

STAGE DE FIN D'ÉTUDES



Chargée d'études en urbanisme et mobilité durable

Agir pour la transition écologique des territoires : entre mobilités rurales et projets urbains durables

Axelle HERBIN

Marina Vinot – Tutrice académique
Pauline Valadas – Tutrice professionnelle

Mots clés : urbanisme, AMO DD, MOE, mobilité vélo, développement durable, diagnostic territorial, schéma directeur cyclable, PLU, CEREMA, piste cyclable, voie verte

1 État des lieux

Dans un premier temps, il faut réaliser un état des lieux : les contraintes environnementales et patrimoniales (ZNIEFF, Natura 2000, MH, PLU(i)...), les pôles générateurs de flux (PGF), aménagements existants, schéma directeur cyclable et les propositions des communes et EPCI concernant le tracé. La topographie du territoire a également été prise en compte dans cette phase.

Synthèse et mutualisation des étapes CD47 & CA du Niortais

2 Identification des tracés potentiels

Les combinaisons de scénarios sont construites à partir des aménagements cyclables existants et projetés au schéma directeur cyclable, en s'appuyant également sur le réseau viaire départemental, les chemins agricoles et les sentes piétonnes.

3 Analyse quantitative et qualitative des scénarios

Une analyse à la fois quantitative et qualitative des scénarios retenus est menée, sur la base de plusieurs critères : la longueur des tracés, la proximité des zones d'habitation et d'emploi, ainsi que le nombre de pôles générateurs de flux. Les contraintes réglementaires et la faisabilité apparente de la mise en œuvre d'un aménagement sécurisé sont prises en compte lorsque celles-ci sont clairement identifiables dans un scénario.

4 Proposition de typologie d'aménagement

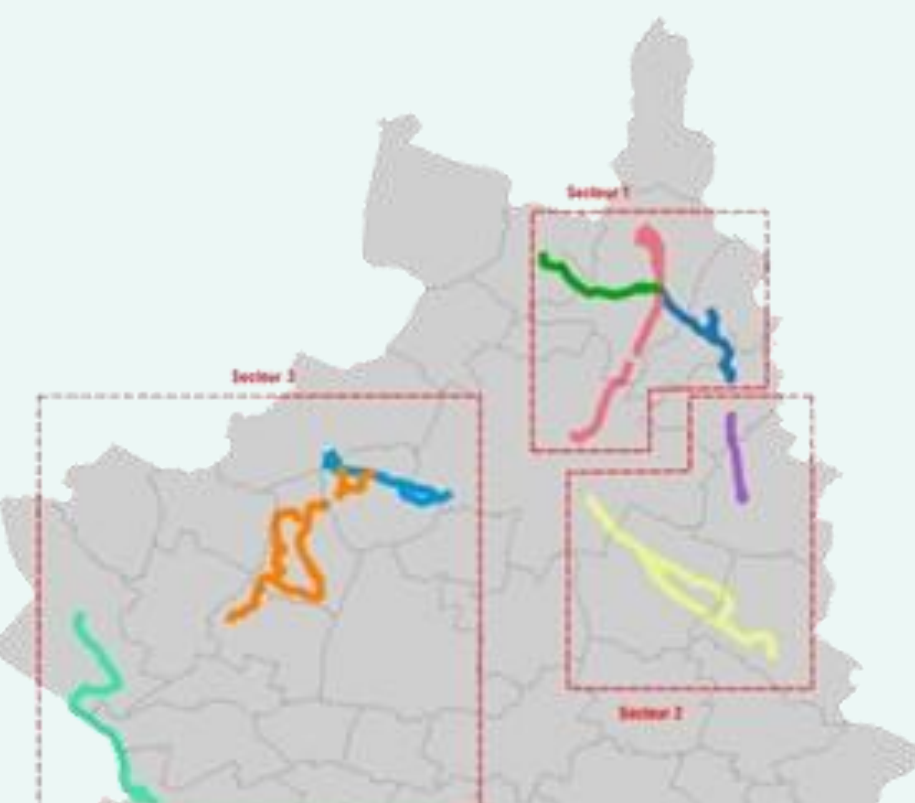
Pour définir le type d'aménagement à prévoir, une analyse des comptages de trafic ainsi que des vitesses des véhicules motorisés sur la voirie est nécessaire. Le tableau du CEREMA sert de référence pour orienter le choix de la typologie d'aménagement la plus adaptée. Afin d'affiner le choix des aménagements, une visite de terrain permet d'ajuster les propositions en tenant mieux compte des emprises disponibles, des vitesses réelles de circulation ainsi que des potentiels conflits d'usage.

MOBILITÉ DURABLE

- AMO Mise en œuvre du Plan Départemental des Mobilités Douces au quotidien – CD47



- Etude pré-opérationnelle pour l'aménagement de dix liaisons cyclables – CA du Niortais



Ministères :
 - 01 : Mobilité - Charente
 - 02 : Mobilité - Charente
 - 03 : Mobilité - Charente
 - 04 : Mobilité - Charente
 - 05 : Mobilité - Charente
 - 06 : Mobilité - Charente
 - 07 : Mobilité - Charente
 - 08 : Mobilité - Charente
 - 09 : Mobilité - Charente
 - 10 : Mobilité - Charente
 - 11 : Mobilité - Charente
 - 12 : Mobilité - Charente
 - 13 : Mobilité - Charente
 - 14 : Mobilité - Charente
 - 15 : Mobilité - Charente
 - 16 : Mobilité - Charente
 - 17 : Mobilité - Charente
 - 18 : Mobilité - Charente
 - 19 : Mobilité - Charente
 - 20 : Mobilité - Charente
 - 21 : Mobilité - Charente
 - 22 : Mobilité - Charente
 - 23 : Mobilité - Charente
 - 24 : Mobilité - Charente
 - 25 : Mobilité - Charente
 - 26 : Mobilité - Charente
 - 27 : Mobilité - Charente
 - 28 : Mobilité - Charente
 - 29 : Mobilité - Charente
 - 30 : Mobilité - Charente
 - 31 : Mobilité - Charente
 - 32 : Mobilité - Charente
 - 33 : Mobilité - Charente
 - 34 : Mobilité - Charente
 - 35 : Mobilité - Charente
 - 36 : Mobilité - Charente
 - 37 : Mobilité - Charente
 - 38 : Mobilité - Charente
 - 39 : Mobilité - Charente
 - 40 : Mobilité - Charente
 - 41 : Mobilité - Charente
 - 42 : Mobilité - Charente
 - 43 : Mobilité - Charente
 - 44 : Mobilité - Charente
 - 45 : Mobilité - Charente
 - 46 : Mobilité - Charente
 - 47 : Mobilité - Charente
 - 48 : Mobilité - Charente
 - 49 : Mobilité - Charente
 - 50 : Mobilité - Charente
 - 51 : Mobilité - Charente
 - 52 : Mobilité - Charente
 - 53 : Mobilité - Charente
 - 54 : Mobilité - Charente
 - 55 : Mobilité - Charente
 - 56 : Mobilité - Charente
 - 57 : Mobilité - Charente
 - 58 : Mobilité - Charente
 - 59 : Mobilité - Charente
 - 60 : Mobilité - Charente
 - 61 : Mobilité - Charente
 - 62 : Mobilité - Charente
 - 63 : Mobilité - Charente
 - 64 : Mobilité - Charente
 - 65 : Mobilité - Charente
 - 66 : Mobilité - Charente
 - 67 : Mobilité - Charente
 - 68 : Mobilité - Charente
 - 69 : Mobilité - Charente
 - 70 : Mobilité - Charente
 - 71 : Mobilité - Charente
 - 72 : Mobilité - Charente
 - 73 : Mobilité - Charente
 - 74 : Mobilité - Charente
 - 75 : Mobilité - Charente
 - 76 : Mobilité - Charente
 - 77 : Mobilité - Charente
 - 78 : Mobilité - Charente
 - 79 : Mobilité - Charente
 - 80 : Mobilité - Charente
 - 81 : Mobilité - Charente
 - 82 : Mobilité - Charente
 - 83 : Mobilité - Charente
 - 84 : Mobilité - Charente
 - 85 : Mobilité - Charente
 - 86 : Mobilité - Charente
 - 87 : Mobilité - Charente
 - 88 : Mobilité - Charente
 - 89 : Mobilité - Charente
 - 90 : Mobilité - Charente
 - 91 : Mobilité - Charente
 - 92 : Mobilité - Charente
 - 93 : Mobilité - Charente
 - 94 : Mobilité - Charente
 - 95 : Mobilité - Charente
 - 96 : Mobilité - Charente
 - 97 : Mobilité - Charente
 - 98 : Mobilité - Charente
 - 99 : Mobilité - Charente
 - 100 : Mobilité - Charente

Rédaction de la charte des aménagements cyclables – CD47

- ✓ Définir un cadre de référence des aménagements attendus et le diffuser aux services départementaux et maîtres d'ouvrage locaux ;



- ✓ Établir des normes minimales pour garantir homogénéité, lisibilité et sécurité tout en laissant une marge d'adaptation aux contextes locaux ;

- ✓ Assurer la cohérence des aménagements cyclables à l'échelle départementale et guider les projets des communes et EPCI ;

- ✓ Servir de support aux discussions techniques dans les comités d'itinéraires.

Rédaction de la charte des comités d'axes – CD47

J'ai participé à la rédaction de la charte encadrant la gouvernance et le fonctionnement du comité d'axe 02.

Chambre de pilotage



COORDINATION & ANIMATION

Référent mobilités actives du CD47

Chambre technique

Propositions techniques et suivi du plan d'actions



Vitesse limite réglementée (km/h)	Vitesse limite pratique (km/h)	Trafic motorisé en unités de véhicule particulier par jour (dans les deux sens)	Débit cycliste souhaité (en nombre de vélos par jour)		
			Réseau cyclable principal (trafic supérieur à 700 cyclistes/jour)	Réseau cyclable secondaire (trafic compris entre 500 et 700 cyclistes/jour)	Réseau cyclable à haut niveau de service (trafic > 2000 cyclistes/jour)
30	20	< 3000	Trafic mixte	Vitesse ou trafic mixte	Vitesse ou trafic mixte
		3000 à 4000	Bande cyclable au trafic mixte	Bande cyclable au trafic mixte	Bande cyclable au trafic mixte
		> 4000	Piste ou bande cyclable	Piste ou bande cyclable	Piste ou bande cyclable
50	40	< 1500	Trafic mixte	Trafic mixte	Trafic mixte
		1500 à 4000	Piste ou bande cyclable	Piste ou bande cyclable	Piste ou bande cyclable
		> 4000	Piste ou bande cyclable	Piste ou bande cyclable	Piste ou bande cyclable
70/80	60	< 1000	Trafic mixte	Piste cyclable/voie verte/bande cyclable/déviée de droite	Piste cyclable/voie verte/bande cyclable/déviée de droite
		1000 à 4000	Piste cyclable/voie verte/bande cyclable/déviée de droite	Piste cyclable/voie verte/bande cyclable/déviée de droite	Piste cyclable/voie verte/bande cyclable/déviée de droite
		> 4000	Piste cyclable/voie verte/bande cyclable/déviée de droite	Piste cyclable/voie verte/bande cyclable/déviée de droite	Piste cyclable/voie verte/bande cyclable/déviée de droite

Le tableau de typologie d'aménagement du CEREMA a été utilisé à double titre :

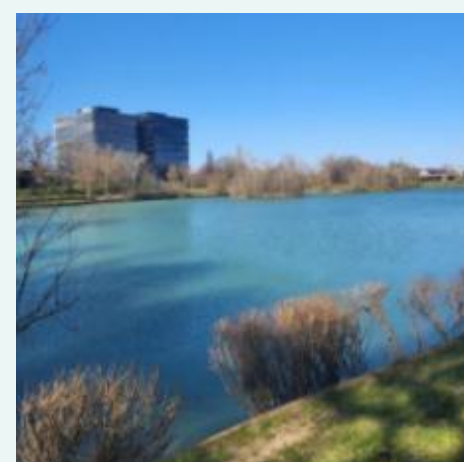
- d'une part, comme base de référence pour définir les aménagements adaptés au territoire de la Communauté d'Agglomération du Niortais
- d'autre part, comme support d'échange lors des ateliers techniques menés avec le Département du Lot-et-Garonne dans le cadre de la préparation de la charte des aménagements cyclables..

Analyse sensible de l'espace

Synthèse de la visite de terrain

Plusieurs éléments sont à retenir concernant cette analyse des espaces non bâtis :

- Une difficulté à se repérer sur site et donc à se déplacer de manière intuitive ;
- Une absence de délimitation entre espaces privés et publics qui pourrait être positive mais qui alimente dans ce cadre la difficulté à se repérer dans l'espace ;
- Une absence d'espaces publics tels que construits dans l'imaginaire collectif (lieu de repos et d'arrêt) : place ou placette, parc, etc. ;
- Une absence de code renvoyant aux espaces publics : mobilier et particulièrement mobiliers d'assises, signalétique piétonne, etc.



Des analyses détaillées de certaines zones ont été réalisées, prenant en compte le ressenti thermique, la perception de l'espace et les nuisances sonores. Les personnes croisées au cours de la déambulation ont également été recensées.

L'analyse s'est prioritairement concentrée sur :

- les zones de surchauffe urbaine, en particulier les parkings et les abords des bâtiments les plus denses, où l'impact de l'urbanisation est le plus marqué.
- En parallèle, des observations ont été menées dans des zones plus fraîches, situées à proximité de points d'eau, de friches ou de lacs, offrant des ambiances contrastées et contribuant au confort thermique de l'espace public.

Cette sélection a permis d'appréhender la diversité des conditions environnementales et des ressentis associés à ces différents espaces.



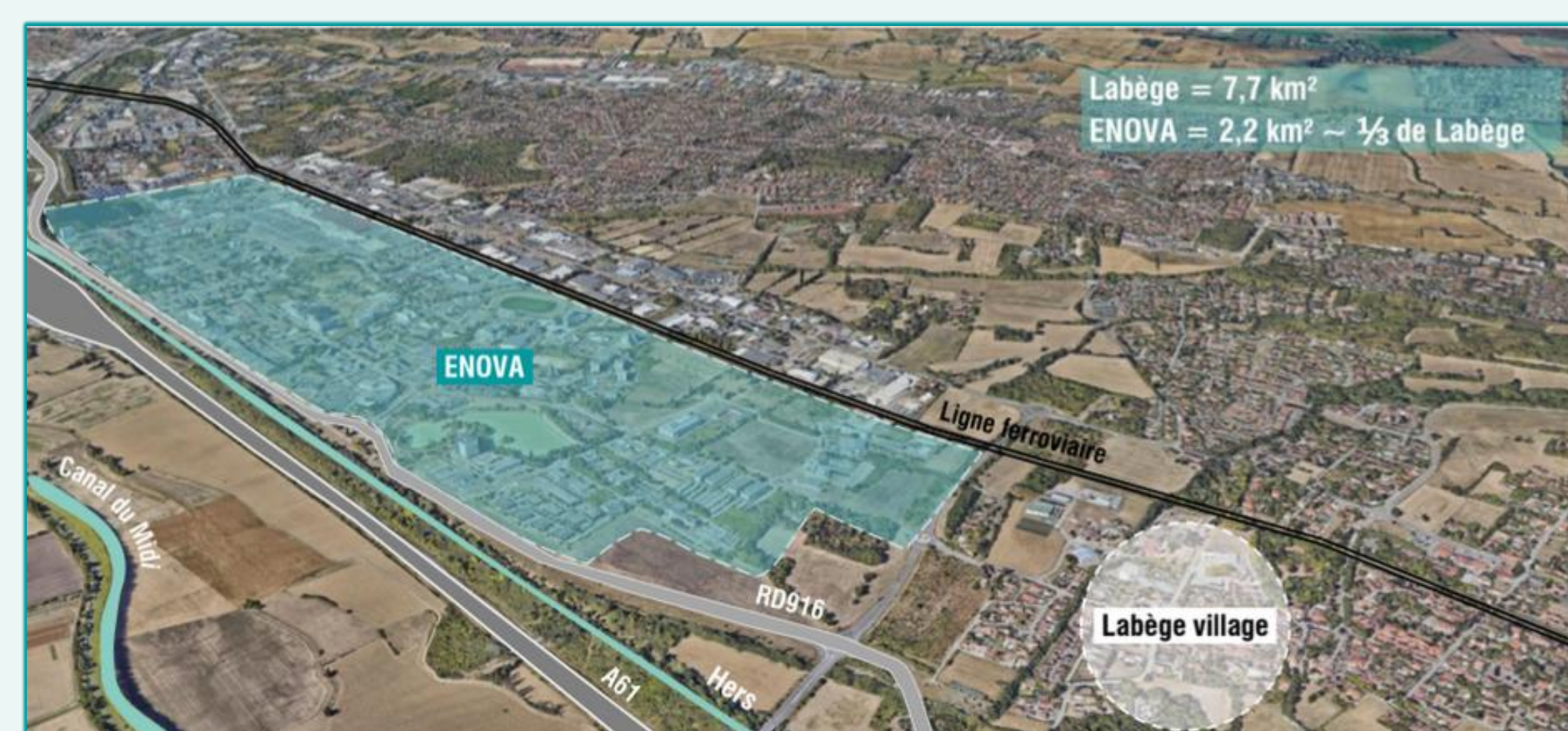
URBANISME DURABLE

L'objectif du projet est de faire évoluer le site d'ENOVA :

D'un parc d'activités monofonctionnel, abritant de grands groupes, des PME, des start-ups, des instituts d'enseignement supérieur et de recherche, un vaste pôle commercial, de nombreux services et équipements ainsi qu'une offre variée pour le sport et les loisirs ;

Vers un secteur habité & mixte, constituant un quartier de la ville de Labège connecté à son centre, en s'appuyant sur ses marqueurs : son centre des congrès (Diagora), ses commerces, son multiplexe, sa trentaine de restaurants, son offre sportive ou encore ses lacs qui en font également une destination appréciée pour les services et les loisirs.

- Centrer et sécuriser l'itinéraire
- Améliorer la qualité du parcours
- Installer des équipements (aires de repos, des lieux de réparation...)



Analyse des documents cadres

Cette analyse a permis d'identifier et de synthétiser les grandes orientations, prescriptions et objectifs des documents pouvant influencer directement le projet de ZAC :

