

PLAN LOCAL D'URBANISME INTERCOMMUNAL VALANT PROGRAMME LOCAL DE L'HABITAT

Communauté de communes du Pays des Achards

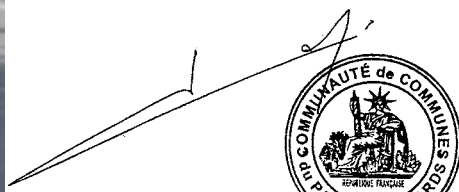
ORIENTATIONS D'AMÉNAGEMENT ET DE PROGRAMMATION THÉMATIQUES

ARRETE LE

Le 12/06/2019

**Vu pour être annexé à la délibération
du Conseil communautaire en date du
12 juin 2019**

Le Président de la Communauté de
Communes du Pays des Achards



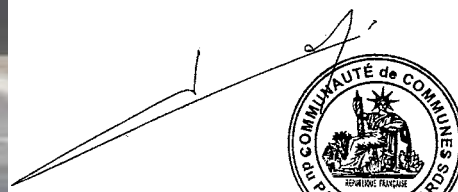
Patrice PAGEAUD

APPROUVE LE

Le 26/02/2020

**Vu pour être annexé à la délibération
du Conseil communautaire en date du
26 février 2020**

Le Président de la Communauté de
Communes du Pays des Achards



Patrice PAGEAUD

PROCEDURES D'EVOLUTION

APPROUVE LE

Modification Simplifiée n°1 23/03/2022

Modification n°1 20/12/2023

Révision Accélérée n°1 20/12/2023

Révision Accélérée n°2 20/12/2023

Révision Accélérée n°3 20/12/2023

Révision Accélérée n°4 20/12/2023

Révision Accélérée n°5 20/12/2023

Révision Accélérée n°6 20/12/2023

PIÈCE DU PLU

5.2

PRÉAMBULE

MODE D'EMPLOI DES OAP THÉMATIQUES

Qu'est-ce-qu'une OAP Thématique ?

Les Orientations d'Aménagement et de Programmation sont un outil d'urbanisme du PLUi 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.

Elles sont établies en cohérence avec les objectifs du Projet d'Aménagement et de Développement Durables (PADD).

Le Plan Local d'Urbanisme Intercommunal de la Communauté de communes du Pays des Achards se veut au service des projets. Dans ce contexte et pour gagner en lisibilité et efficacité, la mise en place des OAP thématiques vient préciser l'ambition du territoire sur certains aspects.

En complément du règlement, les Orientations d'Aménagement et de Programmation thématiques sont un outil de conception et de vision du territoire à long terme sur les grands enjeux du territoire. Ainsi, des Orientations d'Aménagement et de Programmation thématiques sont proposées :

- >> **Les centres-bourgs : territoires de projet(s)**
- >> **La densification : fonctionnalité et anticipation**
- >> **Les mobilités : outil de la performance énergétique du territoire**

1. Je localise mon projet sur le plan de zonage

2. Je dessine mon projet en fonction des orientations prévues à travers les OAP thématiques

Les dispositions réglementaires du PLUi doivent être respectées.

3. Je discute de mon projet avec le Pôle Urbanisme de la CCPA. Le projet doit être **compatible** avec les OAP thématiques du PLUi et ne doit pas aller à l'encontre des orientations définies.

Le projet doit être conforme au règlement du PLUi et doit respecter l'ensemble des règles qui y sont définies.

SOMMAIRE

1. Les centres-bourgs, territoires de projet(s)	p.4
1. Intégrer les nouveaux projets à la trame urbaine existante	p.6
2. Améliorer le traitement de l'espace public	p.9
3. Garantir l'animation des centres-bourgs	p.12
2. La densification : fonctionnalité et anticipation	p. 14
1. Conforter le traitement des dents creuses	p.16
2. Optimiser la trame urbaine pour permettre des divisions parcellaires qui n'entament pas la qualité de vie	p.18
3. Les mobilités : outil de la performance énergétique du territoire	p.20
1. Accompagner la pratique des modes doux	p.22
2. Valoriser la gare des Achards	p.24
3. Optimiser le stationnement	p.26

1. Les centres-bourgs, territoires de projet(s)



RAPPEL DES OBJECTIFS FIXÉS PAR LE PROJET D'AMÉNAGEMENT ET DE DÉVELOPPEMENT DURABLES DU PLUI

CONTEXTE :

Le Pays des Acharde connaît depuis une vingtaine d'années une croissance démographique appuyée, qui a entraîné une importante dynamique de la construction neuve. Plus de 40 % du parc de logements est ainsi postérieur aux années 2000. Ces constructions nouvelles se sont faites principalement sous forme de lotissements pavillonnaires, en rupture avec les formes urbaines et architecturales traditionnelles du territoire.

Les centres-bourgs du Pays des Acharde sont des lieux de vie relativement denses, constitués principalement de maisons individuelles mitoyennes d'un ou deux étages aux façades claires et aux toits de tuiles. Quelques maisons de maître viennent compléter cette trame avec des hauteurs plus importantes et des toits pentus d'ardoise. L'intégration des nouvelles constructions à cette trame historique ne doit pas aller à l'encontre de l'identité de ces centres-bourgs.

Rappel des orientations du PADD :

- > **Protéger le patrimoine architectural des centres-bourgs**
- > **Intégrer les nouvelles constructions au tissu urbain et paysages actuels**
- > **Renforcer l'offre commerciale de centre-bourg**
- > **Renforcer le niveau d'équipements des centres-bourgs**
- > **Développer la mixité intergénérationnelle prioritairement dans les centres-bourgs**

OBJECTIFS RECHERCHES PAR CETTE OAP :

- > Préserver l'identité des centres-bourgs
- > Valoriser le patrimoine bâti
- > Développer l'animation dans les centres-bourgs par une mixité fonctionnelle intelligente

PLUSIEURS ACTIONS CONCOURENT A CES OBJECTIFS :

- 1. Intégrer les nouveaux projets à la trame urbaine existante**
- 2. Améliorer le traitement de l'espace public**
- 3. Garantir l'animation des centres-bourgs**

1- INTÉGRER LES NOUVEAUX PROJETS A LA TRAME URBAINE EXISTANTE

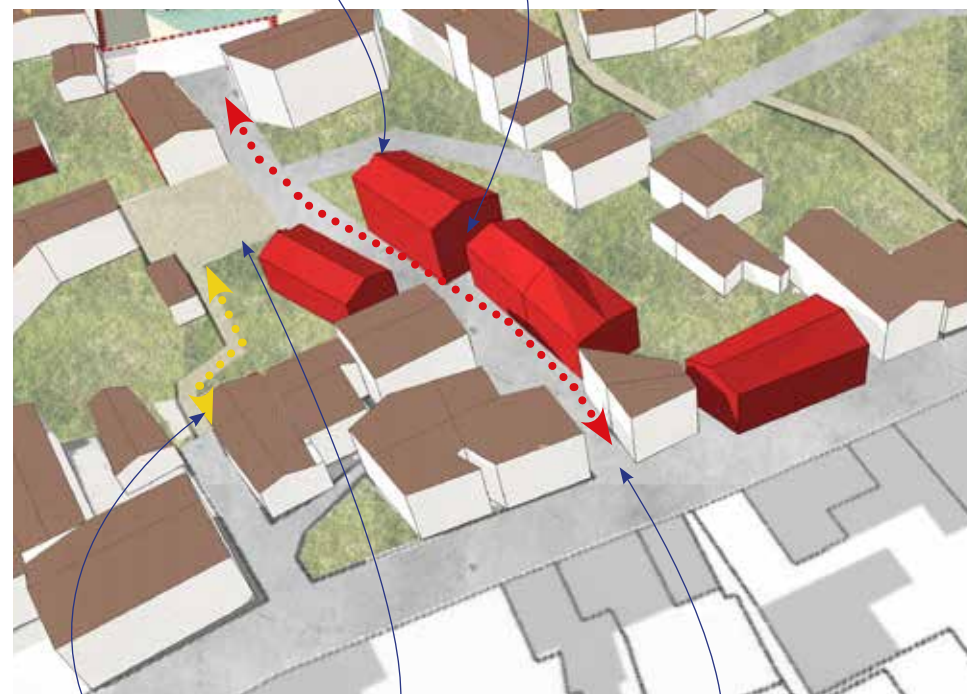
1.1. Intégrer le projet dans la trame urbaine en termes de traitement des espaces publics et de circulation

Tout projet devra justifier d'une intégration au quartier où il s'intègre. Les projets devront justifier de :

- **Un raccordement direct à une voie publique. Les nouvelles voies devront chercher à se connecter au réseau viaire existant afin de limiter les voies en impasse. Celles-ci pourront être accompagnées d'une piste cyclable.**
- **La création et/ou raccordement aux liaisons douces existantes afin de compléter le réseau de venelles et pistes cyclables.**
- **La création, lorsque cela est possible, d'une placette ou espace de rencontres végétalisé.**

Poursuite du front bâti existant

Implantation des constructions en alignement de voirie.



Renforcement du réseau de liaisons douces

Création de petits espaces publics et de rencontre

Création de nouvelles voies connectées au réseau viaire existant.

1.2. Préserver le patrimoine local en cœur de bourg

Les éléments du patrimoine architectural et végétal du Pays des Achards ont, pour la plupart, été identifiés dans le règlement graphique. Ils font référence aux petites structures patrimoniales type lavoir, calvaire, etc., ainsi qu'aux bâtisses bourgeoises (antérieur à 1940).

En plus de cette prescription qui encadre les travaux d'extension, de rénovation et de construction, l'orientation d'aménagement et de programmation s'articule également sur le patrimoine dit «ordinaire» représenté par l'habitat rural que l'on va retrouver dans le centre ancien des bourgs.

Éléments architecturaux de «l'habitat ordinaire» à préserver :



Saint-Georges de Pointindoux

- 1 Tuiles tige de botte ou tuile à couvrant et couvrant séparé
- 2 Toit à deux pans
- 3 Enduit à la chaux
- 4 Encadrement en pierre taillée
- 5 Génoise

> Les bâtiments et petits éléments du patrimoine identifiés devront être préservés et rénovés dans les règles de l'art, afin de **ne pas dénaturer leur aspect**.

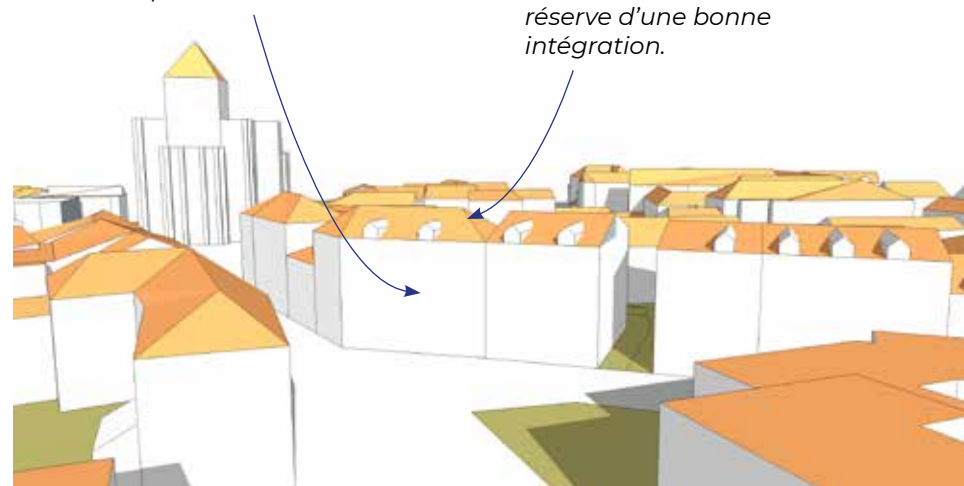
> En cœur de centre historique, les nouvelles constructions devront **reprendre les codes architecturaux des bâtiments environnants** (volumétrie, colorimétrie, etc.) afin de préserver les front de rue.



Habitat collectif en centre ville, Saint-Mathurin

Une volumétrie et des coloris à mettre en accord avec les bâtiments patrimoniaux.

Des constructions et extensions contemporaines autorisées sous réserve d'une bonne intégration.



> Les nouvelles constructions de centre bourg ou situées en extension du bourg veilleront à s'insérer à l'intérieur de leur quartier afin de **ne pas impacter les vues panoramiques sur le bourg ainsi que les entrées de villes**. Les projets situés sur les communes «belvédère», Beaulieu-sous-la-Roche et Le Girouard, devront justifier d'un faible impact visuel.

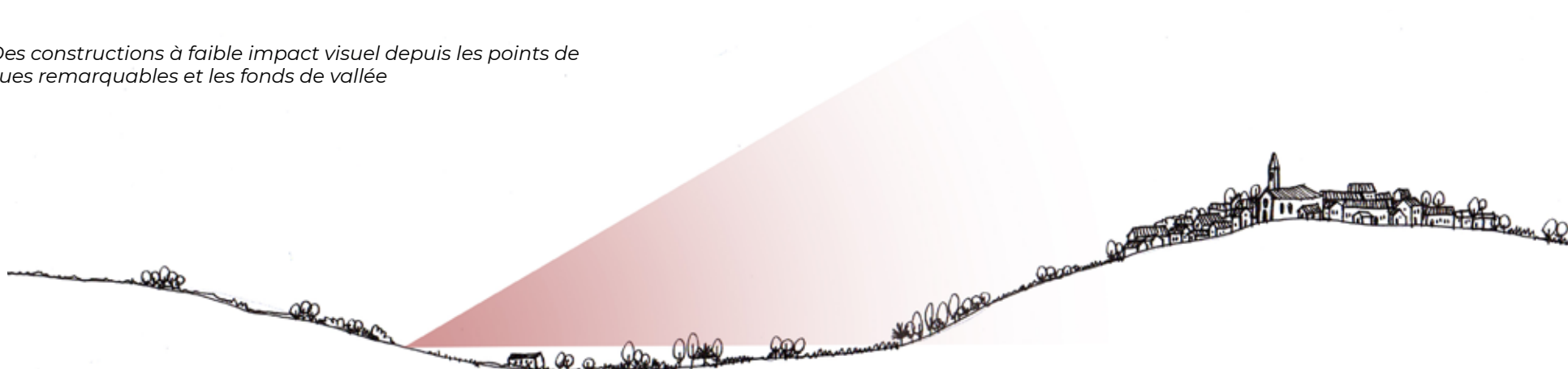


Entrée de ville à préserver, Beaulieu-Sous-La-Roche



Le Girouard

Des constructions à faible impact visuel depuis les points de vues remarquables et les fonds de vallée



2- AMÉLIORER LE TRAITEMENT DE L'ESPACE PUBLIC

2.1. Sécuriser les cheminements vers les services publics

Afin de développer et sécuriser les déplacements doux, des pistes cyclables seront créées le long des axes stratégiques en centre-bourg.

> En cœur de bourg, à proximité des commerces, les trottoirs des voies principales seront **calibrés suffisamment larges et plantés** (sauf impossibilité technique) **afin de sécuriser les déplacements piétons.**



Aménagement de petits espaces de rencontres type placette

Marquage visuel dessinant la piste cyclable (revêtement de sol, couleur, etc.)

Création d'itinéraires bis pour piétons (venelles piétonnes, et passages)

Mise en place d'espaces plantés marquant une limite franche entre la route et l'espace piéton et cyclable.

Création de piste cyclable sécurisée en centre-ville



Piste cyclable et cheminement piéton, le puy-en-Velay (43)



Mise en place d'une bordure plantée pour sécuriser les déplacements de cycles, Marssac-sur-Tarn (81)



Création de venelles piétonnes, Saintes (17), bnr Architectes



Requalification de la traversée de village, La Chapelle-sur-oreuse (89), Cambium 17

2.2. Favoriser la mutualisation des espaces : stationnement, jardins partagés...

> Afin de renforcer la densité des centre-bourg, et optimiser le foncier disponible, des **stationnements mutualisés** seront mis à disposition des habitants du centre-bourg.

> Tout en conservant l'usage principal de stationnement, le **traitement paysager des aires de stationnement** est obligatoire afin de permettre de répondre à plusieurs ambitions :

- **Penser les aires de stationnement comme des lieux d'interface et d'intermodalité ;**
- **Résorber les coupures spatiales dans le tissu urbain ;**
- **Considérer que ce sont des objets urbains du quotidien participant à la qualité du cadre de vie ;**
- **Conserver une certaine perméabilité des sols et lutter contre les îlots de chaleur, les risques d'inondation ;**
- **Intégrer l'enjeu de l'entretien, en particulier pour les aires publiques**

Création d'espaces de parking permanents et temporaires pour les habitants du centre-bourg.



Aménagements simples permettant une multiplicité d'usages (marché, exposition, etc.)

Plantation



Plantation du parking de la ZAC de la Vrillonnerie, Chambray-les-Tours (37)



Parking planté, le Tholonet (13)

> Dans ce même but, le **développement des jardins partagés** est à favoriser, afin d'offrir à tous un espace jardiné valorisant le cadre de vie du centre.



Jardin partagé du Coteau, collectif 'Terre Nouvelle du Coteau', La Roche-sur-Yon (85)



Jardin partagé Erdre Porterie-Le trait d'Oignon, collectif Dérive, Nantes (44)

> Mettre en place une **démarche type «je jardine ma ville»** avec l'aide de la collectivité. L'objectif est de faire des habitants des acteurs privilégiés pour le fleurissement de leur ville, quartier, en accompagnant le bâti, les pieds d'immeubles et les trottoirs de plantations.



Création de jardins partagés sur les places et interstices .

Favoriser la porosité des petits espaces publics en créant plusieurs accès

Création d'espaces plantés multi-usages (loisirs, jardinage, promenade)

> La **gestion différenciée** est une méthode adaptant l'entretien des espaces en fonction de leur nature, de leur situation et de leur usage, en visant autant que possible la mise en valeur de la biodiversité. Elle devra être généralisée sur l'ensemble des espaces verts du territoire.

Seront donc mis en œuvre les moyens suivants :

- Les techniques alternatives de désherbage (manuelles, mécaniques...) dans le respect de l'environnement
- La gestion extensive des surfaces enherbées qui permet d'atteindre une diversité floristique élevée et présente un intérêt paysager pour le public tout en offrant des meilleures conditions de vie à la faune.
- Le choix des végétaux (espèces locales, couvres sols, vivaces...)
- La végétation spontanée tolérée pour permettre d'augmenter la biodiversité et de diminuer l'apport d'intrants et les coûts d'entretien.
- La gestion des déchets verts (tonte sans ramassage, broyeurs de branches...) créant des paillages qui peuvent devenir l'habitat de nouvelles espèces.
- La gestion des eaux pluviales majoritairement en surface et la limitation des surfaces imperméables.



Gestion différenciée du parc arboretum de Montfermeil (93)



Gestion différenciée du cimetière paysager, Nantes (44)

3- GARANTIR L'ANIMATION DES CENTRES-BOURGS

3.1. Favoriser l'animation commerciale en centre-bourg par les aménagements

Le traitement de l'espace public est un facteur important de développement de l'activité commerciale et de l'animation des centres-bourgs. L'aménagement des espaces publics devra donc contribuer à la création de «lieux de vie» propices à l'animation commerciale.

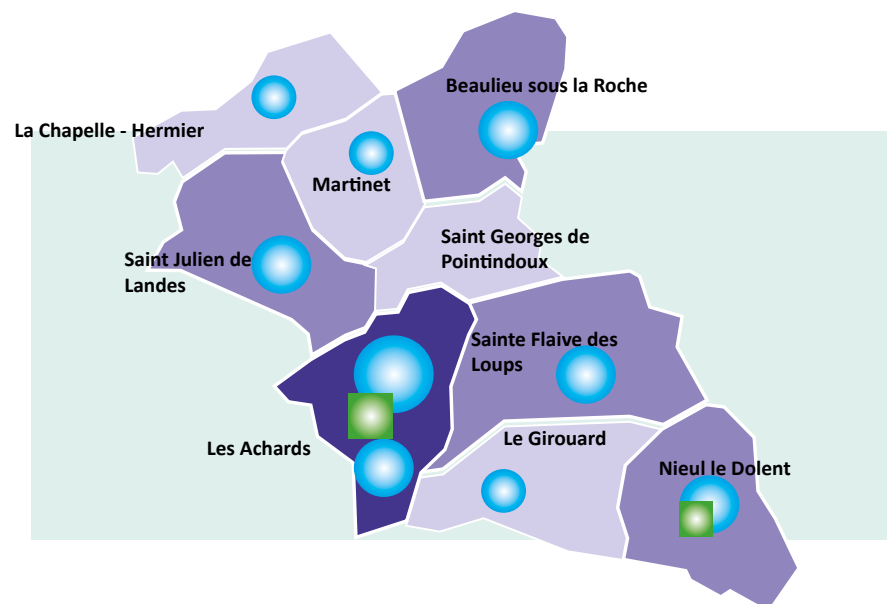
Afin d'assurer la pérennité et le développement des commerces de centre bourg, plusieurs outils pourront être mises en place :

- **Création d' espace de «terrasse» sur l'espace public pour augmenter la visibilité et l'attractivité des commerces et restaurants.**
- **Création de petits «pôles commerciaux» en centre bourg.**
- **Développement de parkings minute à proximité des groupements commerciaux.**



3.2. Garantir la diversité commerciale en centre-bourg

Localisation préférentielle des commerces



 Les centralités (UA) sont les lieux d'accueil préférentiels des commerces de proximité

 Les zones d'activités commerciales (UEc) sont les lieux d'accueil des commerces d'envergure (+ de 300m²)

Le commerce et l'artisanat commercial doivent trouver leur place dans les centres-bourgs lorsque l'activité ne génère pas de nuisances incompatibles avec la fonction résidentielle.

Les commerces de plus de 300m² de surfaces de vente se localiseront de façon préférentielle dans les espaces commerciaux identifiés sur les communes des Achards et de Nieul-le-Dolent.

Dans les centralités, les aménagements veilleront à :

- **Préserver les continuités commerciales en interdisant le changement de destination d'un local commercial en rez-de-chaussée, situé entre deux locaux commerciaux, vers toute autre destination que celle nécessitant l'accueil du public.**
- **Favoriser le regroupement des commerces existants**
- **Améliorer la lisibilité des cheminements commerciaux par le traitement des cheminements doux et par la signalétique**

Dans les secteurs commerciaux isolés, les aménagements veilleront à :

- **Limiter l'impact paysager des nouvelles constructions en choisissant des matériaux et une végétation adaptée, en cohérence avec leur environnement immédiat**
- **Mutualiser les équipements, notamment en matière de stationnement afin de limiter l'imperméabilisation des sols**

La zone d'activité commerciale des Achards est le lieu préférentiel d'accueil des commerces de plus de 300m² de surfaces de vente.

2. La densification : fonctionnalité et anticipation



RAPPEL DES OBJECTIFS FIXÉS PAR LE PROJET D'AMÉNAGEMENT ET DE DÉVELOPPEMENT DURABLES DU PLUI-H

CONTEXTE :

La forte croissance démographique que connaît le Pays des Achards se traduit principalement par le développement d'une offre de logements sous la forme d'extensions pavillonnaires. Même si la densité des opérations a augmenté ces dernières années, celle-ci reste relativement faible par rapport aux formes traditionnelles observables dans les centres-bourgs : en moyenne une dizaine de logements à l'hectare dans les extensions pavillonnaires contre une trentaine au sein des centres-bourgs et une quinzaine au sein des hameaux.

Les derniers lotissements construits commencent à montrer les limites du modèle : artificialisation des sols à outrance, qualité architecturale en rupture, implantation des nouvelles constructions problématique pour le voisinage...

L'implantation des nouvelles constructions doit donc permettre de garantir la qualité de vie et du paysage existant tout en permettant de travailler la densité.

Rappel des orientations du PADD :

- > Développer des densités adaptées au contexte urbain
- > Encourager le renouvellement urbain là où c'est possible
- > Développer des aménagements intégrés aux paysages urbains et naturels en entrée de ville
- > Intégrer les nouvelles constructions au tissu urbain et aux paysages actuels

OBJECTIFS RECHERCHES PAR CETTE OAP :

- > Permettre une densification qualitative des abords des centres-bourgs
- > Anticiper les démarches de densification
- > Préserver la qualité de vie par la maîtrise de la densification

PLUSIEURS ACTIONS CONCOURENT A CES OBJECTIFS :

1. Conforter le traitement des dents creuses
2. Optimiser la trame urbaine pour permettre des divisions parcellaires qui n'entament pas la qualité de vie

1- CONFORTER LE TRAITEMENT DES DENTS CREUSES

1.1. Garantir la densification par le traitement des dents creuses

Les parcelles vides de construction comprises entre minimum deux parcelles construites et desservies par au moins une voirie publique sont appelées «dents creuses» et représentent le potentiel foncier «prioritaire» à mobiliser.

Les constructions dans ces espaces libres devront respecter une certaine densité bâtie (nombre de logement minimum) au même titre que les secteurs nouvellement urbanisables.

Ainsi, selon la typologie de communes à laquelle elles appartiennent, et en dehors des secteurs soumis à des OAP sectorielles, la densité minimale recherchée est de :

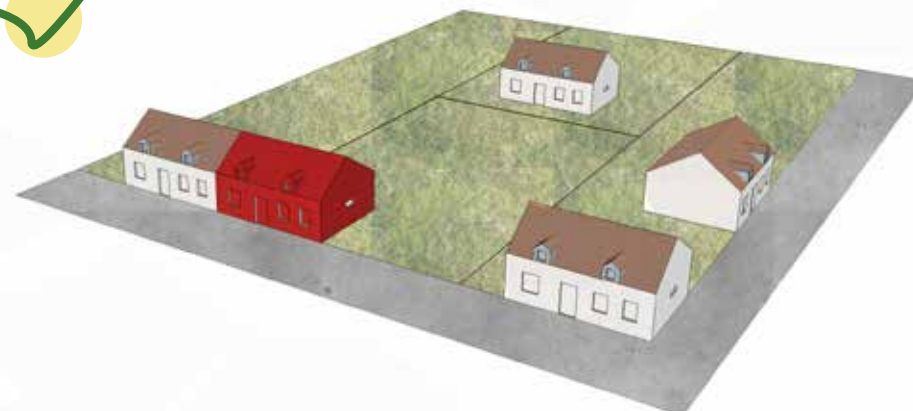
- **Les Achards** : 25 log/ha
- **Pôles secondaires** : 17 log/ha
- **Communes rurales** : 15 log/ha

Ces densités minimales se traduisent par une limitation de la taille maximale des divisions foncière à :

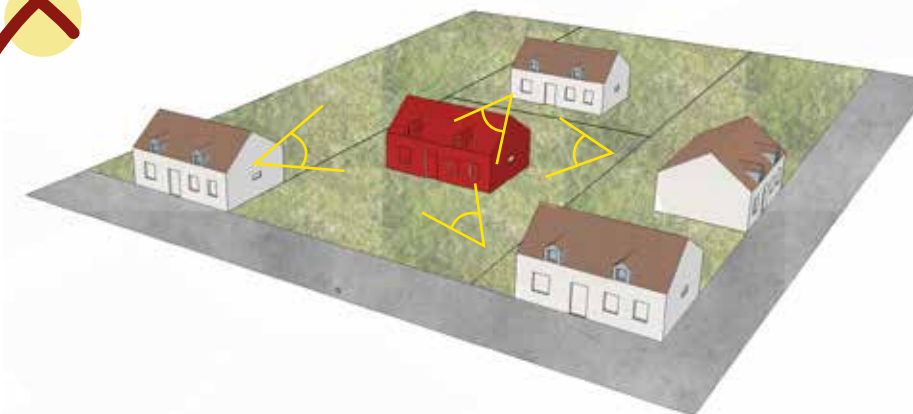
- **Les Achards** : 600 m² par parcelle (sauf zones UC où 800 m² sont permis)
- **Pôles secondaires** : 700 m² par parcelle (sauf zones UC où 800 m² sont permis)
- **Communes rurales** : 800 m² par parcelle

Sont exemptées du calcul les surfaces soumises à de fortes contraintes physiques ou environnementales majeures justifiées

1.2. Intégrer les nouvelles constructions à la trame existante



Les nouvelles constructions devront prioritairement choisir l'alignement à la trame existante et chercher la mitoyenneté selon la situation afin d'éviter les vis-à-vis et de permettre une optimisation du foncier.



Les constructions désaxées de la trame existante, situées en milieu de parcelle, avec un fort vis à vis, sont interdites.

1.3. Optimiser les potentiels fonciers

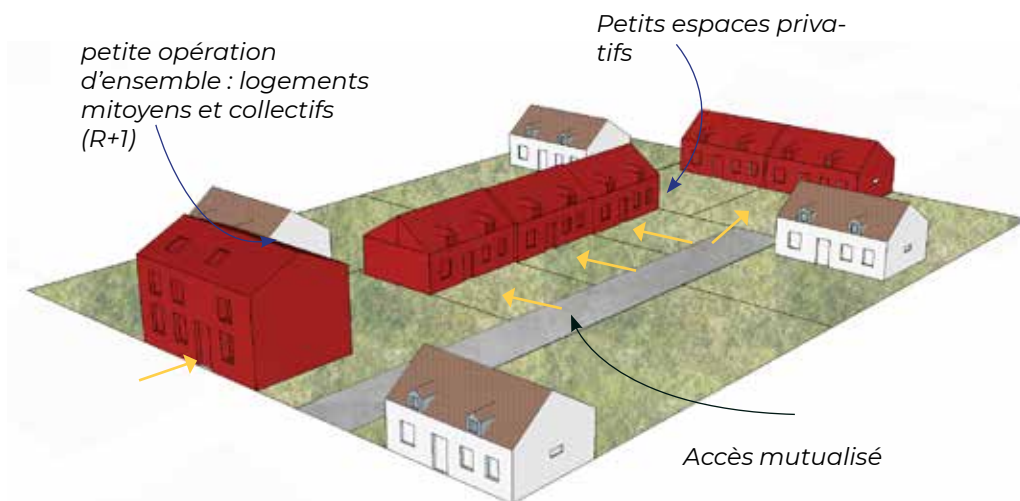
Tout projet de densification (comblement de dents creuses, renouvellement urbain, etc.) devra justifier d'une densité minimale et d'une optimisation du foncier.

Il répondra aux principes suivants :

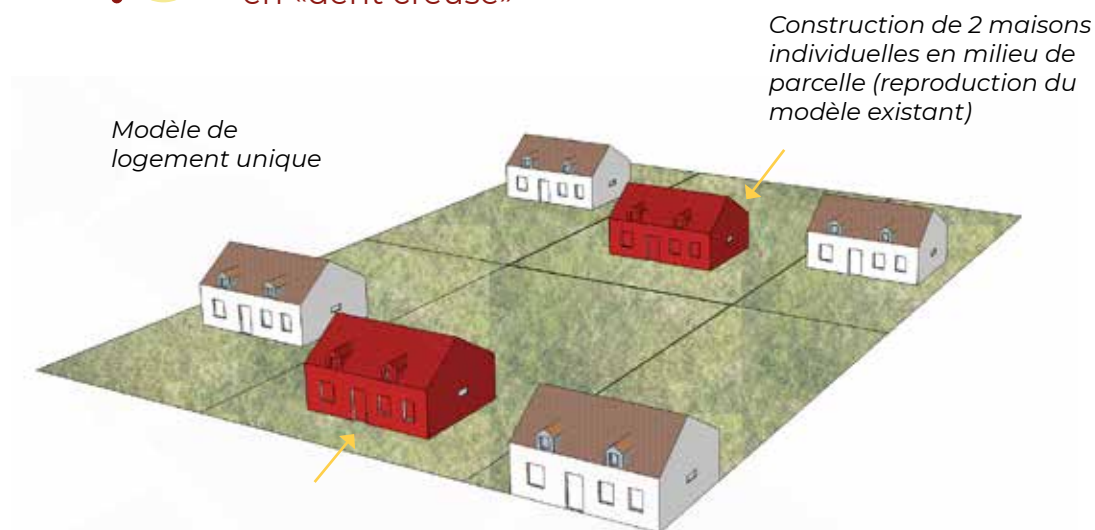
- Une implantation des nouvelles constructions à réfléchir avec les bâtiments environnants.
- Une urbanisation des parcelles «en profondeur», avec la création d'une voirie mutualisée.
- Une densification verticale et la mitoyenneté à promouvoir.
- Des formes urbaines proches de celles du centre-bourg, favorisant la densification verticale et la mitoyenneté.



Bon exemple de densification : optimisation d'une parcelle en «dent creuse»



Mauvais exemple de non optimisation d'une parcelle en «dent creuse»



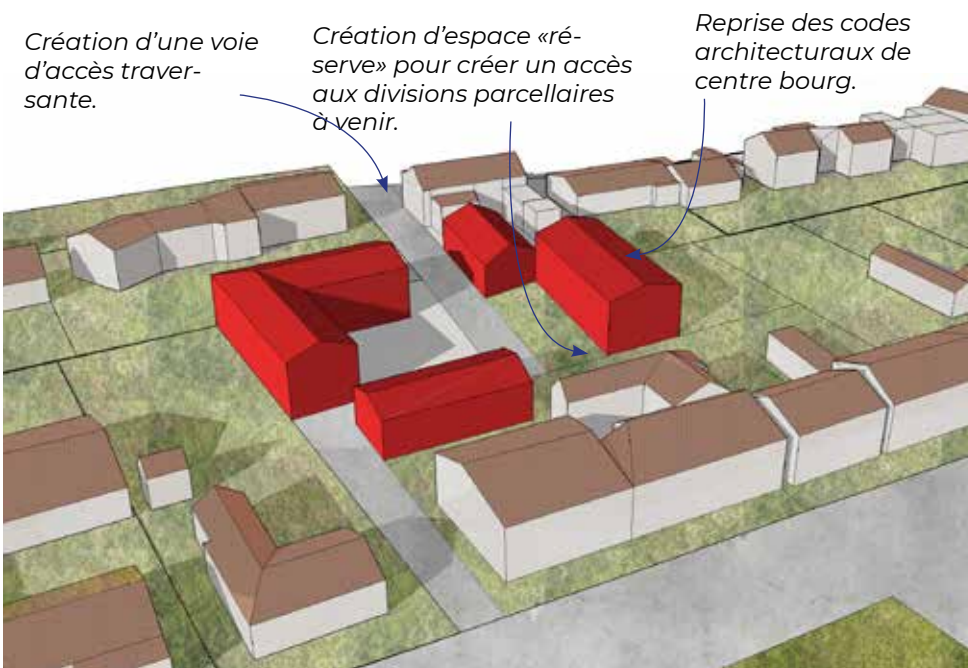
2- OPTIMISER LA TRAME URBAINE POUR PERMETTRE DES DIVISIONS PARCELLAIRES QUI N'ENTAMENT PAS LA QUALITÉ DE VIE (BIMBY)

2.1. Anticiper la division parcellaire potentielle dans le projet

La construction sur une dent creuse doit se faire en relation avec les potentiels des parcelles voisines afin d'optimiser le foncier disponible.

Si l'ensemble des parcelles ne s'organise pas autour d'une seule opération d'aménagement, la première maison construite devra justifier a minima de laisser la place et l'accès aux parcelles en cœur d'îlot afin d'éviter leur enclavement.

L'urbanisation d'un groupement de dents creuses peut être soumise à la création d'une voirie mutualisée.



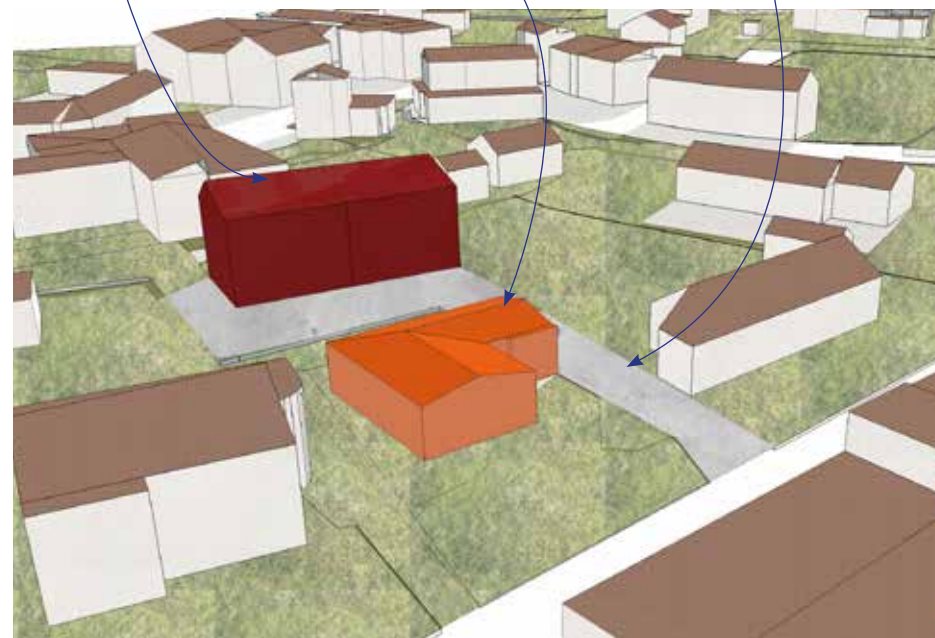
2.2. Garantir les accès aux terrains de second volet

Afin de favoriser la densification des espaces urbanisés, les nouvelles constructions implantées le long d'une voirie publique unique devront garantir l'accès aux parcelles situées en second rideau.

Temps 2:
Optimisation du fond de parcelle par la construction de deux logements en fond de parcelle.

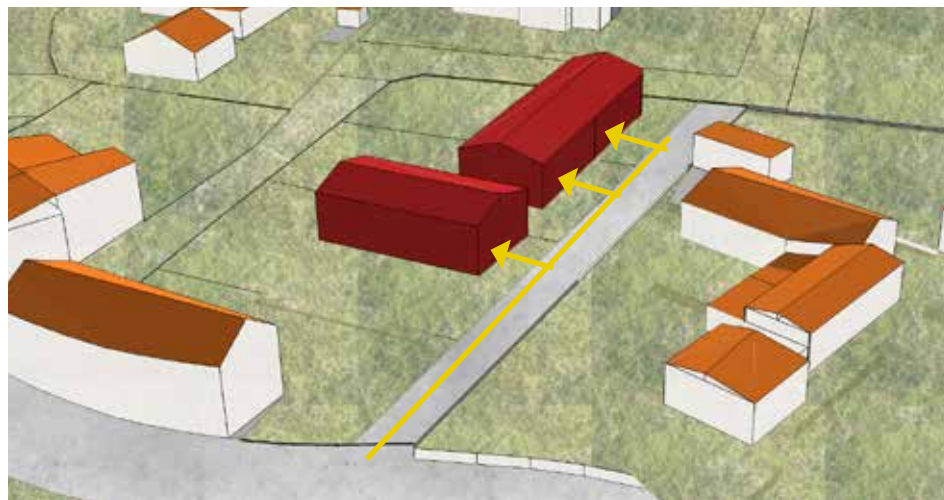
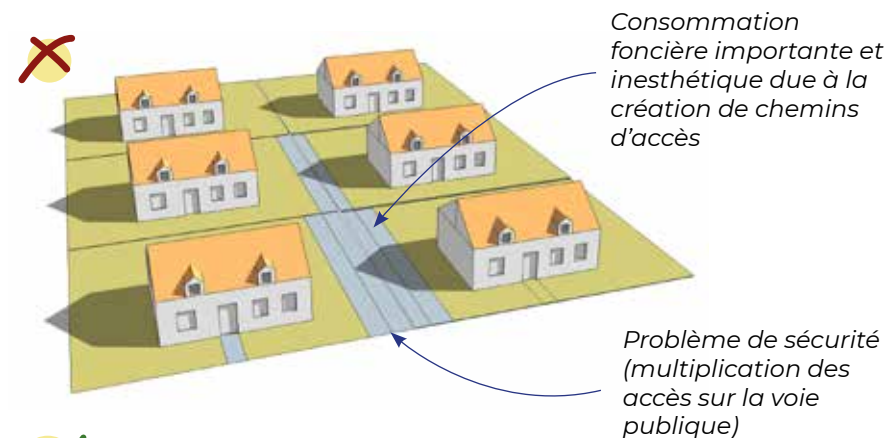
Temps 1:
Construction d'une maison en premier rideau permettant l'accès au fond de parcelle pour un projet futur en second rideau.

Création d'une voie d'accès

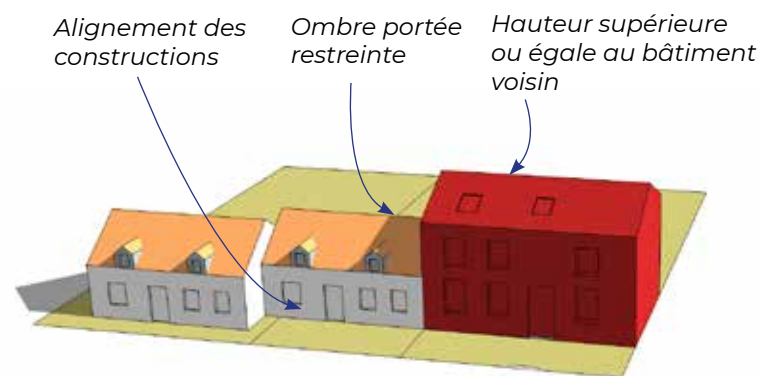
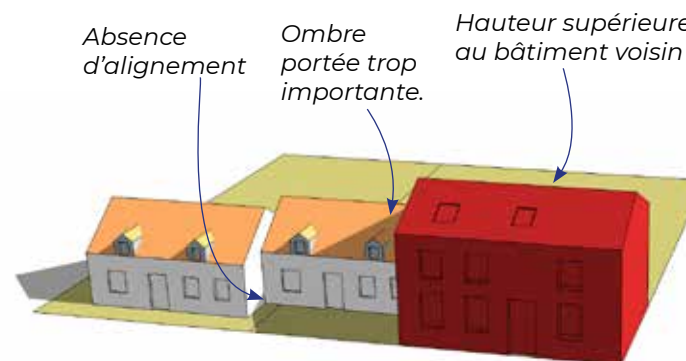


2.3. Mutualiser les accès

Les secteurs pavillonnaires construits au coup par coup, sont souvent desservis par une multitude de chemins privés, produisant une consommation foncière excessive et des problèmes de sécurisation des accès sur les voies publiques. Afin de mieux organiser la desserte de ces quartiers, une mutualisation des accès est nécessaire.



2.4. Garantir le «droit au soleil» de ses voisins



Attention ! Si vous souhaitez construire haut, vous risquez de priver vos voisins de leur droit au soleil ! Un recul nécessaire et une hauteur limitée par rapport aux bâtiments voisins sont à respecter pour s'intégrer au mieux dans le quartier!

3. Les mobilités : outil de la performance énergétique du territoire



RAPPEL DES OBJECTIFS FIXÉS PAR LE PROJET D'AMÉNAGEMENT ET DE DÉVELOPPEMENT DURABLES DU PLUI

CONTEXTE :

Le territoire connaît une forte dépendance à la voiture individuelle : 89 % des actifs du territoire se rendent sur leur lieu de travail en voiture, ils sont 5 % à utiliser un mode doux et ils sont moins de 1 % à prendre les transports en commun (train notamment). La place de la voiture est donc importante dans les aménagements.

Pour autant, les capacités de développement des modes alternatifs à la voiture individuelle existent sur le territoire : le territoire dispose d'une gare régulièrement desservie qui permet de rejoindre rapidement les pôles d'emploi voisins. Il dénombre un réseau important de sentiers pédestres et de randonnées accessibles mais le développement de la pratique se heurte aux voiries partagées qui sont peu sécurisées.

Le déploiement de ces réseaux est d'autant plus important dans la perspective de développement touristique du territoire.

Rappel des orientations du PADD :

- > **Développer des modes de déplacement moins polluants**
- > **Valoriser les usages potentiels de la gare des Achards**
- > **Développer les mobilités autour du pôle économique des Achards**
- > **Optimiser le stationnement**
- > **Sécuriser la pratique des liaisons douces, notamment du vélo**

OBJECTIFS RECHERCHES PAR CETTE OAP :

- > Développer l'usage des modes alternatifs à la voiture dans les déplacements du quotidien et les loisirs
- > Sécuriser l'usage des modes doux
- > Améliorer le maillage des chemins de randonnées sécurisés pour les cyclistes et les piétons
- > Encourager la mutualisation des stationnements

PLUSIEURS ACTIONS CONCOURENT A CES OBJECTIFS :

1. Accompagner la pratique des modes doux
2. Valoriser la gare des Achards
3. Optimiser le stationnement

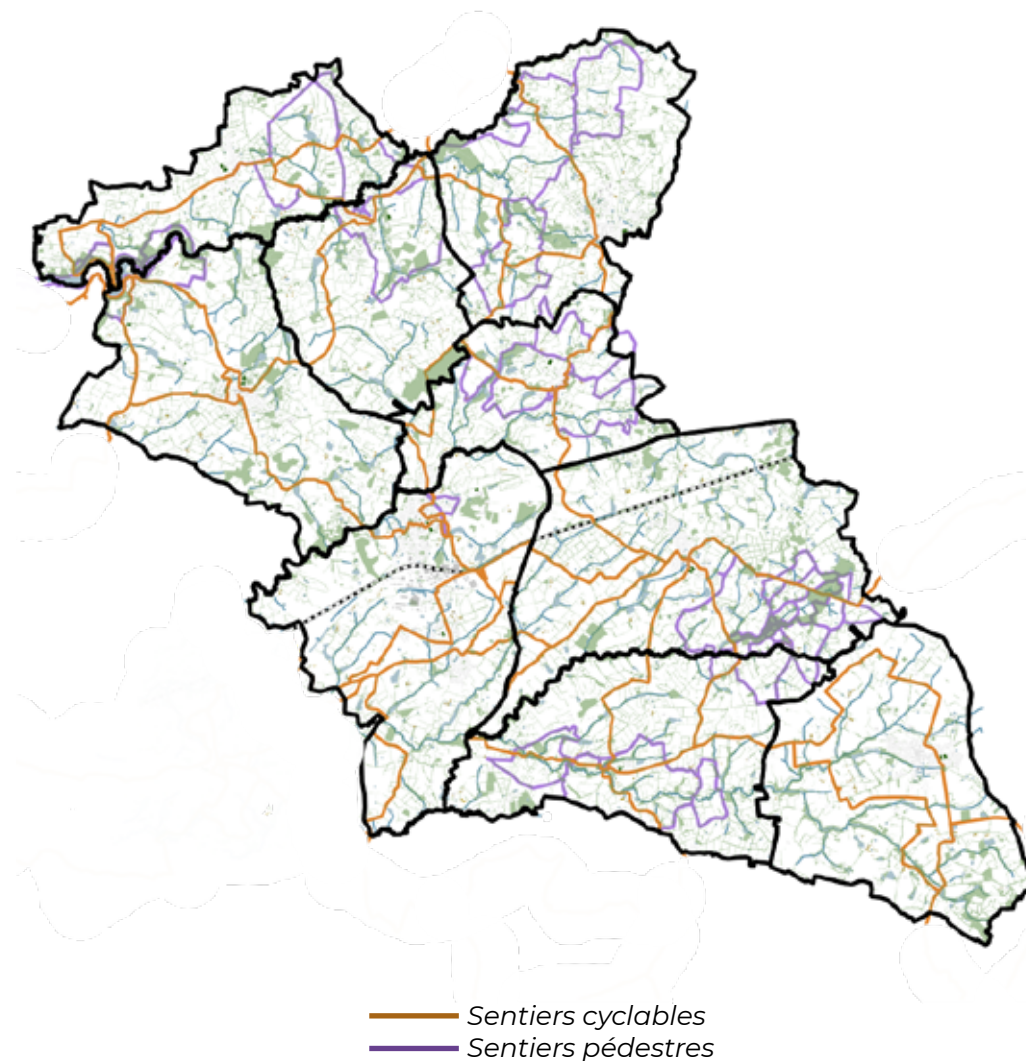
1- ACCOMPAGNER LA PRATIQUE DES MODES DOUX

1.1. Développer le maillage de sentiers cyclistes et pédestres pour la pratique du quotidien et des loisirs

Le territoire bénéficie d'un maillage de sentiers relativement important, principalement lié à son histoire agricole. Dans le cadre du développement d'un tourisme vert, la mise en valeur de ce réseau est primordiale pour mettre en valeur le paysage du Pays des Achards.

Pour ce faire, les aménagements de voirie et de chemins qui croisent ou se superposent aux éléments identifiés au plan de zonage devront contribuer à :

- > **Améliorer la signalétique**
- > **Garantir la continuité des cheminements**
- > **Limitier les conflits d'usage avec l'activité agricole en identifiant les chemins adaptés**
- > **Protéger les haies le long des cheminements**



1.2. Sécuriser la pratique du vélo selon les niveaux de voirie

Le département de la Vendée a mis à jour la hiérarchisation de son réseau de voirie en 2016. Les aménagements pour la pratique du vélo dans la traversée des chefs-lieux devront s'adapter à ces niveaux :

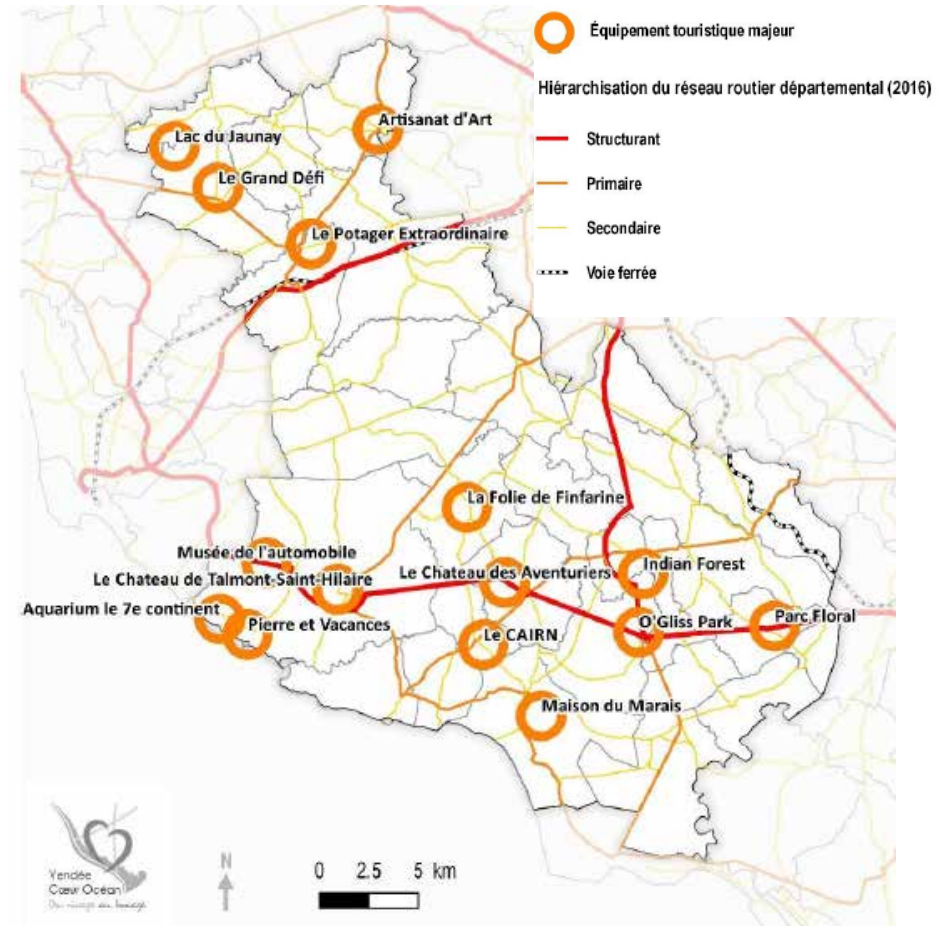
- > Pour le réseau primaire, les aménagements devront être indépendants.
- > Pour le réseau secondaire, les aménagements pourront être matérialisés au sol ou indépendants de la voirie principale.
- > Pour les autres voiries, le principe de voirie partagée sera privilégiée.

Exemples d'aménagements

Réseau primaire



Réseau secondaire



Hiérarchisation du réseau routier départemental en lien avec le développement de l'offre touristique
Source : VCO, 2019

2- VALORISER LA GARE DES ACHARDS

2.1. Améliorer l'accessibilité de la gare des Achards

La gare des Achards est un équipement structurant pour le territoire. Pour autant il est peu visible dans la trame urbaine et son accessibilité est aujourd'hui compliquée. La voie ferrée marque une réelle rupture urbaine entre un secteur pavillonnaire ancien qui s'est développé historiquement au Nord de la gare et la zone d'activités qui s'étend au sud. Il n'existe pas aujourd'hui de traversée possible en voiture à proximité de la gare. Seule la traversée piétonne et cyclable est possible pour se rendre sur les quais. A l'ouest, la zone commerciale des Achards est tournée de l'autre côté. L'accès depuis la gare se fait par un cheminement piéton informel. Cette accessibilité contrainte renforce le manque d'attractivité de l'infrastructure.

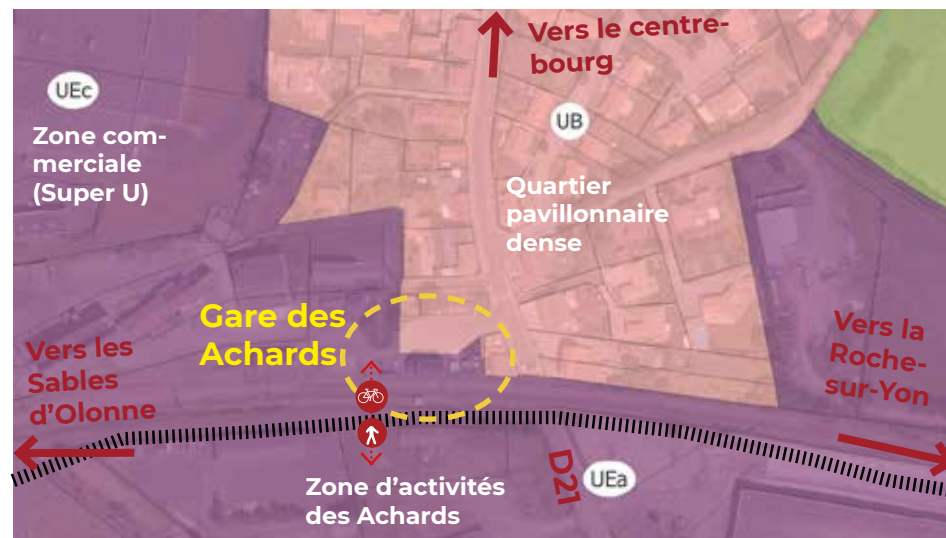
Les nouveaux aménagements prévus à proximité de la gare des Achards devront **contribuer à son désenclavement** tant pour les voitures que pour les autres modes. Cela pourra passer par :

- la mise en place d'une signalétique optimisée
- la mise en place d'une continuité dans les cheminements vélos et piétons matérialisés en direction du bourg de la Mothe-Achard au Nord et de la zone d'activités et du bourg de la Chapelle-Achard au Sud
- la création d'une liaison piétonne et/ou automobile vers la zone commerciale

P Stationnement

■■■■■  Accès routier

■■■■■  Voie piétonne et cyclable



Environnement direct de la gare des Achards





PRINCIPES D'AMÉNAGEMENT

Orientations liées aux accès, à la desserte et au stationnement

- ① - Création de liaisons douces sécurisées pour rejoindre les centres-bourgs et la zone d'activités
- ② - Création d'un accès piéton vers la zone commerciale
- ③ - Optimisation du stationnement existant au Nord de la gare
- ④ - Mise en place d'une aire de stationnement au sud de la gare

2.2. Optimiser le stationnement sur la gare

La gare des Achards dispose d'une vingtaine de places de stationnement, toutes localisées au Nord de la gare. Avec plus de 50 000 montées/descentes annuelles, la gare compte près de 150 usagers quotidiens en moyenne. La question du stationnement est un enjeu majeur pour faciliter son usage quotidien, notamment pour le travail.

Les aménagements au sein du parking Nord devront permettre d'**optimiser l'usage du stationnement existant** :

- **Matérialisation des emplacements**
- **Possibilité de réserver des places pour la recharge électrique et pour le covoiturage**
- **Mise en place de stationnement sécurisés et individuels pour les vélos**

Les aménagements d'un espace de stationnement au Sud des voies devront prendre en compte ces réflexions. Ils devront en outre :

- **Prévoir une partie du stationnement en surfaces non-imperméables ou proposer des dispositifs de production d'énergies renouvelables**
- **Proposer des surfaces plantées pour améliorer l'intégration de cet espace dans le paysage existant.**

3- OPTIMISER LE STATIONNEMENT

3.1. Développer les solutions mutualisées de stationnement

Lorsque cela est possible, il convient de **rechercher la mutualisation des espaces de stationnement**. Cette mutualisation est notamment souhaitable lors de deux activités aux horaires complémentaires.

> Pour **l'habitat**, les opérations d'ensemble pourront réaliser une partie des stationnements nécessaires sous forme de parkings mutualisés, sans que leur capacité ne dépasse 50 % des emplacements nécessaires. Ces espaces pourront être pensés comme des espaces modulables pouvant être transformés au besoin pour d'autres usages

> Pour **les activités**, les projets devront favoriser la mutualisation des solutions de stationnement lorsque cela est possible. Pour ce faire, les stationnements pourront se situer de façon privilégiée en front de la construction principale et prévoir des cheminements piétons sécurisés le long de la voirie principale. Ces parkings devront être ombragés et perméables dans la mesure du possible.



Parking du pôle santé des Achards



Local vélo sécurisé sur aire de covoiturage, Lésigny (77)

3.2. Développer le stationnement adapté à la pratique du covoiturage

> Les parkings dédiés au covoiturage s'implantent de façon privilégiée sur des axes stratégiques ou à proximité des lieux de transfert modal (gare, arrêt de bus...).

> Les parkings dédiés au covoiturage respectent la réglementation imposée aux espaces de stationnement collectifs en matière de perméabilité des sols et de la végétation.

3.3. Prévoir des stationnements pour vélos et des points de recharge électrique dans les espaces stratégiques

Afin de favoriser le développement des pratiques de mobilité alternatives, le **développement de stationnements adaptés devra être anticipé**.

Ainsi, dans les parkings de plus de 30 places, mutualisés ou dédiés au covoiturage, pourront être proposés :

- > **Prévoir des espaces abrités pour le stationnement des vélos en centralités et à proximité des aires de covoiturage**
- > **Proposer des emplacements dédiés à la recharge des véhicules électriques**





Cittànova