

# Orientations d'Aménagement et de Programmation Mobilités douces



Plan Local d'Urbanisme

Saint-Sauveur

Version de travail 2024



# Sommaire

1. Préambule //p.5

2. Orientations générales //p.10

3. Spécificités par secteur //p.14

A l'échelle de la commune p.16

A l'échelle du centre-bourg p.18

4. Références illustrées //p.20

Rues de lotissement p.22

Rues de centre-bourg p.23

Routes partagées p.24

Traverser la pente p.26

Chemins piétons p.27

Balades dans les espaces agricoles p.28

Balades en bord de cours d'eau p.29



# Préambule

# CONTEXTE RÉGLEMENTAIRE ET LÉGISLATIF DE L'OAP THÉMATIQUE

## Qu'est-ce qu'une OAP ?

Les Orientations d'Aménagement et de Programmation sont un outil d'urbanisme du PLU qui permet de décliner plus précisément les objectifs du PADD sur des secteurs stratégiques du territoire. Elles permettent en particulier d'encadrer les futurs projets en définissant les grandes composantes des aménagements et les éléments à préserver ou à mettre en valeur à travers le projet.

## Contexte législatif

Le contenu des OAP est principalement défini par l'article L.151-6 et L.151-7 du code de l'urbanisme.

L'article L.151-6 du Code de l'Urbanisme prévoit notamment que : « 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, les déplacements et, en zone de montagne, sur les unités touristiques nouvelles.»

L'article L.151-7 du Code de l'Urbanisme précise que : « Les orientations d'aménagement et de programmation peuvent notamment :

- 1° Définir les actions et opérations nécessaires pour mettre en valeur l'environnement, notamment les continuités écologiques, 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° Comporter un échéancier prévisionnel de l'ouverture à l'urbanisation des zones à urbaniser et de la réalisation des équipements correspondants ;
- 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.

## Compatibilité avec le SCOT

- P1 : d'espaces publics et collectifs, notamment leur typologie, leur hiérarchie, leur maillage sur le pôle urbain, leur accessibilité par les modes de déplacements doux, leur capacité à répondre à l'offre de transports collectifs actuelle et à venir,

- P40 : Lors de leur ouverture à l'urbanisation, les zones à urbaniser disposent d'orientations d'aménagement mentionnant notamment les intentions en matière :

1. de liaisons cyclables et cheminements doux, en favorisant des aménagements végétalisés,

- P65 : Pour réduire les pollutions des sols, de l'air et de l'eau, le SCOT favorise le développement des transports alternatifs à l'automobile et participe à la mise en œuvre du Plan Régional de la Qualité de l'Air et le futur Schéma Régional Climat Air Energie (SRCAE).. Les incitations à la sobriété et à l'efficacité énergétique passent notamment par un parti d'aménagement qui vise à :

- privilégier le rapprochement et la mixité de fonction dans l'espace,
- multiplier l'offre de services aux habitants et usagers, notamment sur les polarités,
- renforcer le développement urbain en cohérence avec les transports en commun,
- favoriser les aménagements urbains à destination des déplacements doux

- P96 : Lors de la définition des projets d'aménagement dans les secteurs d'implantation périphérique, une attention particulière est accordée à l'organisation de l'ensemble des déplacements et à la promotion des déplacements doux. Pour ce faire, qu'il s'agisse de préciser les conditions d'urbanisation de manière globale dans le PLU ou d'établir un projet de construction et d'aménagement à vocation commerciale, il convient de :

1. Promouvoir les déplacements doux en constituant un réseau maillé et sécurisé :
  - en aménageant le site du projet, notamment en irriguant les lieux de stationnement par des circulations piétonnes et en proposant des solutions de stationnement adaptées aux mobilités douces,
  - en travaillant à l'accroche aux infrastructures de déplacements doux riveraines et, le cas échéant, aux arrêts de transports en commun les plus proches.
2. Organiser le transport routier, en définissant les accès, les circulations internes et le stationnement pour les usagers motorisés ou les livraisons de marchandises, avec le souci de minimiser les nuisances engendrées et de limiter l'emprise foncière de ces infrastructures par un effort de rationalisation et de mutualisation.

En outre, dans le cadre des élaborations ou révisions de document d'urbanisme, les collectivités concernées par les secteurs d'implantation périphérique oeuvrent à créer ou améliorer, si nécessaire, les liaisons douces entre les principaux équipements commerciaux concernés et les principaux quartiers habités environnants.

- P100 : Les ensembles commerciaux qui sont projetés en dehors des périmètres déterminés au Document d'Aménagement Artisanal et Commercial, sont localisés en ayant le souci :

- de leur insertion dans un environnement urbain et de leur proximité à l'utilisateur. En ce sens, les localisations en centre-bourgs ou en centres de quartier sont privilégiées,
- de leur accessibilité, en particulier pour les déplacements non motorisés

# OBJECTIFS DE L'OAP

Sur la commune de Saint-Sauveur, on observe un manque de voies dédiées confortables et sécurisées dédiées à la circulation à pied ou à vélo entre les quartiers résidentiels, le centre-bourg et les différentes polarités, qui favorise l'usage de la voiture, malgré une offre de lieux de nécessité étoffée et proche des habitations sur la commune, ainsi qu'un réseau de desserte en transports en commun bien représenté (gare de Saint-Jory, deux lignes de bus traversant la commune...).

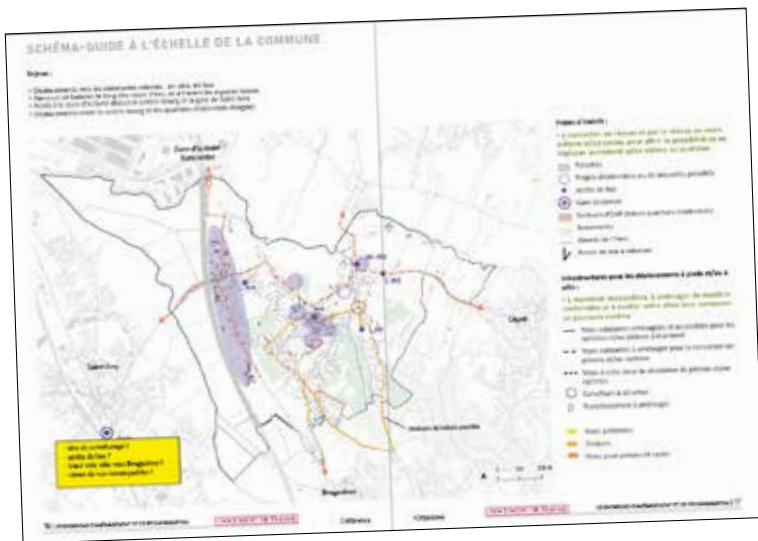
L'OAP mobilité a alors vocation à dresser un état des lieux du réseau de voies dédiées aux mobilités actives, de révéler le potentiel existant pour le développer et de cadrer et anticiper sa transformation, dans le but de composer à terme un parcours continu et cohérent qui permettra de favoriser les déplacements alternatifs à la voiture sur la commune.



# CLÉS DE LECTURE DE L'OAP

Pour atteindre les objectifs énoncés précédemment, le contenu de l'OAP est élaboré de sorte à constituer un support d'échange entre les porteurs de projets et la collectivité, en facilitant la compréhension des attendus, et en énonçant des principes d'aménagement concrets sur lesquels s'appuyer. Pour cela, on y trouve des outils multiples à disposition des différents acteurs concernés :

*Des principes d'aménagement concrets, opposables sur tous les secteurs pour atteindre les objectifs souhaités*



*Des schémas-guides à l'échelle de la commune et du centre-bourg pour avoir une vision globale de l'évolution du réseau de voies douces dans le temps et l'espace*

*Des exemples de réalisation comme sources d'inspiration*





# Orientations d'aménagement

Cette partie liste les orientations d'aménagement opposables, applicables à tous les projets en lien avec les mobilités actives, sur toute la commune. Elles doivent être appliquées dans un rapport de compatibilité. Elles sont organisées par objectifs, dans le but de guider vers ces résultats.

## Composer un parcours continu entre les lieux du quotidien

- » Prévoir le prolongement des voies ouvertes à la circulation des véhicules se terminant actuellement en impasse, par des chemins pour mobilités actives,
- » Intégrer une connexion aux infrastructures existantes de mobilités actives et transports en commun dans les nouveaux quartiers,
- » Prévoir un accès en mode actif au sein des opérations d'habitat groupées,
- » Prévoir des espaces de stationnement pour les deux roues, dans tous les projets d'équipements majeurs à destination commerciale ou de services publics,

## Sécuriser les déplacements et à pied et à vélo

- » Prévoir des espaces tampon entre la route et les voies de déplacement doux,
- » Signaler la présence de piétons et cyclistes et marquer le partage d'espaces sur les grands axes automobiles,
- » Inciter au ralentissement des véhicules automobiles sur des voies étroites,
- » Intégrer l'éclairage pour rendre visibles les circulations nocturnes,
- » Aménager la traversée de routes pour les piétons.

## Garantir le confort de tous les modes actifs

- » Assurer autant que possible une continuité ombragée effective de Mai à Octobre, par la plantation d'arbres et autres dispositifs de masques (textiles, pergolas...),
- » Utiliser des revêtements limitant les vibrations pour les roues (vélos, fauteuils roulants, poussettes, caddies, trottinettes...),
- » Intégrer du mobilier urbain permettant des pauses régulières tout au long du parcours,
- » Prévoir l'éclairage nocturne des voies (cf OAP TVB),
- » Faciliter les déplacements dans la pente par l'intégration notamment de dispositif permettant de traverser à pied et avec des roues, ou de faire une pause.

## Assurer la continuité de la trame verte et bleue

- » Renforcer et compléter la trame d'arbres et de haies par des plantations au long du parcours,
- » Ne pas créer de ruptures dans les corridors écologiques,
- » Adapter l'emprise de la voie de passage au mode de déplacement associé afin de limiter l'artificialisation d'espaces.

## Utiliser les voies douces comme supports pour la gestion des eaux

- » Utiliser des revêtements perméables afin de favoriser l'infiltration des eaux,
- » Aménager des systèmes alternatifs d'infiltration des eaux le long des linéaires de circulation (noues).

## Transformer les trajets utilitaires en balade

- » Varier la hauteur des plantations pour maintenir ou créer des vues sur le grand paysage, sur les éléments repères, sur l'horizon...
- » Maintenir les cônes de vue remarquables et aménager des espaces de pause et d'observation à ces endroits.



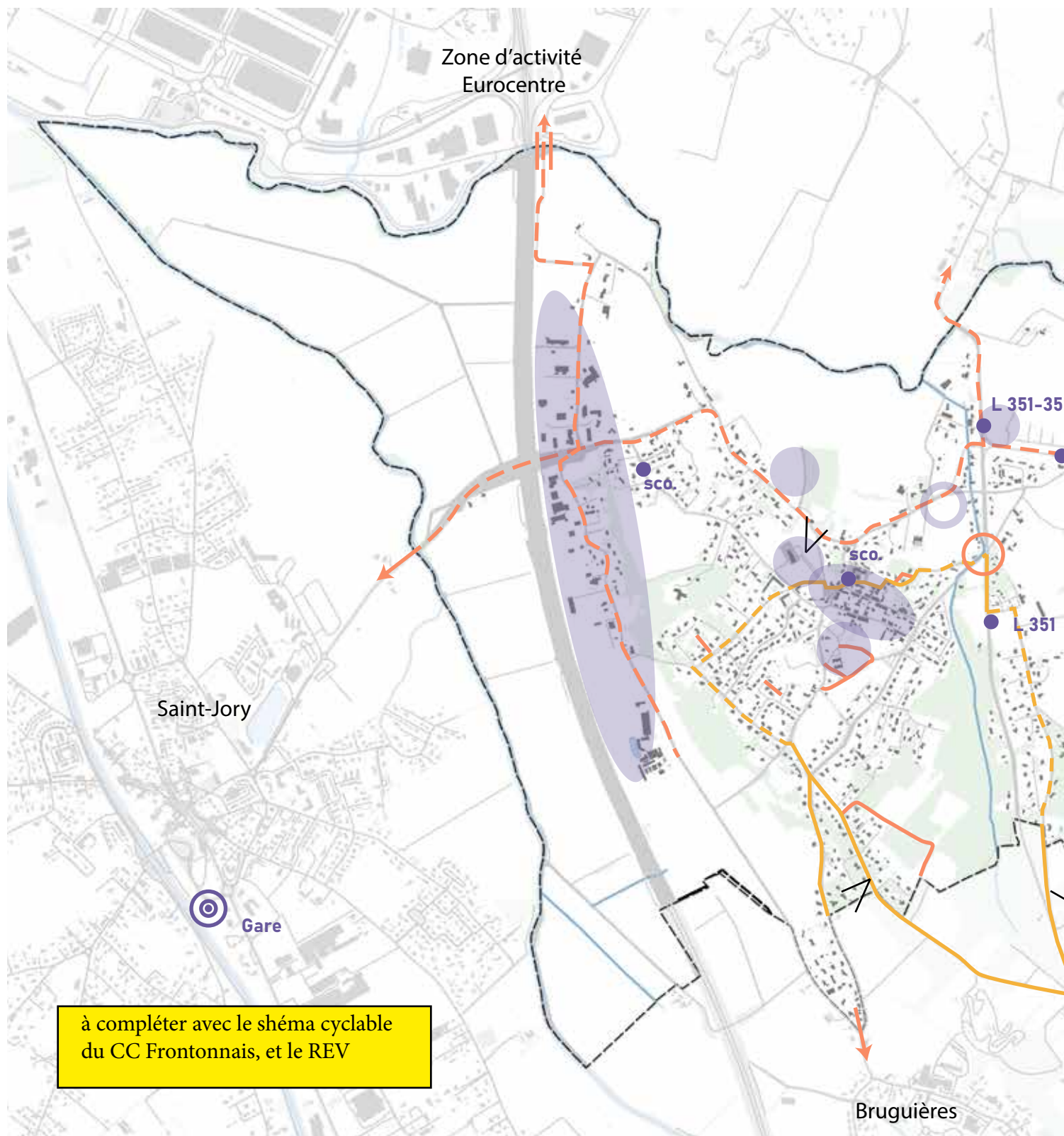
# Secteurs d'application

Ces schémas identifient les éléments clé de l'aménagement des mobilités douces, pour avoir une vision globale de ce qui existe, mais aussi des projets à venir, pour assurer une cohérence d'aménagement dans l'espace et le temps. Une carte à l'échelle de la commune et une à l'échelle du centre-bourg permettent d'aborder des enjeux différents liés aux mobilités actives.

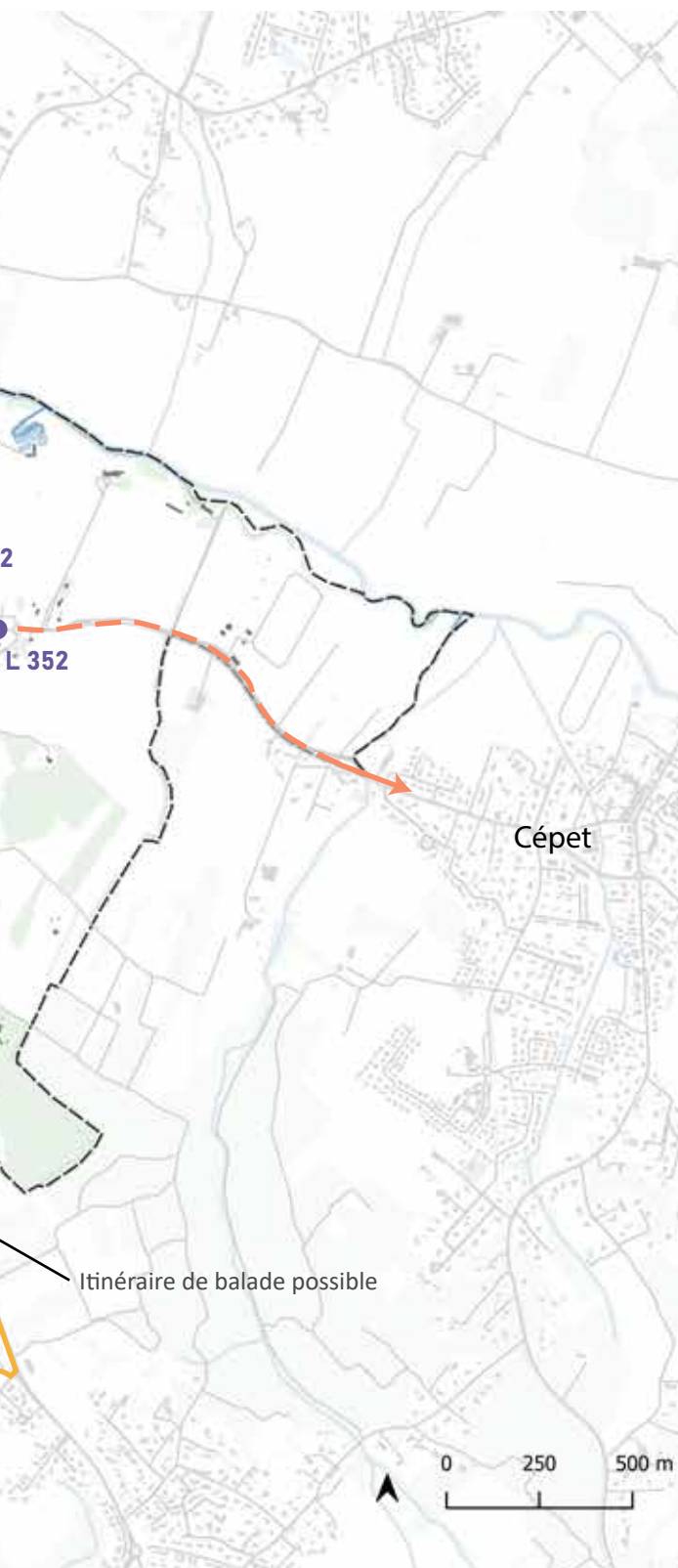
# SCHÉMA-GUIDE À L'ÉCHELLE DE LA COMMUNE

## Enjeux :

- > Déplacements vers les communes voisines : en vélo, en bus
- > Parcours de balades le long des cours d'eau, et à travers les espaces boisés
- > Accès à la zone d'activité depuis le centre-bourg et la gare de Saint-Jory
- > Déplacements entre le centre-bourg et les quartiers résidentiels éloignés























### Points d'intérêt :

> à connecter au réseau et par le réseau de voies piétons et/ou cycles, pour offrir la possibilité de se déplacer autrement qu'en voiture au quotidien

-  Polarités
-  Projets d'extensions ou de nouvelles polarités
-  Arrêts de bus
-  Gare desservie
-  Secteurs d'OAP (futurs quartiers résidentiels)
-  Boisements
-  Abords de l'Hers
-  Points de vue à valoriser

### Infrastructures pour les déplacements à pieds et/ou à vélo :

> à maintenir accessibles, à aménager de manière confortable et à mailler entre elles pour composer un parcours continu

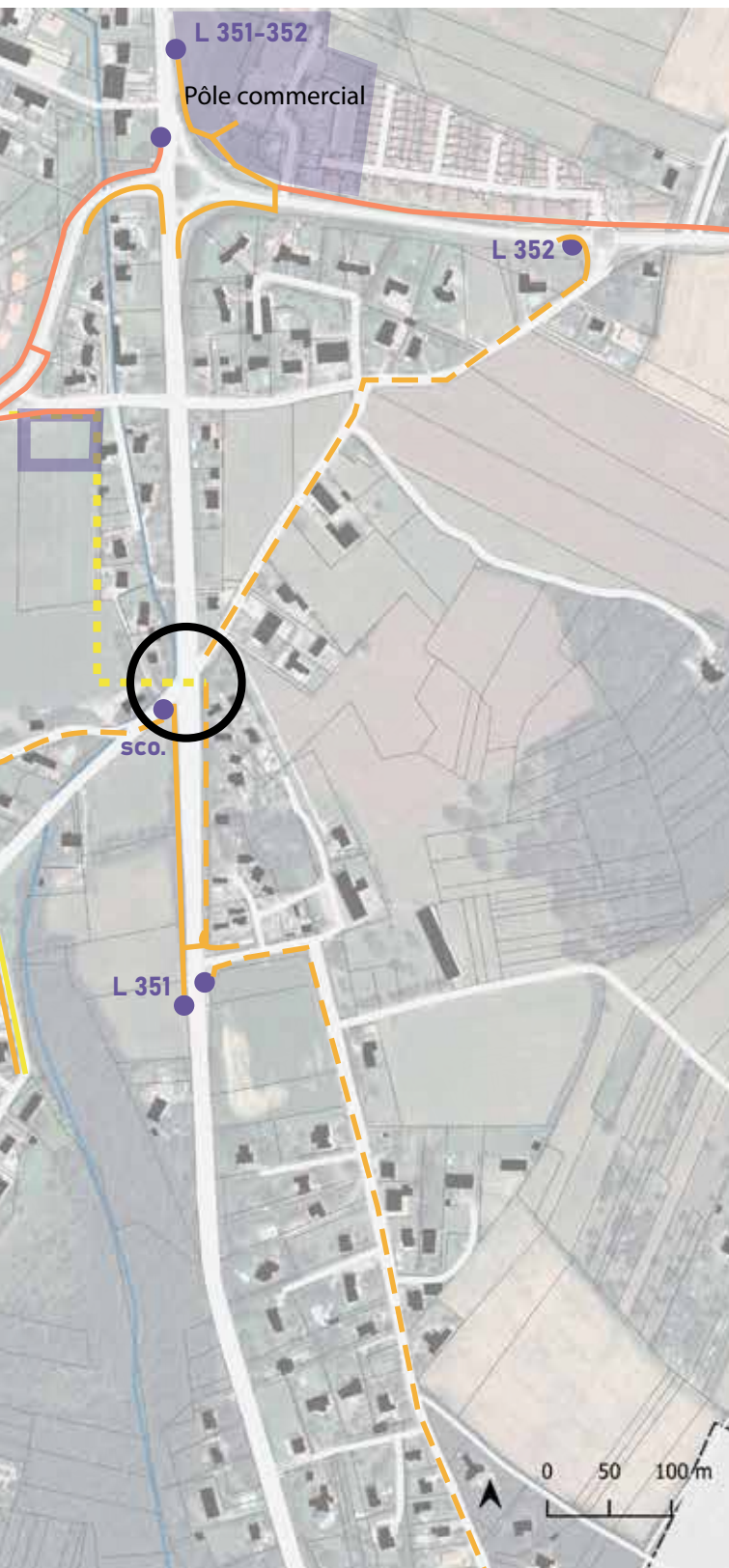
-  Voies existantes aménagées et accessibles pour les cyclistes et/ou piétons à maintenir
-  Voies existantes à aménager pour la circulation de piétons et/ou cyclistes
-  Voies à créer pour la circulation de piétons et/ou cyclistes
-  Carrefours à sécuriser
-  Franchissement à aménager
-  Voies piétonnes
-  Trottoirs
-  Voies pour piétons et cycles

# SCHÉMA-GUIDE À L'ÉCHELLE DU CENTRE-BOURG

## Enjeux :









- > Déplacements depuis les quartiers résidentiels vers le centre-bourg
- > Déplacements depuis le centre-bourg vers les différentes polarités













### Points d'intérêt :

> à connecter au réseau et par le réseau de voies piétons et/ou cycles, pour offrir la possibilité de se déplacer autrement qu'en voiture au quotidien

-  Polarités
-  Projets d'extensions ou de nouvelles polarités
-  Arrêts de bus
-  Gare desservie
-  Secteurs d'OAP (futurs quartiers résidentiels)
-  Boisements
-  Abords de l'Hers
-  Points de vue à valoriser

### Infrastructures pour les déplacements à pieds et/ou à vélo :

> à maintenir accessibles, à aménager de manière confortable et à mailler entre elles pour composer un parcours continu

-  Voies existantes aménagées et accessibles pour les cyclistes et/ou piétons à maintenir
-  Voies existantes à aménager pour la circulation de piétons et/ou cyclistes
-  Voies à créer pour la circulation de piétons et/ou cyclistes
-  Carrefours à sécuriser
-  Franchissement à aménager
-  Voies piétonnes
-  Trottoirs
-  Voies pour piétons et cycles



# Exemples d'application par secteurs rencontrés

Ces références de projets réalisés, dans un contexte similaire à celui de la commune, sont là pour inspirer les porteurs de projet et faire comprendre les résultats attendus par la collectivité. De même, sont inclus des extraits du plan guide réalisé en 2021 sur le centre-bourg de Saint-Sauveur afin de montrer des possibilités de mise en œuvre déjà pensées et approuvées par les élus.

# LES RUES DE CENTRE-BOURG

**Aménagement des rues de la Paix, des Peluts et Traversière**

Esquisse de programmation  
Rue des Peluts

plantation des pieds de façade

plantation des parcelles en mètres 1/6 des Peluts

entretien uniforme et de qualité pour valoriser le patrimoine de l'époque rurale

création d'un pied de parcelle pour créer un espace public partagé et ouvert au public

plantation des pieds de façade

Exemple d'aménagement

Extrait du plan guide de Saint-Sauveur



Plantation des pieds de façade, et mise à niveau des sols, *D'une ville à l'autre*, Grissoles (82)

# LES RUES DE QUARTIERS PAVILLONNAIRES



Intégration d'une noue le long des trottoirs, *Quartier Renoir\_ Portet-sur-Garonne (31)\_ATM\_2017-2019*



Chemin piéton végétalisé desservant les habitations, *D'une ville à l'autre, Accompagnement d'aménageur à Sainte-Radegonde (31), 2014*

# PARTAGER DES VOIES AUTOMOBILES



murs végétalisés

revêtements différenciés

ralentisseurs, plantations et infiltration des eaux

ATM, Rue soeur Valérie, Asnières-sur-Seine (92)



Rue jardinée sans marquage, praticable par tous les modes de déplacement, La Rouquette (12), Atelier Palimpseste, 2021





Boisseron 34 - Aménagement de la traversée du village - 2019 - Atelier sites - Photo O.Fayolle



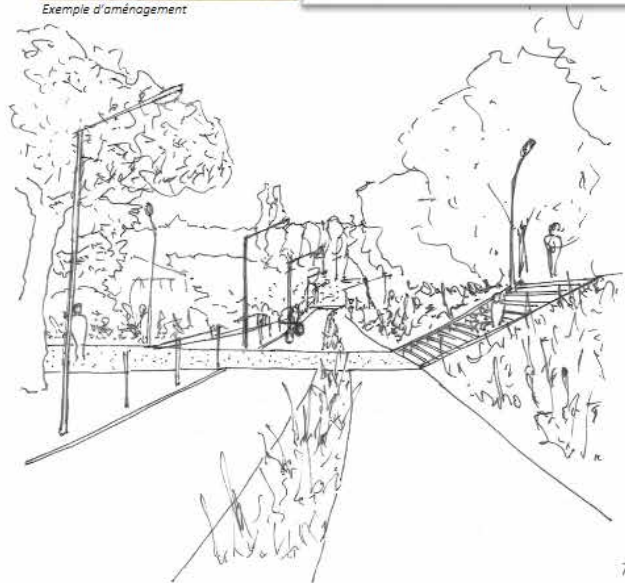
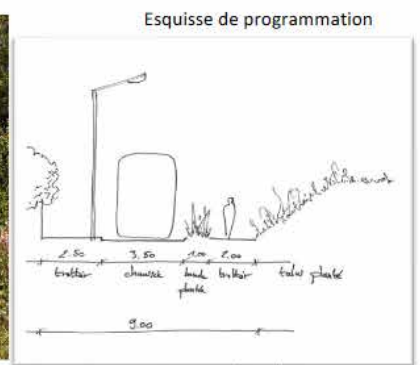
Bruguières (31)

# TRAVERSER DANS LA PENTE

## Aménagement rue Carrétal



Exemple d'aménagement



Extrait du plan guide de Saint-Sauveur



Rampe et espace de pause dans la pente, *Atelier du Rouget*,  
Crédit photos : Nicolas Lamouroux

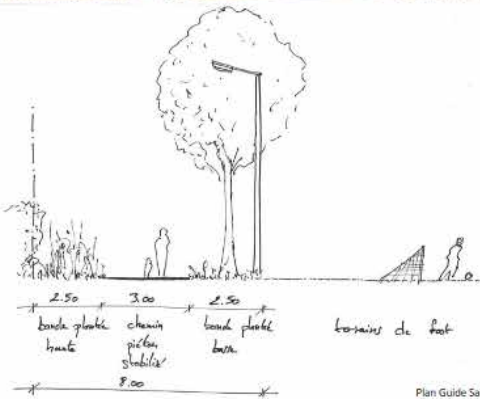
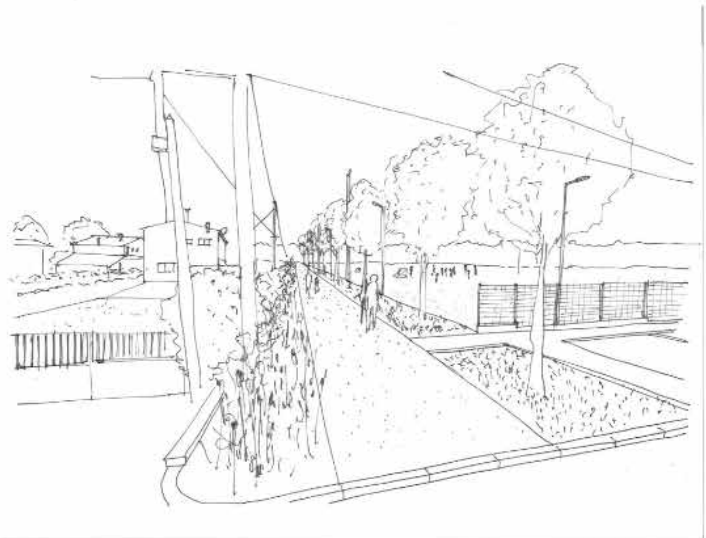


Retournement de trottoir, *D'une ville à l'autre*,  
Saint-Felix-Lauragais, 2015

# CHEMINS PIÉTONS

## Chemin piéton / terrain de sports entre le centre bourg et le centre commercial

Esquisse de programmation



Exemple d'aménagement

Plan Guide Saint-Sauveur – URBAPOP – UBAC- A.Corbineau – juin 2023

38

Extrait du plan guide de Saint-Sauveur



Chemin piéton ombragé et perméable, *D'une ville à l'autre, Vieux-Boucau, 2009*

# BALADE DANS LES ESPACES AGRICOLES



Espace public aménagé en lisière de terrain agricole, *La Rouquette (12), Atelier Palimpseste, 2021*



Balade à travers un espace en friche, *Parc départemental des Lilas - Val-de-Marne - Vitry-sur-Seine (94)*



Parc agricole, *Hanovre, KAMEL LOUAFI, Expo 2000*

## BALADE AUX ABORDS DES COURS D'EAU



Rendre accessibles les bord de cours d'eau, *Vieux-Boucau\_plan-de-reference\_D'une ville a l'autre*



Aménagement d'espaces de pauses le long du cours d'eau, *D'une ville à l'autre\_Albias (82)\_2009*