



# Orientations d'aménagement et de programmation (OAP)

5.2 : OAP thématique Mobilités

Plan Local d'Urbanisme intercommunal

Version pour approbation décembre 2024

*Vu pour être annexé à la délibération d'approbation du PLUi en date du 11/12/2024*

## Table des matières

<b>1. PREAMBULE .....</b>	<b>1</b>
Rappel du contexte réglementaire.....	0
Extrait de l'article L. 151-6 du Code de l'urbanisme .....	0
Article L. 151-7 du Code de l'urbanisme .....	0
<b>2 . INTRODUCTION .....</b>	<b>1</b>
Le contexte de l'orientation d'aménagement et de programmation .....	2
L'objectif et la mise en œuvre de l'OAP thématique mobilités .....	2
<b>3. PRINCIPES DE MOBILITES.....</b>	<b>4</b>
Voirie .....	5
Principes généraux .....	5
Principes pour les rues structurantes, rues de quartier et voies de dessertes locales .....	7
Cheminements doux .....	9
Stationnement.....	10
Principes généraux .....	10
Modes actifs .....	11
Principes généraux .....	11

# 1. PREAMBULE

## RAPPEL DU CONTEXTE REGLEMENTAIRE

### *Extrait de l'article L. 151-6 du Code de l'urbanisme*

---

Les orientations d'aménagement et de programmation comprennent, en cohérence avec le projet d'aménagement et de développement durables, des dispositions portant sur l'aménagement, l'habitat, les transports et les déplacements.

### *Article L. 151-7 du Code de l'urbanisme*

---

Les orientations d'aménagement et de programmation peuvent notamment :

- 1) Définir les actions et opérations nécessaires pour mettre en valeur l'environnement les paysages les entrées de villes et le patrimoine lutter contre l'insalubrité permettre le renouvellement urbain et assurer le développement de la commune ;
- 2) Favoriser la mixité fonctionnelle en prévoyant qu'en cas de réalisation d'opérations d'aménagement, de construction ou de réhabilitation un pourcentage de ces opérations est destiné à la réalisation de commerces ;
- 3) (abrogé) ;
- 4) Porter sur des quartiers ou des secteurs à mettre en valeur, réhabiliter, restructurer ou aménager ;
- 5) Prendre la forme de schémas d'aménagement et préciser les principales caractéristiques des voies et espaces publics ;
- 6) Adapter la délimitation des périmètres, en fonction de la qualité de la desserte, où s'applique le plafonnement à proximité des transports prévu aux articles L 151-35 et L 151-36 ;
- 7) Définir les actions et opérations nécessaires pour protéger les franges urbaines et rurales. Elles peuvent définir les conditions dans lesquelles les projets de construction et d'aménagement situés en limite d'un espace agricole intègrent un espace de transition végétalisé non artificialisé entre les espaces agricoles et les espaces urbanisés, ainsi que la localisation préférentielle de cet espace de transition ;
- 8) Dans les communes non couvertes par un schéma de cohérence territoriale, identifier les zones d'accélération pour l'implantation d'installations terrestres de production d'énergies renouvelables arrêtées en application de l'article L. 141-5-3 du code de l'énergie.

## 2. INTRODUCTION



## LE CONTEXTE DE L'ORIENTATION D'AMENAGEMENT ET DE PROGRAMMATION

Les Orientations d'Aménagement et de Programmation (OAP) sont une des pièces obligatoires constitutives du Plan Local de l'Urbanisme intercommunal. Elles participent à la mise en œuvre du projet d'aménagement et de développement durables (PADD), dans un principe de compatibilité.

L'article L151-7 du code de l'urbanisme précise que les OAP ont pour objet de « définir les actions et opérations nécessaires pour mettre en valeur l'environnement, les paysages, les entrées de villes et le patrimoine, lutter contre l'insalubrité, permettre le renouvellement urbain, favoriser la densification et assurer le développement de la commune ».

En complément du règlement qui existe dans le PLUi, la mise en place d'une Orientation d'Aménagement et de Programmation sur la thématique des mobilités est apparue comme l'outil le plus pertinent pour concilier les objectifs de diversification des modes de déplacements, de sécurisation des modes de déplacements et de contribution à la transition énergétique du territoire avec des politiques de développement, de renouvellement urbain et d'aménagement de l'espace public.

L'OAP « mobilités » prend appui tout d'abord sur le diagnostic et les enjeux liés aux déplacements qu'il soulève. Cette OAP s'inscrit également en cohérence des ambitions du PADD en matière de déplacements et de mobilités. L'orientation 8 du PADD est d'ailleurs spécifiquement dédiée à ce sujet (« Proposer des alternatives aux besoins quotidiens de mobilités »).

## L'OBJECTIF ET LA MISE EN ŒUVRE DE L'OAP THEMATIQUE MOBILITES

Les OAP sont opposables lors de la délivrance des autorisations d'urbanisme non pas en termes de conformité, mais en termes de "compatibilité", c'est à dire qu'il ne doit pas y avoir de contradiction majeure entre l'orientation et la mesure d'exécution. Autrement dit, le projet ne doit pas remettre en cause les orientations. Mieux, le projet doit les mettre en œuvre. Elle vise à orienter tout projet d'aménagement et de construction développé sur le territoire (public comme privé).

Le PLUi de la communauté de communes du Pays de Honfleur-Beuzeville définit :

- Des OAP dites « sectorielles » : élaborées à l'échelle de sites de projet
- Des OAP dites thématiques dont la présente OAP thématique « Mobilités », cette dernière s'établissant à l'échelle de l'ensemble du territoire intercommunal.
- Toutes les OAP qu'elles soient thématiques ou sectorielles s'appliquent de façon concomitante. En cas de superposition entre principes des différentes OAP, les orientations définies à une échelle plus précise prévalent sur celles qui sont établies à une plus grande échelle.
- Entre l'OAP Mobilités et les principes d'OAP sectorielles, les orientations des OAP sectorielles prévalent dans la mesure où ces dernières sont réalisées à des échelles plus fines que l'OAP Mobilités.

À travers cette OAP, la collectivité expose les objectifs qui doivent être suivis en matière de mobilités. Cette OAP va présenter les principes généraux qui seront applicables pour :

- L'organisation du réseau viaire et l'aménagement des voiries ;
- L'organisation du stationnement et du covoiturage à l'échelle de l'intercommunalité ;
- L'aménagement et le développement des réseaux cyclables et piétons ;

Les projets d'aménagement et de construction devront intégrer ses orientations dans leur conception. Les projets qui iraient à l'encontre des orientations développées dans cette OAP ne seront pas autorisés sur le territoire.

### 3. PRINCIPES DE L'OAP MOBILITES



## VOIRIE

### *Principes généraux*

---

- Lors du réaménagement ou la création de nouvelles voies, les porteurs de projets, publics ou privés, veilleront à l'équilibre du partage de la voirie entre tous les modes de déplacements. En fonction du contexte local, l'espace sera aménagé de manière à assurer le confort et la sécurité des usagers et plus particulièrement des piétons, des personnes à mobilité réduite et des cyclistes.
- Si la réservation de voies spécifiques pour chaque mode est techniquement impossible (largeur de voirie insuffisante, ...) une limitation de la vitesse sera mise en place par l'aménagement de zones de circulation apaisée (zone 30, zone de rencontre, aire piétonne). Cela permettra une meilleure circulation et une meilleure cohabitation de tous les modes de transports.
- Une hiérarchisation des voies sera faite pour toutes les opérations. Ce principe permettra de faire apparaître le profil de la voirie et ses usages (optimisation du stationnement, limitation de la vitesse, positions des accès...). L'aménagement et le traitement de ces voies (revêtements, vitesse de circulation ...) seront à adapter selon le niveau de la voie.
- Ainsi, quatre niveaux seront à distinguer dans les voies :
  - Les rues structurantes : La fonction première est d'assurer la liaison entre certains quartiers éloignés, elles peuvent correspondre en fonction de leur gabarit à des avenues et des boulevards. La vitesse est en général limitée à 50 km/h.
  - Les rues de quartier : La fonction première de ces voies est d'assurer la liaison interne à la commune ou entre les quartiers. Les déplacements de proximité sont privilégiés par rapport au transit automobile.
  - Les voies de desserte : La fonction de ces voies est d'assurer la circulation au sein d'un quartier et de desservir à la parcelle. La vitesse y est limitée (20 ou 30 km/h). Cela concerne notamment les voies de lotissements et les voies de centre-ville.



*Exemple d'une rue structurante (source : Cerema)*



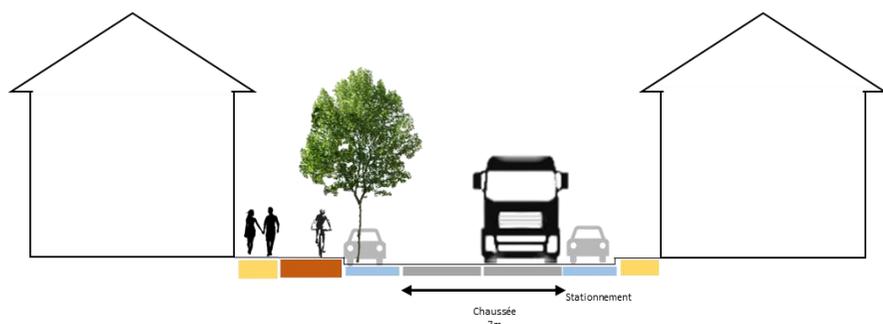
*Exemple d'une rue de quartier (source : Cerema)*



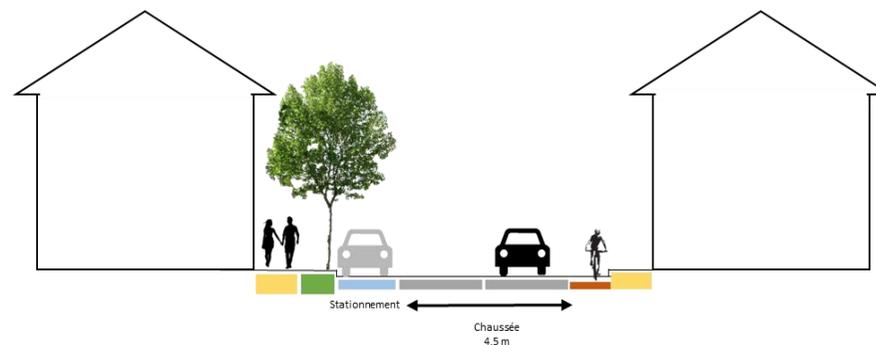
*Exemple d'une voie de desserte locale (source : Cerema)*

- **Les cheminements doux** : Les cheminements doux sont strictement interdits aux déplacements motorisés. Ils sont aménagés pour sécuriser les déplacements actifs (piétons, PMR, cyclistes) et améliorer les liaisons entre les quartiers et les communes. Ils permettent également les loisirs et les activités sportives (cyclisme, course à pied, marche ...) dans des espaces attractifs et végétalisés. Les voies vertes rentrent dans la catégorie des cheminements doux.

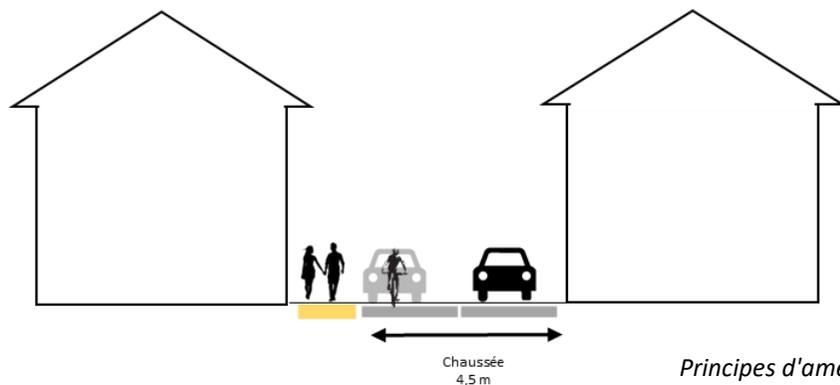
## Principes pour les rues structurantes, rues de quartier et voies de dessertes locales



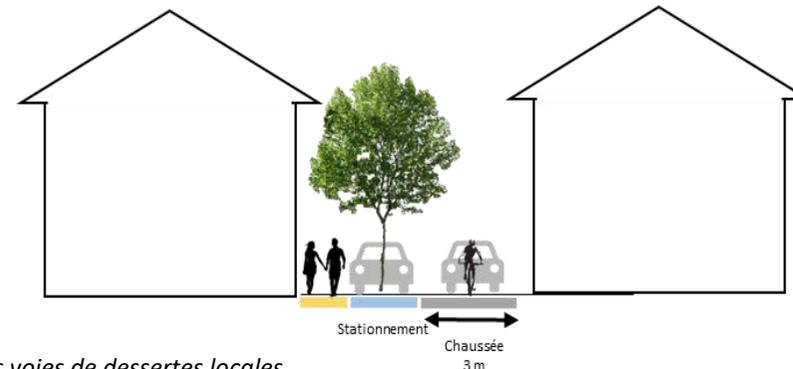
Principes d'aménagements pour les rues structurantes



Principes d'aménagements pour les rues de quartier



Principes d'aménagements des voies de dessertes locales



- Ces voies seront végétalisées et arborées. Les arbres plantés seront d'espèces locales et de petites tailles. L'implantation de ces arbres sera étudiée afin d'éviter les ombres portées.
- Des places de stationnement seront aménagées par endroit le long de la chaussée, en fonction des besoins. Ces espaces de stationnement seront installés en priorité à proximité des commerces.
- Dans les voies de desserte locale, la vitesse automobile sera réduite (20km/h) afin de créer des zones de rencontre où les piétons et les vélos seront prioritaires.



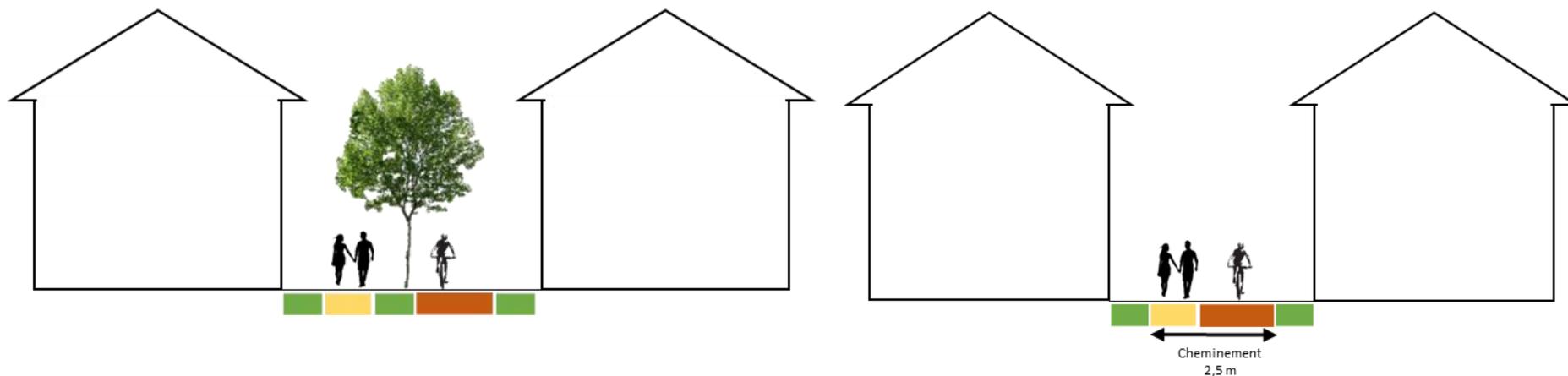
Exemple de végétalisation et d'aménagement d'une rue de quartier à Honfleur

- Dans la mesure du possible, les pistes cyclables, notamment des rues structurantes, seront aménagées en site propre afin d'assurer la sécurité des usagers. Pour choisir l'aménagement cyclable le plus opportun, les porteurs de projet et les décideurs devront s'appuyer sur plusieurs facteurs (niveau de hiérarchisation de la voirie, vitesse réelle pratiquée, nombre de véhicules quotidiens, nombre de cyclistes par jour cf. schéma ci-dessous). Si la configuration de la rue ne le permet pas (largeur insuffisante), des bandes cyclables d'au minimum 1,5 m de large seront aménagées de part et d'autre de la voirie (cf. schémas des principes d'aménagement). Dans ce cas, la vitesse de circulation automobile sera réduite afin d'améliorer la sécurité des cyclistes.

V85 VITESSE LIMITE RÉELLEMENT PRATIQUÉE	TRAFIC MOTORISÉ EN UNITÉS DE VEHICULE PARTICULIER PAR JOUR (DANS LES DEUX SENS)	DÉBIT CYCLISTE SOUHAITÉ (EN NOMBRE DE VÉLOS PAR JOUR)		
		RÉSEAU CYCLABLE SECONDAIRE (TRAFIC INFÉRIEUR À 750 CYCLISTES/JOUR)	RÉSEAU CYCLABLE PRINCIPAL (TRAFIC COMPRIS ENTRE 500 ET 3000 CYCLISTES/JOUR)	RÉSEAU CYCLABLE À HAUT NIVEAU DE SERVICE (TRAFIC >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 dérasée de droite	Piste cyclable
	1000 À 4000	Piste cyclable/voie verte/bande cyclable/ bande dérasée de droite	Piste cyclable ou voie verte	

Guide de l'aménagement cyclable à envisager en milieu urbain (source : Cerema)

## Cheminements doux



*Principes d'aménagements des cheminements doux*

- Les cheminements doux seront strictement réservés aux déplacements non motorisés (cyclistes, piétons ...).
- Les abords des cheminements doux (existants ou à créer) seront arborés et végétalisés avec des espèces locales. Cette végétalisation permettra de conforter le maillage bocager existant et assurera le confort du sentier.
- Dans la mesure du possible, les cheminements piétons seront distincts des pistes cyclables pour améliorer la sécurité des usagers.
- Les nouvelles pistes cyclables seront aménagées de manière à rejoindre des pistes et des cheminements existants pour assurer la continuité des déplacements.

## STATIONNEMENT, COVOITURAGE ET AUTOPARTAGE

### Principes généraux

- La végétalisation des places de stationnement ne sera pas systématique. Un objectif qualitatif sera mis en place afin d'assurer une bonne insertion paysagère. Si l'insertion paysagère le permet, la plantation d'arbres ne pourra aller au-delà que ce que propose le règlement (4 places pour 1 arbre). Cependant, le stationnement devra participer à la qualité paysagère du site.



*Rue de Worth - Honfleur, exemple de stationnement où l'insertion paysagère est respectée ce qui a permis d'aller au-delà d'un arbre pour 4 places de stationnement*

- L'aménagement de places de stationnement perméables sera recherché mais pas obligatoire. Une réflexion sera menée pour tenir compte des besoins en matière de gestion des eaux pluviales sur le site et les moyens mis en œuvre pour les évacuer. Par exemple, si des noues se trouvent à proximité des nouvelles places de stationnement, les nouvelles places créées ne seront pas nécessairement perméables. Cependant, les places de stationnement temporaires (lors d'évènements ponctuels ou saisonniers) seront perméables. La perméabilité des places de stationnement favorisera l'infiltration de l'eau et limitera le ruissellement.
- L'aménagement de stationnements en sous-sol ou aériens (parkings silos) sera encouragé pour les opérations de développement de l'habitat et pour les activités économiques. Ces aménagements permettent de limiter les surfaces imperméabilisées.

- Lors de création de nouvelles places de stationnement, les porteurs de projets devront étudier la possibilité de les mutualiser avec des places déjà existantes. Cela concerne également les places de stationnement pour les visiteurs. Pour les opérations concernant l'habitat, ces places devront être anticipées. Il sera recherché de les mutualiser avec du stationnement existant.
- La pratique du covoiturage et de l'autopartage sera encouragée, notamment par la création d'espaces de covoiturage. Ainsi, une attention particulière sera portée au développement des aménagements liés au covoiturage et aux voitures partagées (aires de covoiturage, zones d'arrêts, bornes de recharge électrique ...). D'ailleurs, pour rappel, le code général des collectivités territoriales (article L.2213-2) permet de réserver des emplacements sur la voirie aux véhicules, détenteurs d'un label « autopartage ». Les aires de covoiturage seront reliées aux itinéraires d'accès aux modes doux. Elles seront complétées par des espaces de stationnement vélos sécurisés. Sur ces aires, des espaces seront également aménagés pour les piétons notamment pour favoriser leur sécurité. La pratique du covoiturage sera fortement encouragée pour les mobilités domicile-travail. Ainsi, sur les lieux de travail, des solutions telles que le covoiturage et l'autopartage seront encouragées.

## MODES ACTIFS

### Principes généraux

- Un effort sera apporté au traitement et à la sécurisation des déplacements en modes actifs. Sur chaque voie créée ou rénovée sera créé des aménagements cyclables sécurisés, comme le prévoit l'article L228-2 du Code de l'environnement :

*« A l'occasion des réalisations ou des rénovations des voies urbaines, à l'exception des autoroutes et voies rapides, doivent être mis au point des itinéraires cyclables pourvus d'aménagements prenant la forme de pistes, de bandes cyclables, de voies vertes, de zones de rencontre ou, pour les chaussées à sens unique à une seule file, de marquages au sol, en fonction des besoins et contraintes de la circulation. Lorsque la réalisation ou la rénovation de voie vise à créer une voie en site propre destinée aux transports collectifs et que l'emprise disponible est insuffisante pour permettre de réaliser ces aménagements, l'obligation de mettre au point un itinéraire cyclable peut être satisfaite en autorisant les cyclistes à emprunter cette voie, sous réserve que sa largeur permette le dépassement d'un cycliste dans les conditions normales de sécurité prévues au code de la route ». Pour ce faire, les nouvelles opérations d'aménagement devront prendre en compte le développement du maillage cyclables, l'homogénéité et la sécurité des aménagements cyclables et l'intégration des besoins spécifiques en matière de stationnements vélos ».*

- La pratique des modes actifs est encouragée. La recherche de solution d'aménagements pour inciter à cette pratique sera recherchée.
- Un effort sera fait pour pérenniser et sécuriser les boucles cyclables et les maillons cyclables identifiés au plan vélo. Les itinéraires nationaux et européens seront valorisés et mis en avant notamment via le tourisme.

- Des hubs de sensibilisation pourront être créés de manière ponctuelle dans les centres afin de sensibiliser et d'informer sur les bonnes pratiques à vélo et sur le partage de la voirie entre tous les usagers.
- Les nouveaux ilots bâtis seront aménagés en prenant en compte les distances pour des parcours piétons et cyclistes. Des distances acceptables seront privilégiées ainsi que les accès les plus rapides et sécurisés à destination des centralités, équipements et les transports en commun seront recherchés.
- Les espaces piétons et notamment les trottoirs devront être aménagés de manière à faciliter l'accessibilité des personnes à mobilité réduite. Ainsi, une diminution de l'encombrement des trottoirs sera recherchée. Les espaces piétons seront suffisamment larges pour permettre le croisement des piétons et le déplacement confortable des personnes à mobilité réduite.
- Concernant le stationnement des vélos, il sera encouragé dans l'espace public. Favoriser le stationnement des vélos permet de faciliter et de développer son utilisation. Une attention particulière sera portée sur l'accessibilité, la sécurisation et la qualité de l'implantation. Rien ne doit entraver et gêner le stationnement (marche, candélabre, ...). A proximité des équipements publics, il sera recherché de proposer des stationnements vélos couverts.



*Exemple de stationnements vélo dans le domaine privé (source : Ministère de la transition écologique et de la cohésion des territoires)*



*Exemple de stationnements vélo dans l'espace public (couverts et non couverts) (source : Ministère de la transition écologique et de la cohésion des territoires, Nevers Agglomération)*

- Dans le domaine privé des places de stationnement vélo sécurisées seront créées pour les nouveaux logements, les équipements, les commerces, et les activités. Il appartient aux porteurs de projets d'identifier les besoins. Cependant, les obligations minimales devront être respectées. Ainsi, pour les nouvelles constructions comprenant plusieurs logements, un espace réservé au stationnement doit être mis en place. Il comprendra au minimum de suivre les règles ci-dessous. Ces espaces de stationnement seront pensés pour être facilement accessibles par rapport à l'espace public. Aucune entrave ne devra gêner l'accès à ces stationnements (marches, plusieurs portes ...). Ils devront également être accessibles facilement depuis l'intérieur des constructions. Ces stationnements devront être couverts, sécurisés et être éclairés. De plus, ils pourront disposer des prises pour recharger les batteries des vélos à assistance électrique. La hauteur sous plafond devra être adaptée, et plus haute pour les stationnements vélo superposés.

Destination ou sous-destination de la construction	Nombre de places minimum requis
<b>Habitation (uniquement pour les constructions comprenant plusieurs logements)</b>	Au minimum une place par logement jusqu'à deux pièces principales, Au minimum deux places par logement à partir de trois pièces principales.
<b>Autres activités des secteurs secondaire ou tertiaire</b>	Le nombre minimal de place à réaliser sera calculé pour correspondre à minima à 15% de l'effectif total accueilli (salarié et public) simultanément dans les bâtiments.
<b>Équipements d'intérêt collectif et services publics</b>	
<b>Commerce et activité de service</b>	Le nombre minimal de place à réaliser est fixé à 10% de la capacité du parc de stationnement automobile, avec une limitation de l'objectif réglementaire fixée à 100 places.

- Les places de stationnement vélo évoquées ci-dessus devront, à minima, avoir les dimensions suivantes :

Mode de rangement	Emplacement vélo		Allée	Schéma de principe d'aménagement
	Largeur	Profondeur	Largeur	
<b>En épi à 45°</b>	1m	1,50m	1,20m	Schéma 1
<b>Longitudinal</b>	2m	0,75m	0,90m	Schéma 2
<b>Perpendiculaire</b>	0,75m	2m	1,80m	Schéma 3

*Dimensions à suivre pour l'aménagement de stationnements vélo (source : Ministère de la transition écologique et de la cohésion des territoires)*

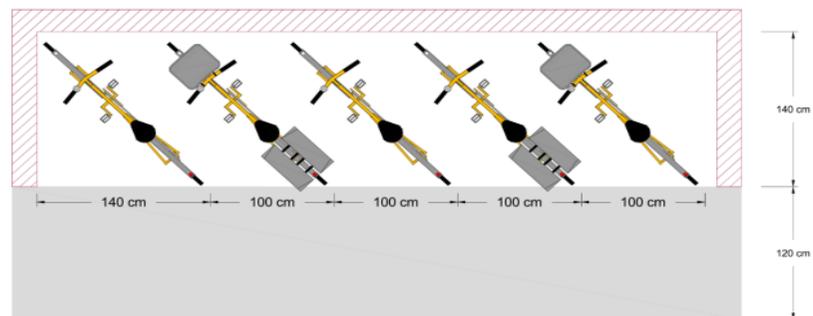


Schéma 1 : Schéma de principe d'aménagement de places de stationnement

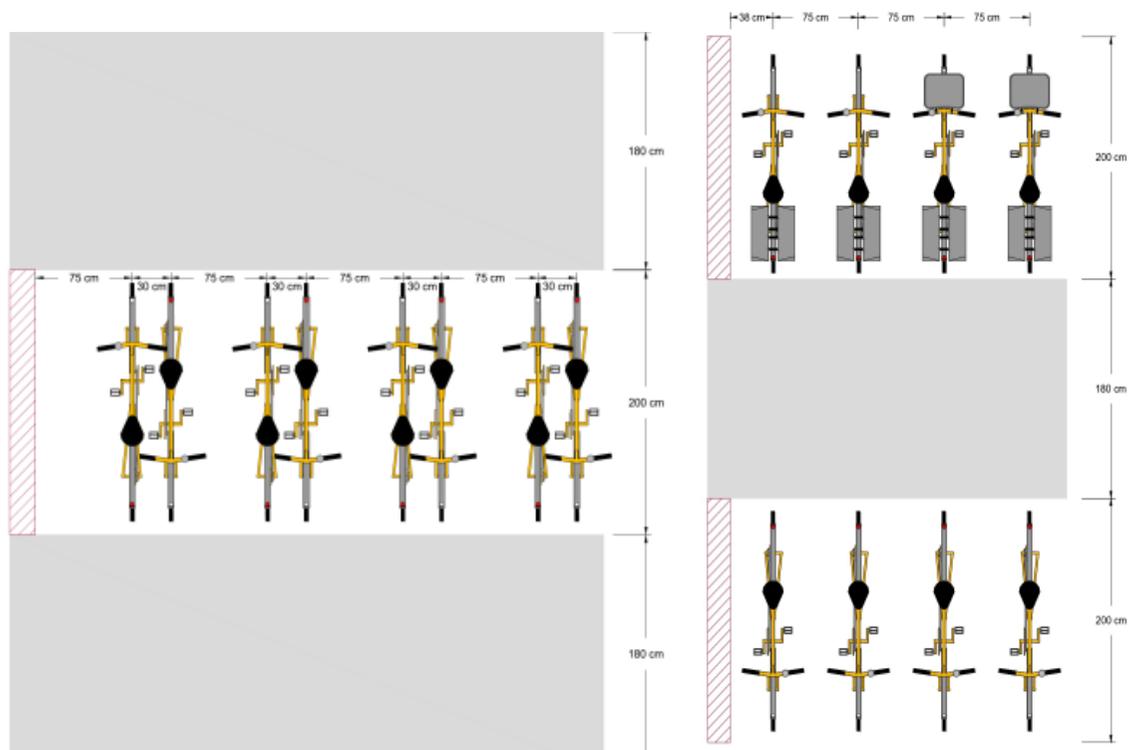


Schéma 2 : Schéma de principe d'aménagement de places de stationnement vélo par paires

Schéma 3 : Schéma de principe d'aménagement de places de stationnement vélo classique