) et de risque de conflits d'usage (sécurité routière).

L'insertion des voiries nouvellement créées dans la trame viaire existante respectera la continuité de cette dernière dans la vocation des axes (continuité d'axes structurants par exemple). Il s'agit également d'éviter que les parcelles bénéficient d'un accès direct privatif sur le réseau structurant.

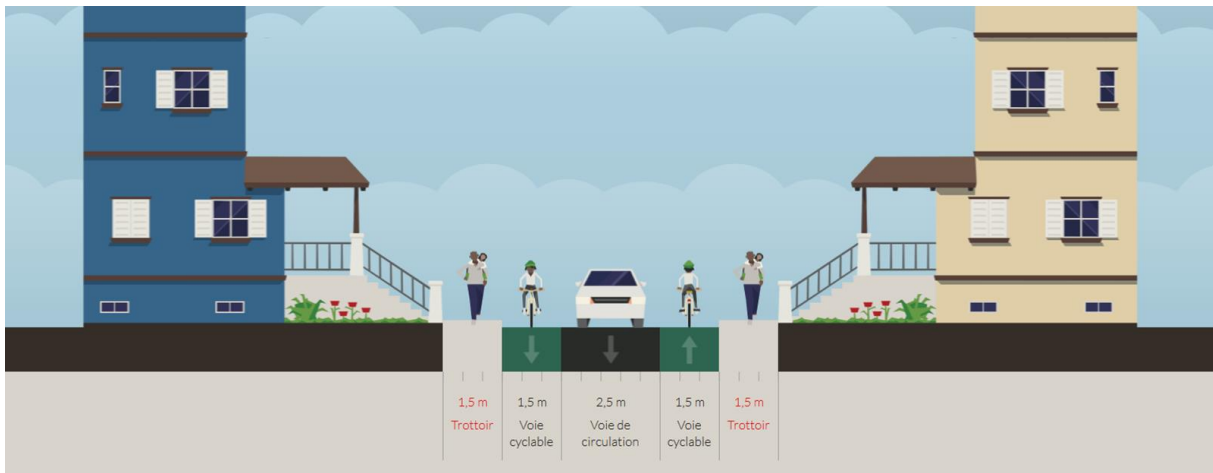
Les coupes ci-dessous précisent les principes généraux de calibrage et de partage des voiries en fonction de leur vocation et de la vitesse de circulation autorisée.

### Emprise type pour une voirie de desserte à sens unique avec limitation de vitesse à 30 km/h



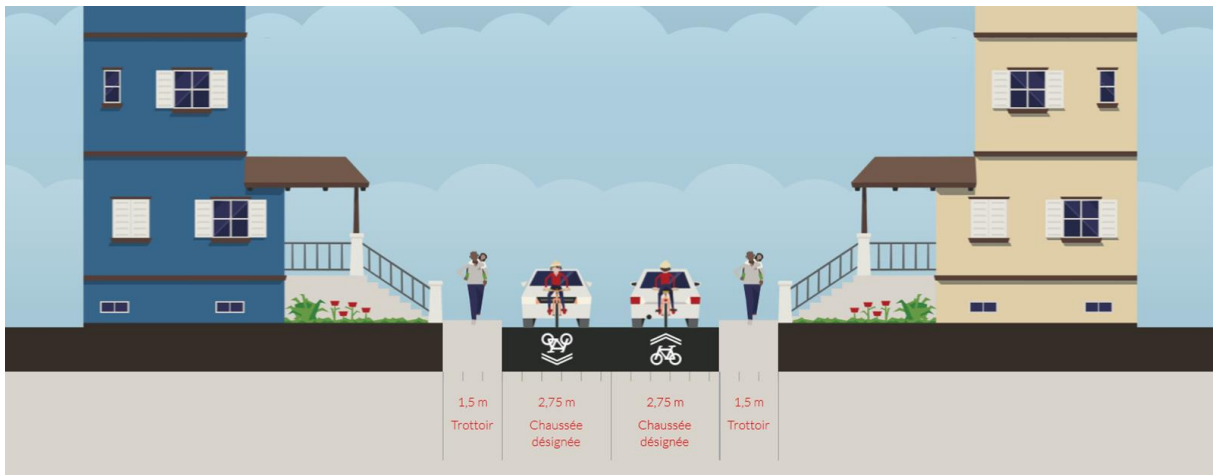
Source : Iter / © Streetmix

**Emprise type pour une voirie à sens unique avec limitation de vitesse à 50 km/h**



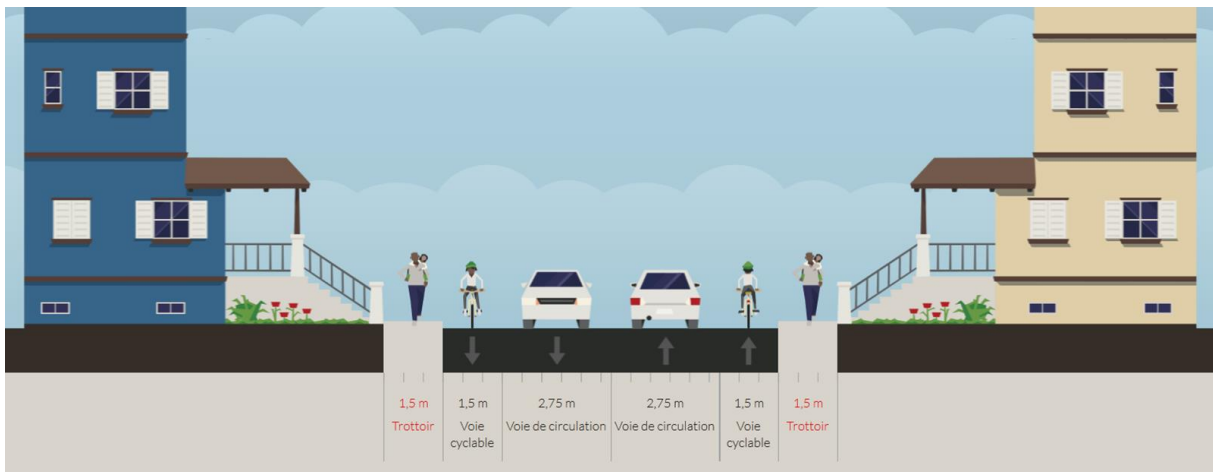
Source : Iter / © Streetmix

**Emprise type pour une voirie de desserte à double sens de circulation avec une limitation de vitesse à 30 km/h**



Source : Iter / © Streetmix

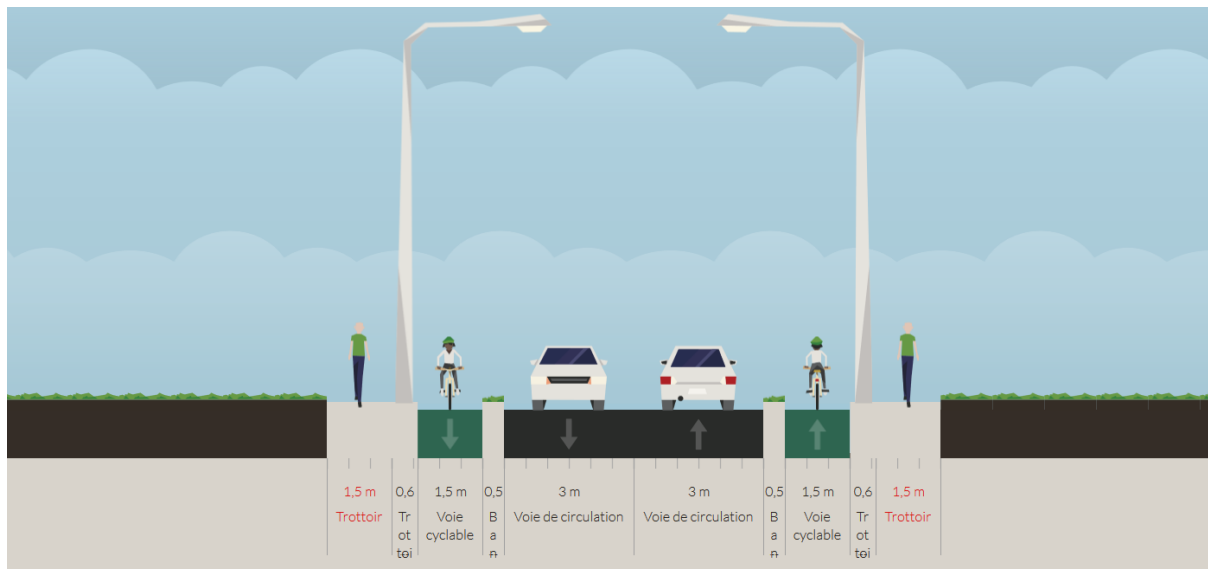
**Emprise type pour une voirie structurante d'agglomération à double sens de circulation avec une limitation de vitesse à 50km/h**



Source : Iter / © Streetmix

La largeur des voies de circulation sera portée à 3m s'il s'agit d'un axe emprunté par le réseau Péribus.

**Emprise type pour une voirie structurante d'agglomération à double sens de circulation avec une limitation de vitesse supérieure à 50km/h**



Source : Iter / © Streetmix

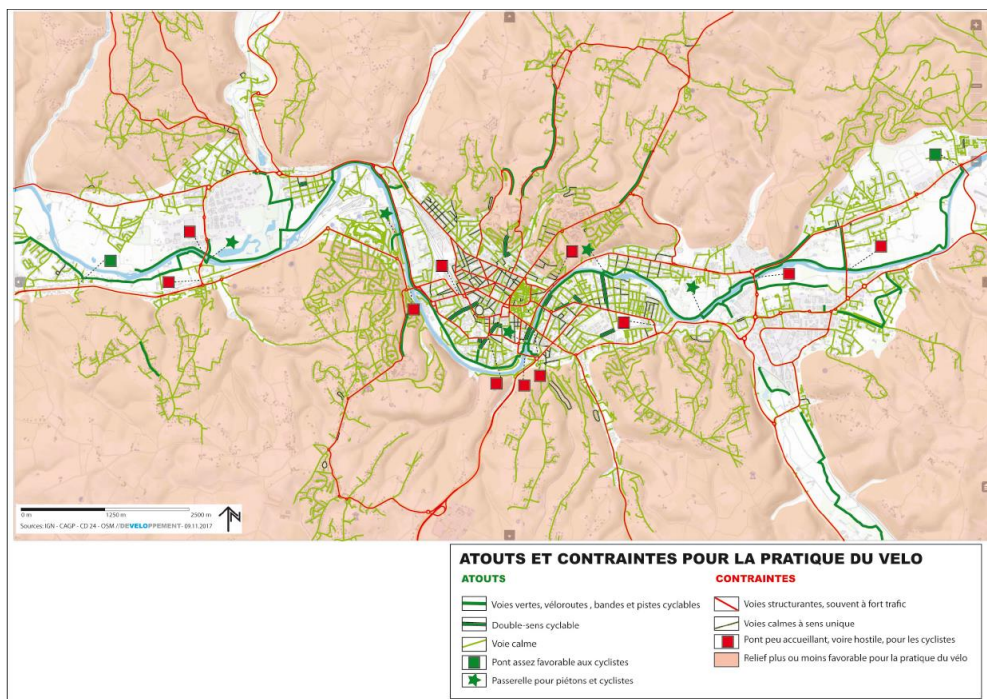
## 5. DÉVELOPPER LA PRATIQUE DES MODES DOUX

Les modes doux représentent l'ensemble des pratiques de mobilité non motorisées (sauf véhicules légers à assistance électrique).

Leur développement est un enjeu majeur pour la Communauté d'Agglomération du Grand Périgueux et se traduit dans le plan d'action du volet Transport et Déplacements du PLUi par l'élaboration du Schéma Directeur cyclable. Ce dernier constitue un outil de planification de la politique cyclable de l'agglomération pour les 10 prochaines années. Il classe le territoire en deux secteurs d'intervention, le secteur du cœur d'agglomération, propice à la pratique du vélo au regard des courtes distances parcourues dans son périmètre, et, par opposition, le secteur en dehors du cœur d'agglomération où l'enjeu principal consiste à apaiser les circulations motorisées dans les bourgs et créer un maillage.

Les actions mises en avant dans le schéma cyclable sont les suivantes :

- Concentrer les efforts pour l'augmentation de la part modale du vélo là où les potentialités sont les plus grandes : dans le cœur d'agglomération et dans les bourgs entièrement ou partiellement situés sur un relief faible.
- Optimiser la voie verte des berges de l'Isle en tant qu'axe structurant d'un réseau cyclable qui offre un bon maillage du cœur d'agglomération. Ce maillage doit intégrer l'accessibilité des pôles de déplacements à vélo.
- Assurer des entrées/sorties sécurisantes du cœur d'agglomération, dont le prolongement de la V90 vers l'est.
- Modérer le trafic automobile (en nombre et en vitesse) dans l'agglomération principale et apaiser la circulation dans tous les bourgs.
- Traiter le stationnement des vélos en adéquation avec les besoins.
- Prendre en compte tous les motifs de déplacements des cyclistes afin de favoriser la pratique du vélo au maximum.
- Faciliter l'utilisation du vélo par les jeunes.
- Mettre en œuvre des actions de communication et des services pour accompagner l'évolution de l'usage du vélo.



La continuité des cheminements :

En matière de cheminements piétons et cycles, les prescriptions suivantes devront être respectées :

- Les îlots construits devront être perméables les uns avec les autres, et des connexions seront assurées avec les cheminements existants sur l'espace public (perméabilité avec la trame verte et bleue urbaine).
- Les cheminements piétons et cycles de la zone privée à usage public devront être connectés aux cheminements de l'espace public, y compris en matière de jalonnement.
- Les opérations d'aménagement et de renouvellement urbain devront également intégrer les prescriptions du schéma cyclable.

**Typologie des pictogrammes piétons et vélos et domaines d'application**

Typologie de pictogrammes	Figurine cycliste + double chevron	Figurine cycliste + flèche	Figurine piéton seul	Figurine cycliste + figurine piéton
Domaine d'emploi recommandé	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Carrefours</li> <li>• Section courante (hors double sens cyclable)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Sens réservé aux cyclistes dans un double sens cyclable</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Espace utilisé par les piétons</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Traversée de chaussée par une voie verte</li> </ul>

Source : CEREMA

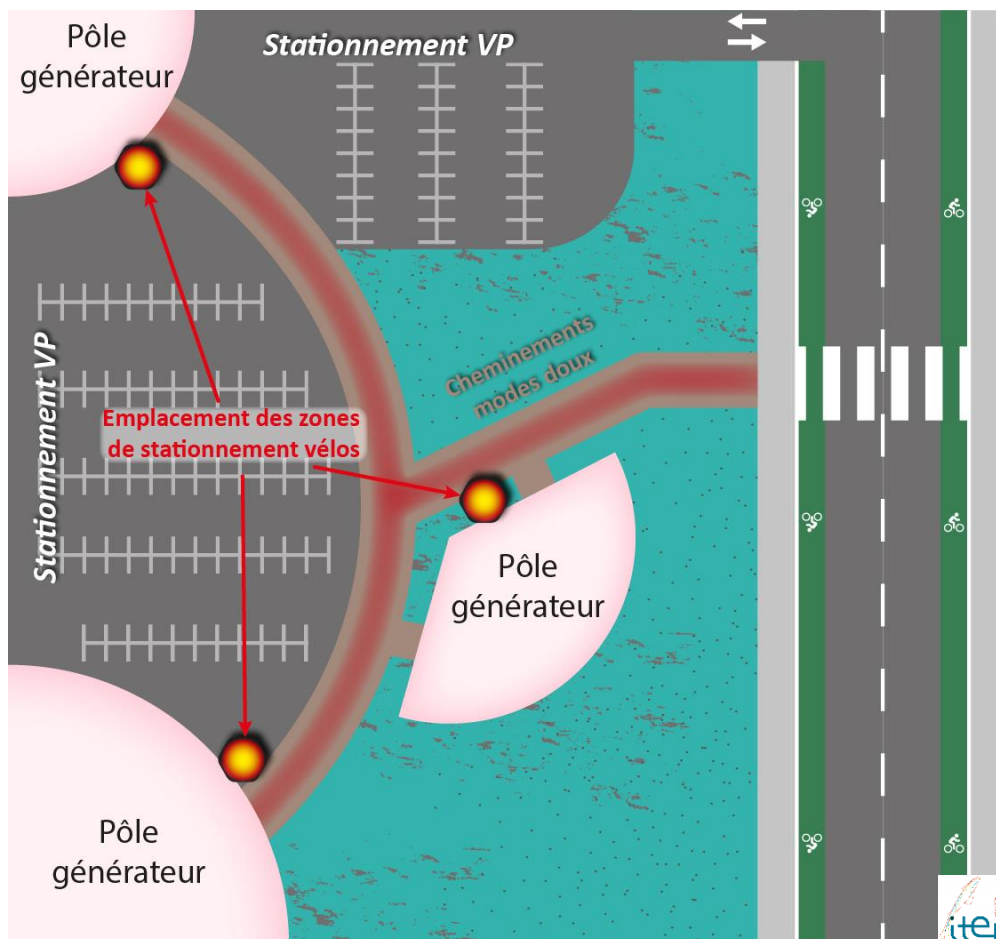
Le stationnement des vélos :

En matière de stationnement pour les vélos, les prescriptions suivantes devront être respectées :

- Concernant le stationnement « résidentiel » : le règlement d'urbanisme intègre l'obligation de mise en place de stationnement vélo lors d'opérations de construction ou de réhabilitation de logements, à partir de deux logements. Là où une impossibilité technique d'implantation de stationnement vélo dans le périmètre du projet immobilier est avérée, notamment en secteur sauvegardé, une solution alternative de stationnement pour les vélos sera proposée type local sécurisé dans l'enceinte d'un parking en structure, ou sur l'espace public.

- Concernant le stationnement « public » : Sur un espace public, ou à usage public (type zone commerciale), la mise en place de stationnement vélos devra respecter le schéma cyclable qui précise le type de mobilier (ouvert, couvert, fermé) à mettre en œuvre, ainsi que les principes de localisation vis-à-vis du ou des pôles générateurs de déplacements et du flux de piétons.

### Exemple d'emplacements de stationnements vélos dans un environnement de pôles générateurs



De manière générale, pour chaque projet d'aménagement (construction, extension, réhabilitation), le service mobilité du Grand Périgueux devra être concerté afin que les modes doux soient systématiquement pris en compte et intégrés aux projets, en amont du dépôt du permis de construire.

## 6. INTÉGRER LA LOGISTIQUE URBAINE

Afin d'organiser et orienter au mieux les flux de marchandises (essentiellement en zone urbaine), des zones de stationnement dédiées à cet usage seront identifiées et aménagées. Toute zone de stationnement pour livraison, dans le cadre d'une création, extension ou réhabilitation de zones commerciales ou d'activités, doit être positionnée de façon à ne pas impacter l'usage de l'espace public.

Sur les secteurs les plus urbains, des quais de livraison devront être aménagés afin de permettre le stationnement des véhicules de livraison et la dépose/ reprise de marchandise. Ces emplacements dédiés aux livraisons pourront être libérés au tout public (stationnement libre) sur les créneaux horaires non autorisés à la livraison en ville.

Au sein des secteurs urbains, dans les environnements les plus contraints, les quais de stationnement livraison devront être adaptés aux véhicules autorisés (petits véhicules motorisés, véhicules non motorisés type tripoteur/ vélo cargo...).



Il est préconisé une signalétique verticale et horizontale explicite (panneau avec précision des horaires, marquage au sol qui délimite l'emplacement : Les normes n'existant pas en la matière, le service compétent du Grand Périgueux précise la taille de ces emplacements et leur signalisation).

## 7. GLOSSAIRE

- BHNS : Bus à Haut Niveau Service
- Déplacement : trajet pouvant inclure plusieurs voyages en correspondance
- Logistique urbaine : manière d'acheminer dans les meilleures conditions les flux de marchandises qui entrent, sortent et circulent dans la ville ou l'agglomération.
- Motorisations non thermiques : véhicule alimenté par un autre mode alimenté que l'essence ou le gazole (diesel)
- Pôle générateur de déplacements : équipement ou service qui génère des flux de voyageurs ou de marchandises en lien avec son « activité ». Exemple : école, gare, cinéma, entreprise, etc.
- Signalétique : installation visant à orienter à indiquer une information à l'utilisateur. Il s'agit de signalétique verticale (généralement des panneaux) et horizontale (généralement un marquage au sol)
- Trame viaire : réseau d'infrastructure routière maillée, connectée