

# Développer les modes actifs en territoires peu denses : quelles stratégies et quels services ?

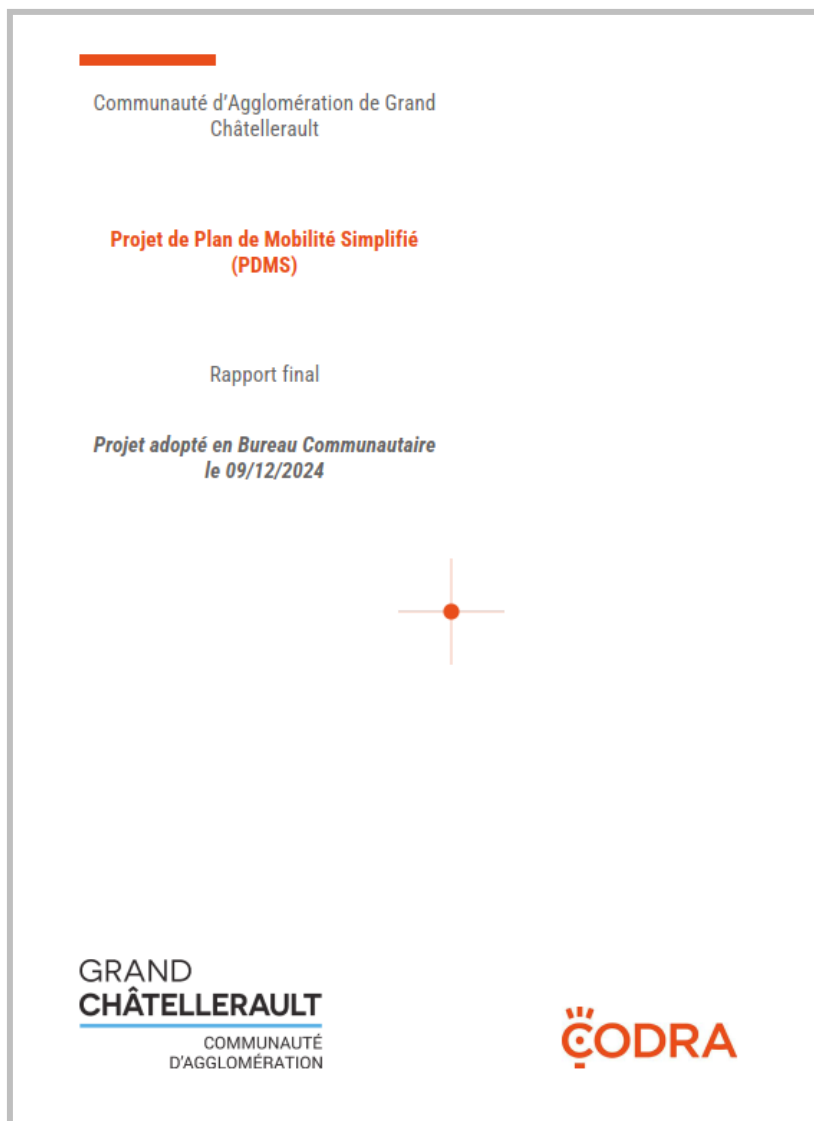
## Stratégie marche

Communauté d'Agglomération de Grand Châtelleraut



*Les Halles – Commune de Pleumartin ©Grand Châtelleraut*

# Plan de Mobilité Simplifié (PDMS) – CA Grand Châtellerault



- Vision à court et moyen terme 2024 -2035
- Document structurant pour le futur PLUi h-m

- Phase 1 : Diagnostic
- Phase 2 : Choix du scénario
- Phase 3 : Programme d'action

Le PDMS s'appuie sur les documents suivants :

SCOT de Grand Châtellerault (2020)  
Projet de territoire de grand Châtellerault (2021)  
PLH de Grand Châtellerault (2019)

vers Tours

- 82 000
- 73 ha
- 86 %
- 6 % m

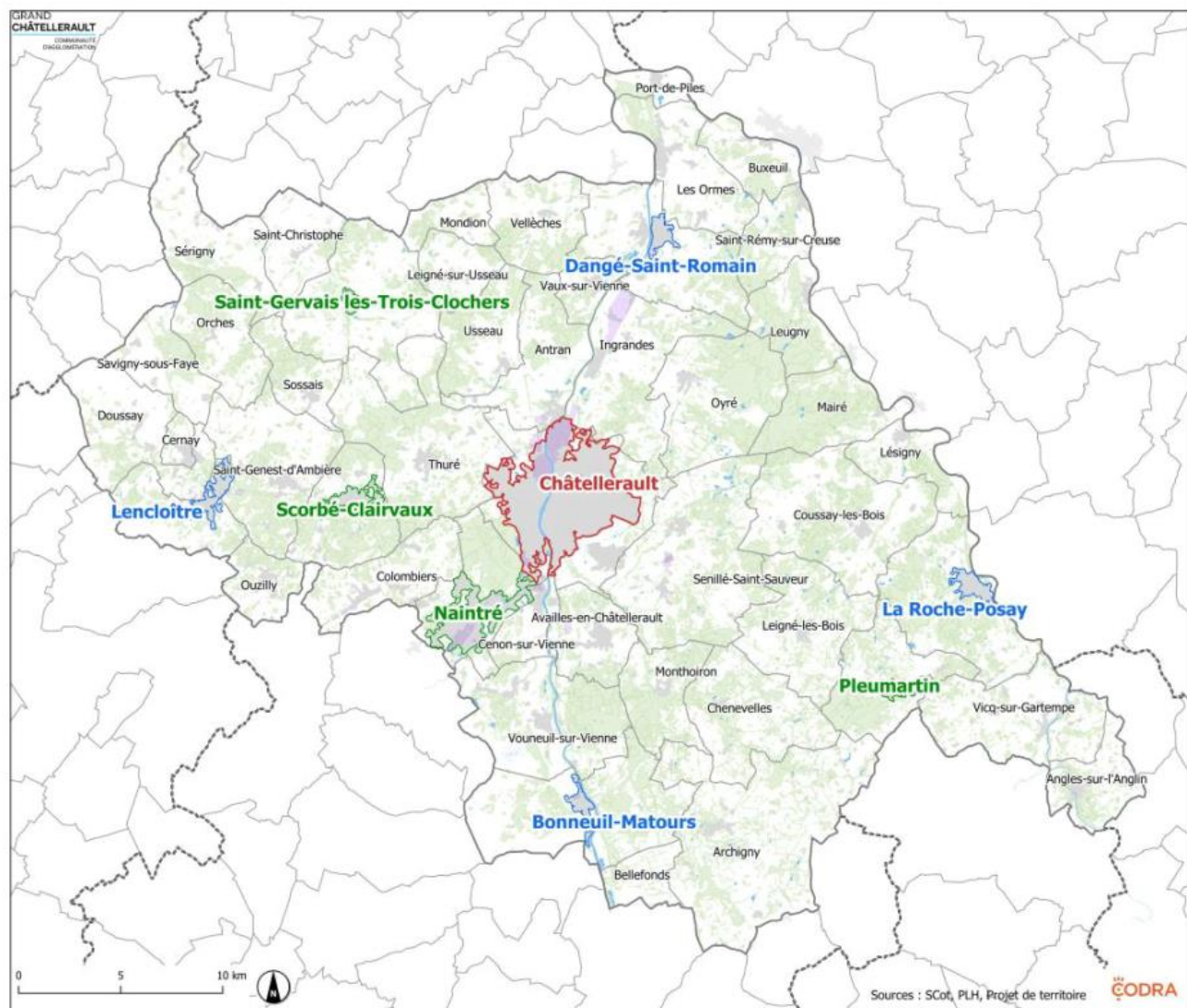
vers Poitiers

- ### Déplacements internes aux communes :

- Carte 1 : Contexte territorial de la Communauté d'Agglomération de Grand Châtellerault

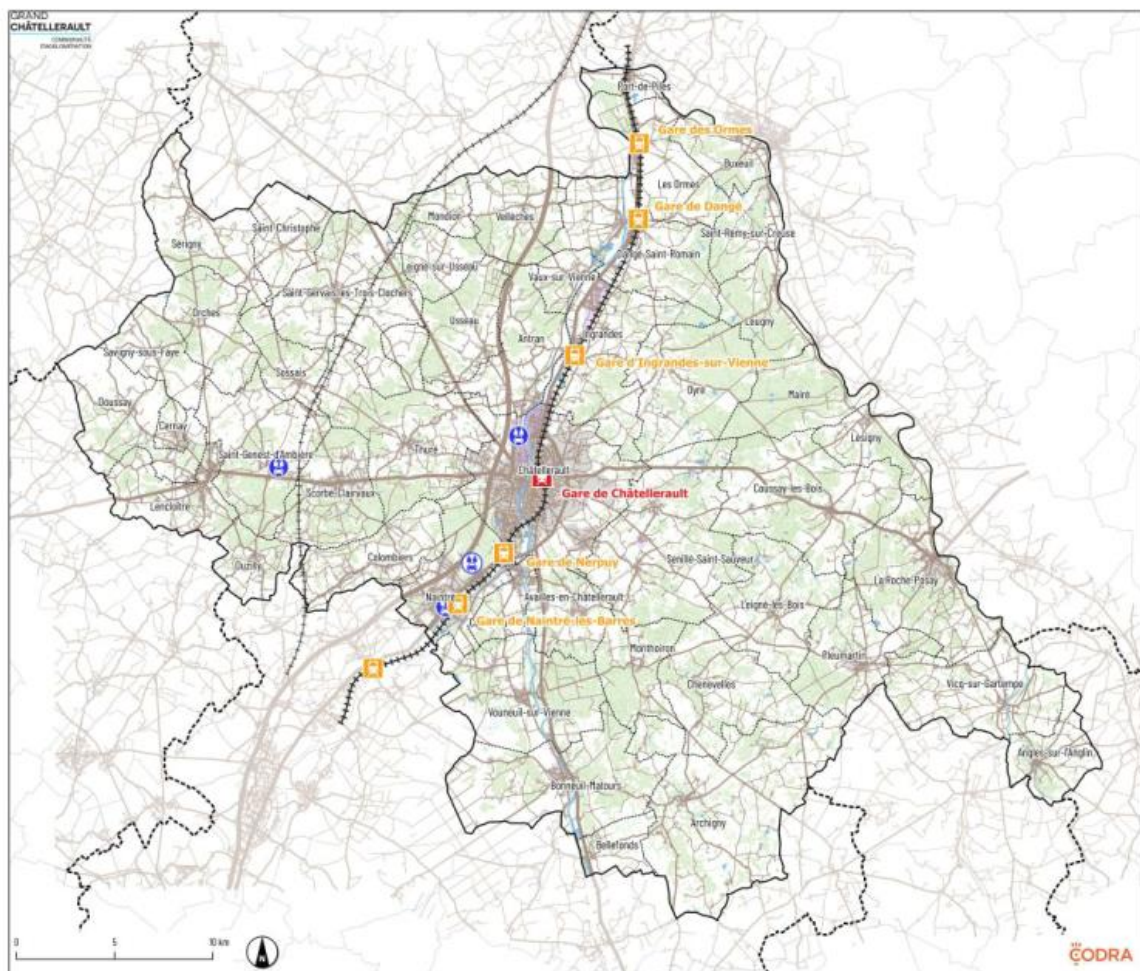


# I - Diagnostic : définition des pôles et armature territoriale



Carte 2 : Armature territoriale de la Communauté d'Agglomération de Grand Châtelleraut

## I - Diagnostic : analyse des pôles d'échange multimodaux



Carte 3 : Pôles d'échanges de la Communauté d'Agglomération de Grand Châtelleraut

Hiérarchisation des  
pôles d'échanges  
multimodaux

	Accessibilité en transport collectif		Accessibilité à vélo		Accessibilité à pied
	Desserte par le réseau urbain	Desserte par le réseau interurbain	Voie cyclable	Stationnement	Aménagement dédié
<b>Châtelleraut</b>	OUI	OUI	Bandes cyclables Zone 30	40 sécurisés	Trottoirs
<b>Naintré</b>	Absence de desserte	Absence de desserte	Absence d'aménagement	5 couverts, non-sécurisés	Discontinuité piétonne au Nord-Ouest
<b>Nerpuy</b>	Absence de desserte	Absence de desserte	Absence d'aménagement	Absence de stationnement	Absence de trottoir Cheminement derrière glissière de sécurité
<b>Dangé</b>	Absence de desserte	Absence de desserte	Absence d'aménagement	Box	Trottoirs étroits
<b>Les Ormes</b>	Absence de desserte	Absence de desserte	Absence d'aménagement	Box	Absence de trottoir Allée piétonne au Nord
<b>Ingrandes</b>	Absence de desserte	Absence de desserte	Zone 30 (accès Ouest)	Box + 6 non-couverts, non-sécurisés	Accès Ouest avec trottoirs Accès Est sans trottoirs
<b>« Hôtel de Ville »</b>	OUI	OUI	Couloir bus / vélo	6 arceaux non couverts, non sécurisés	Trottoirs confortables Gare routière peu aimable pour les piétons

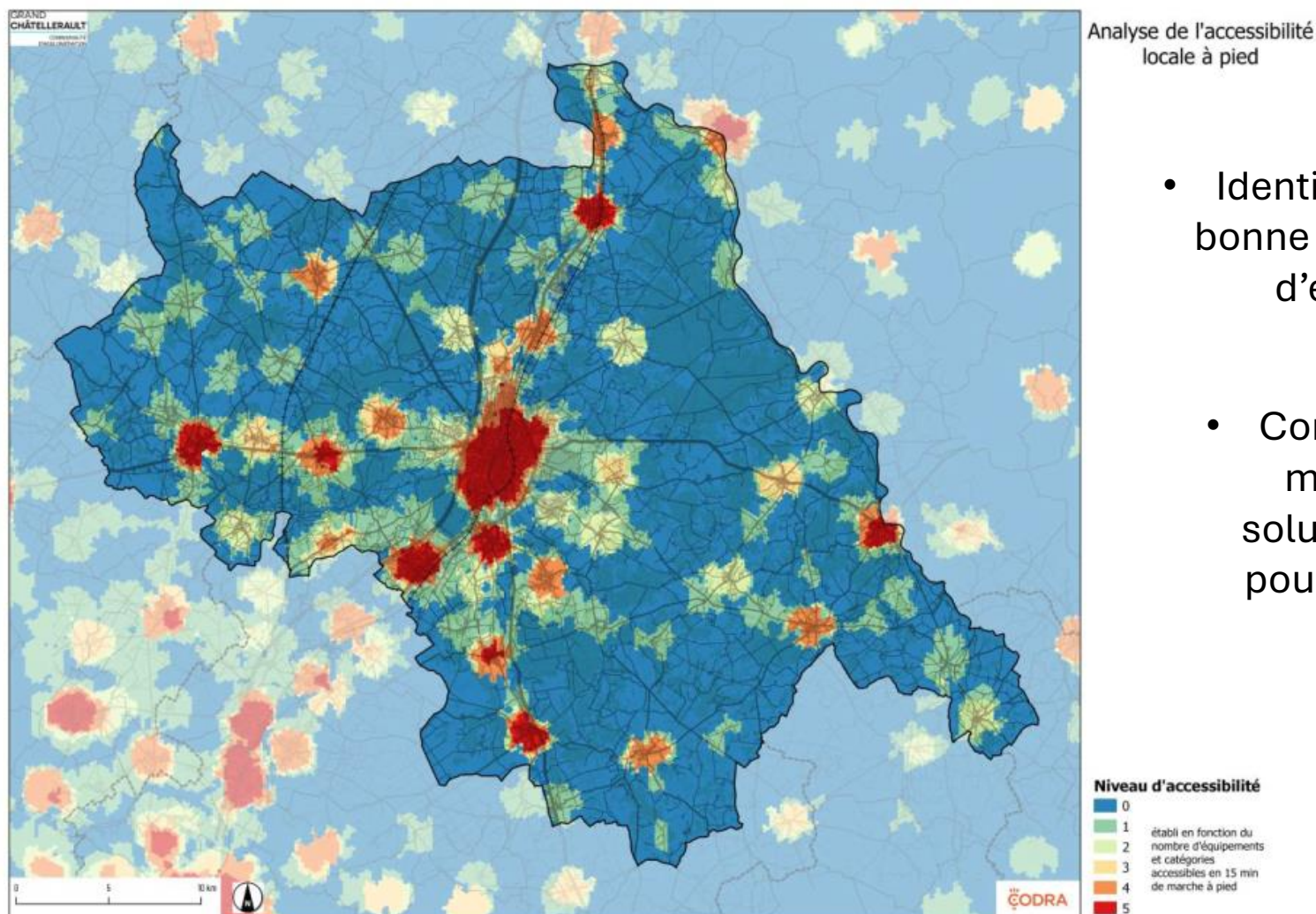
Tableau 1 : Analyse de l'accessibilité tous modes des pôles d'échanges

### Hierarchie des pôles gare

- Niveau 1 : Pôle supérieur  
Niveau 3 : Pôle local  
Aires de covoiturage  
Aire matérialisée  
Aire non matérialisée



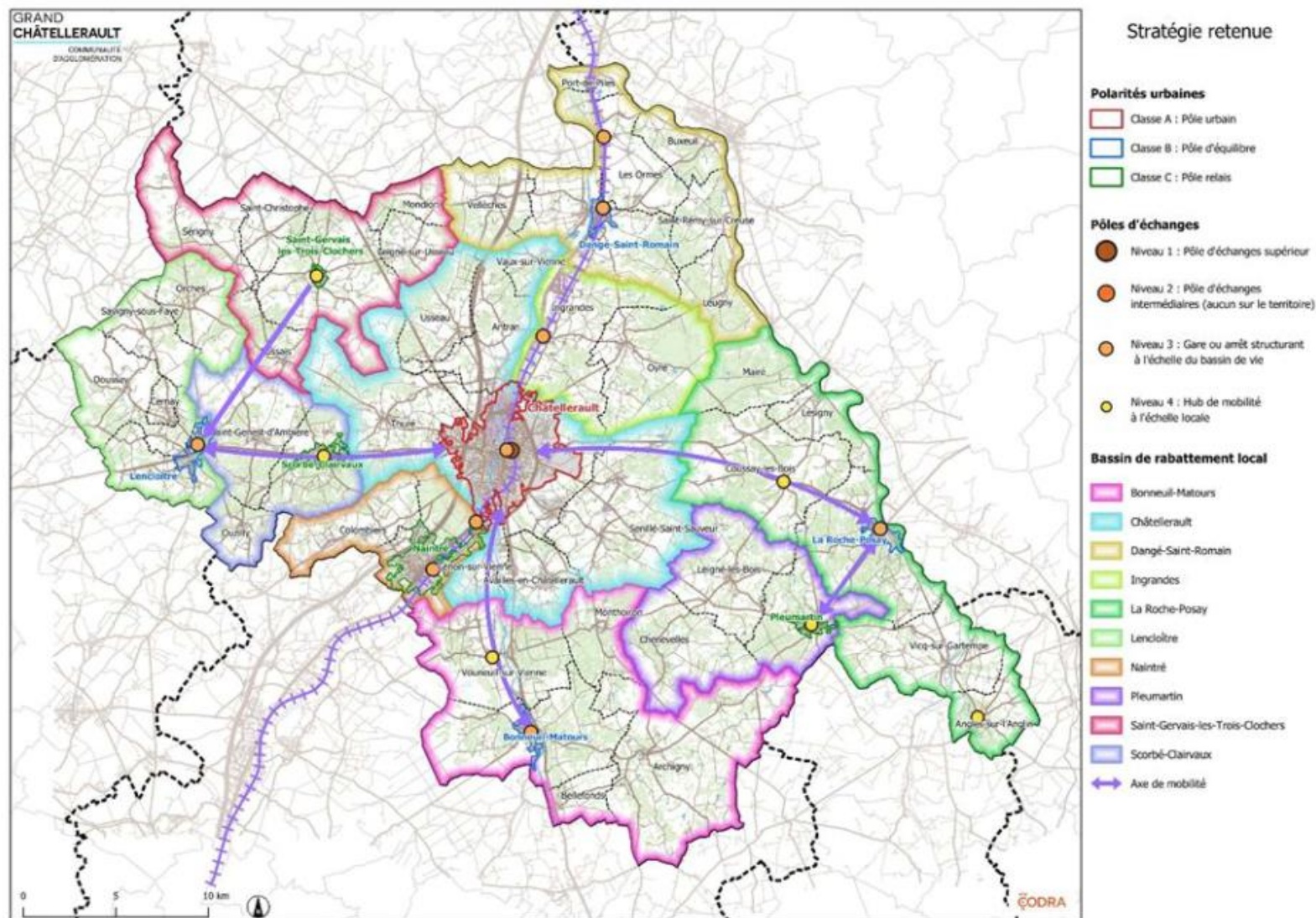
# I - Diagnostic : analyse de l'accessibilité locale à pied



Carte 4 : Analyse de l'accessibilité locale à pied CAGC

- Identifier les pôles ayant une bonne **densité** et une **diversité** d'équipements locaux
- Consolider ses pôles en mettant en place des solutions de **rabattement** pour relier les communes proches

## II - Stratégie : Scénario hybride retenu par les élus



Carte 5 : Carte de la stratégie hybride retenue



## II - Stratégie : 6 axes stratégiques

1. Concevoir des solutions de mobilité performantes et durables pour les mobilités du quotidien

2. Déterminer une typologie pour les pôles d'échanges, en valorisant les pôles secondaires

3. S'appuyer sur les polarités locales du territoire pour renforcer l'accessibilité aux services

4. Favoriser les modes actifs et repenser la place de la voiture dans l'espace public en vue d'améliorer le cadre de vie

5. Favoriser l'accès à l'emploi, à la formation et aux services, en ciblant en particulier les publics précaires

6. Concevoir la mobilité en articulation avec l'urbanisme, en préfigurant les stratégies urbaines futures

### Axe 3

7. Créer des hubs de mobilité offrant un accès à un panel de solutions de mobilité et de services de proximité

8. Etudier et programmer des itinéraires piétons dans les périmètres d'attractivité piétonne autour des pôles-relais et des hubs de mobilité (concept de « ville du quart d'heure »)

### Axe 4

11. Maîtriser et apaiser la circulation automobile dans les centres-villes et centres-bourgs

12. Faire évoluer la politique de stationnement à Châtelleraut, en lien avec l'aménagement de parkings relais en périphérie

GRAND  
CHÂTELLERAUT

COMMUNAUTÉ  
D'AGGLOMÉRATION



### III - Programme d'action : AXE 3 Hubs de mobilité

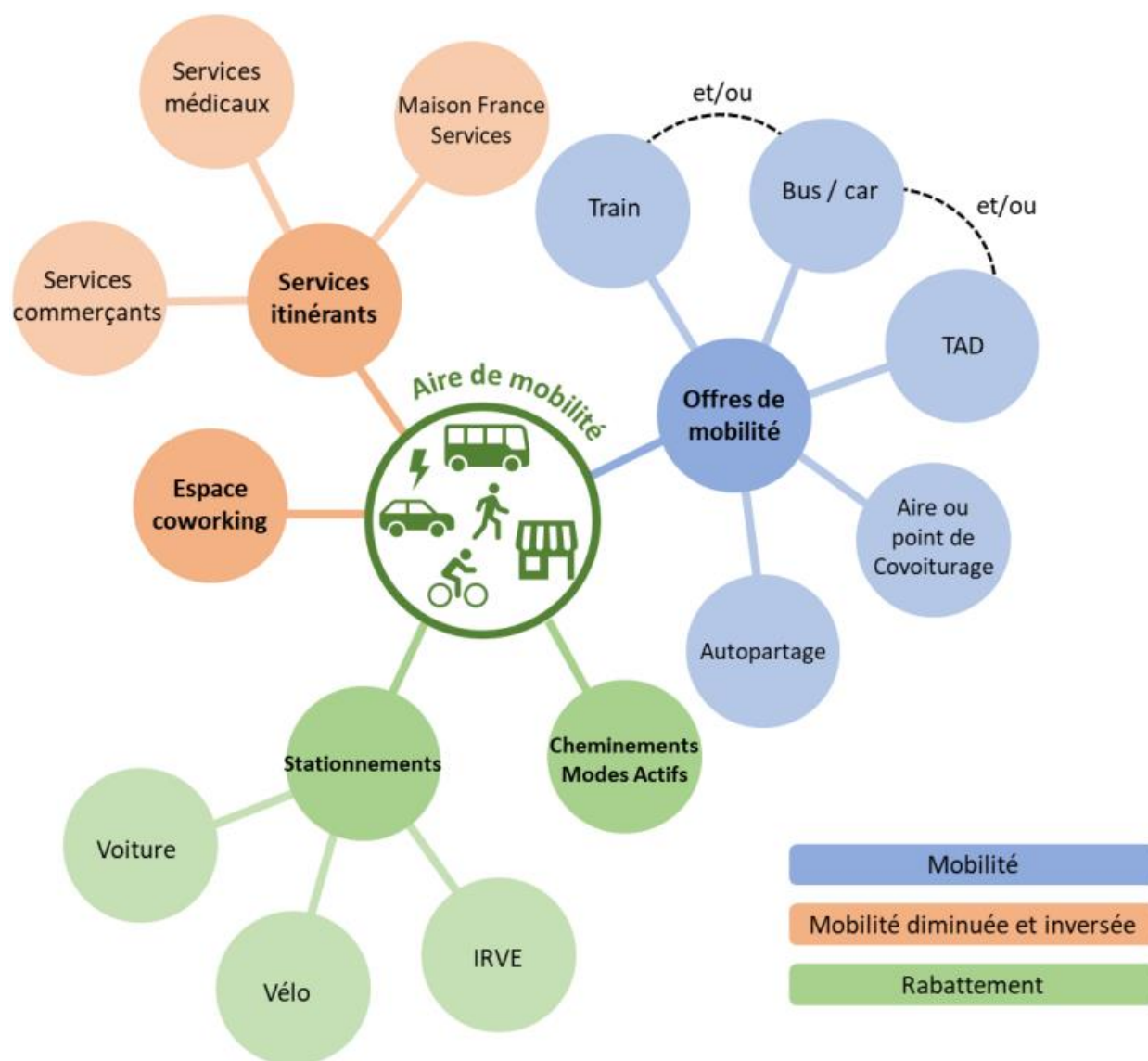


Schéma 1 : Hub de mobilité

- Aménagement et sécurisation des cheminements piétons depuis les centralités vers les hubs.
- Equipement et information piétonne lisible sur la présence et le principe du hub.
- Veiller à ce que les lotissements en périphérie des communes soient reliés par des cheminements piétons et des itinéraires cyclables
- Expérimentation de rues aux écoles (rues piétonnisées ou réaménagées)

### III - Programme d'action : AXE 4 Apaisement du trafic

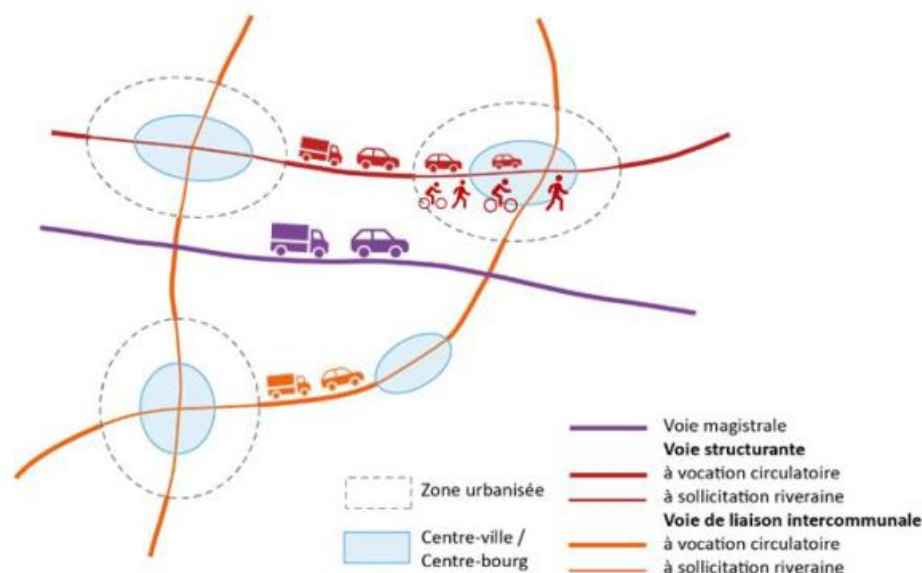


Schéma 2

#### - Principe de hiérarchisation de la voirie

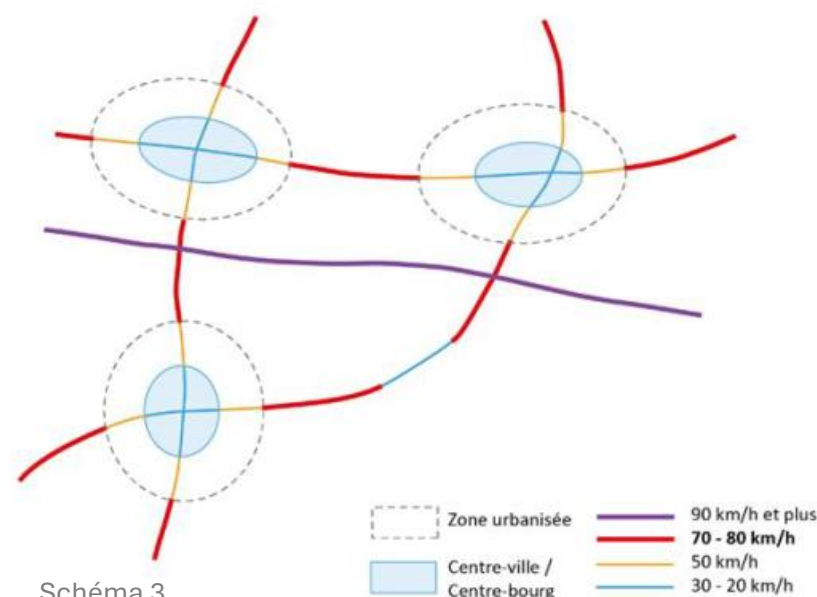


Schéma 3

#### - Principe de modération de la vitesse

- Maintenir et renforcer la veille technique, la formation et la sensibilisation des communes et des services techniques
- Réappropriation de l'espace de voirie par les riverains (Zones 30, Zones de rencontre, réduction de la vitesse)
- Traiter efficacement les entrées et sorties des communes (plateaux, ralentisseurs, chicanes)
- Evolution de la politique de stationnement afin d'améliorer le cadre de vie (libérer des emprises, réglementation et dimensionnement)
- Élaborer un plan de circulation qui favorise les modes actifs





Merci pour votre attention