

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

## Stratégie marche

Communauté d'Agglomération de Grand Châtellerault



Les Halles – Commune de Pleumartin ©Grand Châtellerault

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

Communauté d'Agglomération de Grand Châtellerault

Projet de Plan de Mobilité Simplifié (PDMS)

Rapport final

Projet adopté en Bureau Communautaire  
le 09/12/2024



GRAND  
CHATELLERAULT  
COMMUNAUTÉ  
D'AGGLOMERATION

CODRA

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

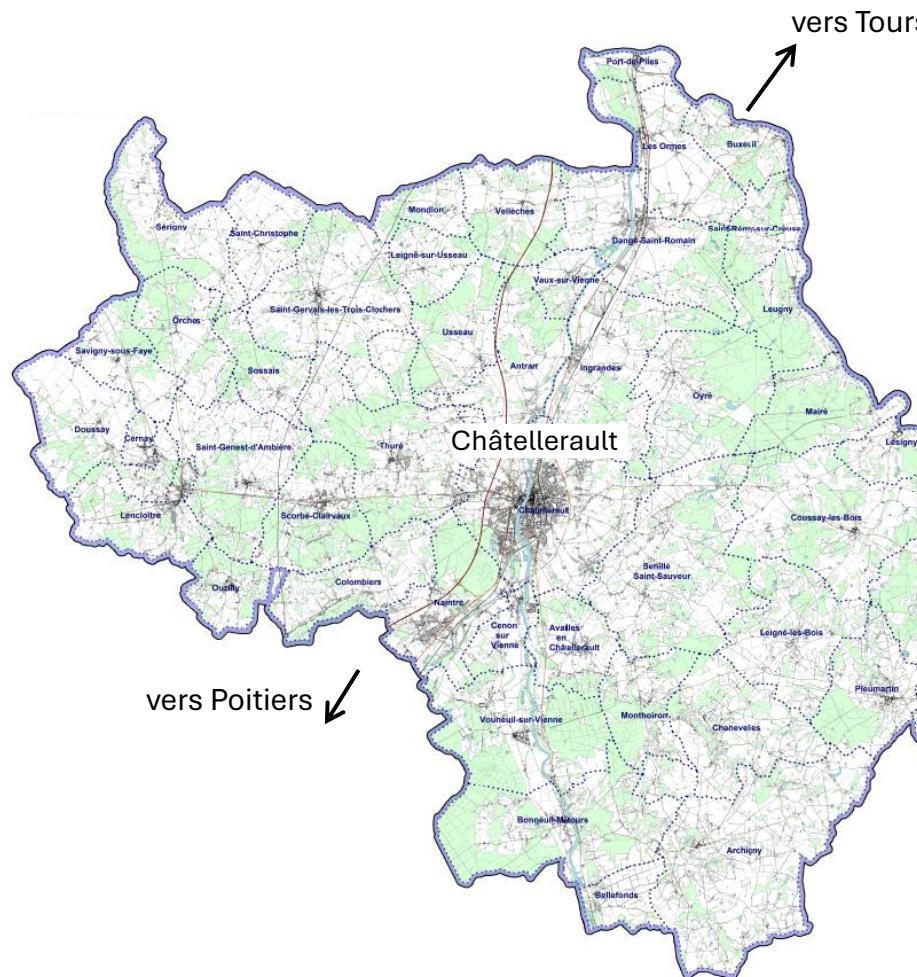
- Phase 1 : Diagnostic
- Phase 2 : Choix du scénario
- Phase 3 : Programme d'action

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)

GRAND  
CHATELLERAULT  
COMMUNAUTÉ  
D'AGGLOMERATION

# I - Diagnostic : contexte territorial et mobilités – CA Grand Châtellerault



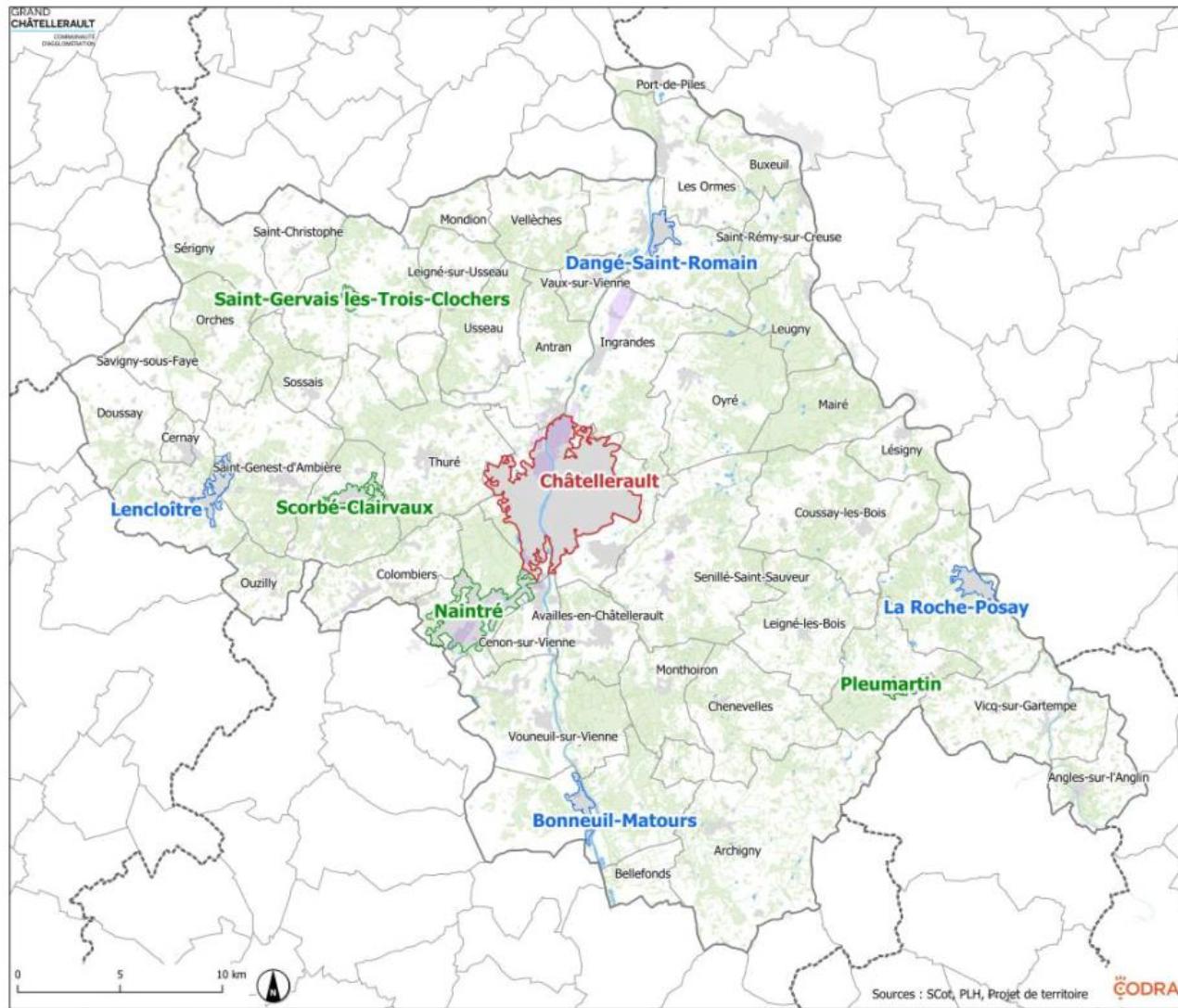
Carte 1 : Contexte territorial de la Communauté d'Agglomération de Grand Châtellerault

- 82 000 habitants (dont 31 745 actifs)
- 73 habitants/ km<sup>2</sup>
- 86 % de part modale motorisée / 3 % TC / 6 % modes actifs (dont 4 % marche).

## Déplacements internes aux communes :

- 10 % marche
- 70 % modes motorisés

# I - Diagnostic : définition des pôles et armature territoriale



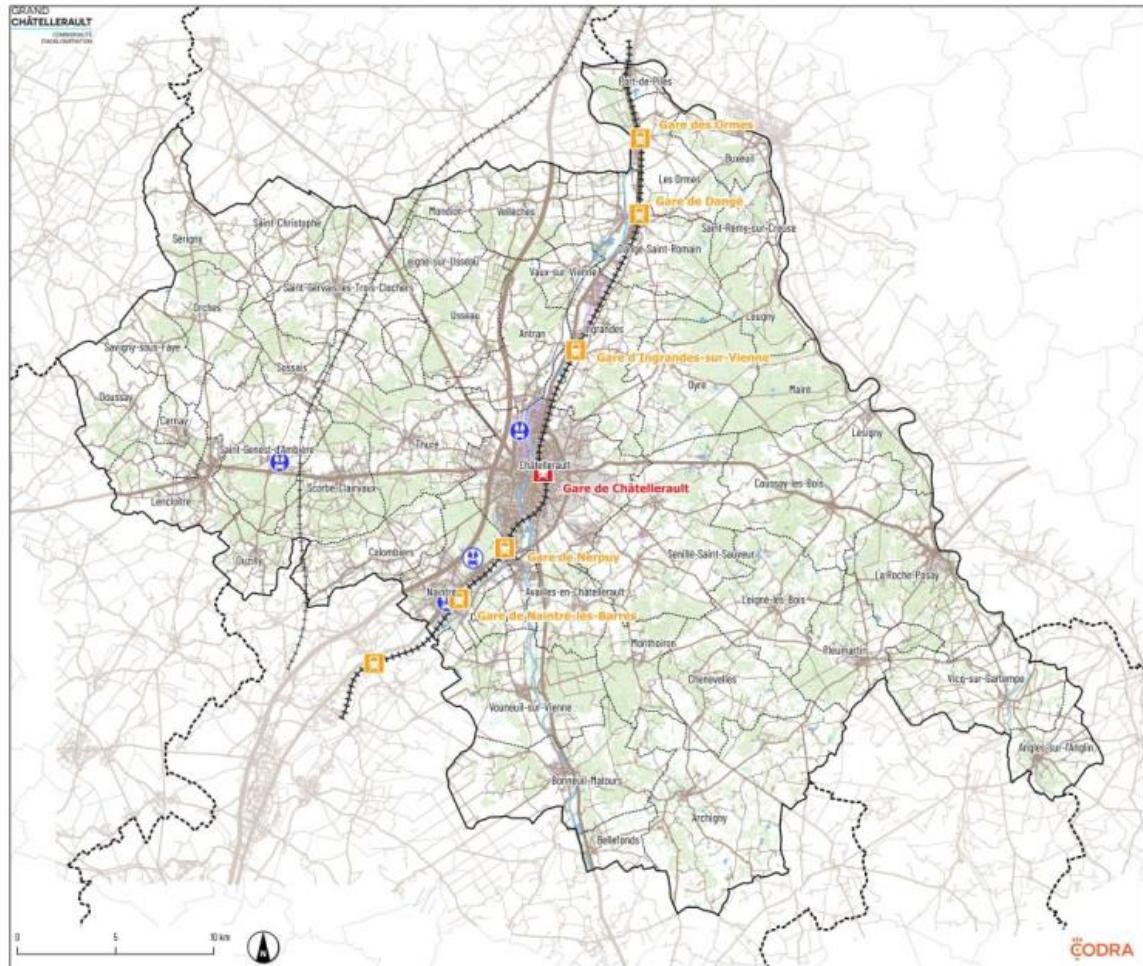
Carte 2 : Armature territoriale de la Communauté d'Agglomération de Grand Châtellerault

Armature territoriale (SCot, PLH, Projet de territoire)

- Pôle urbain**  
Châtellerault (seul pôle urbain)
- Pôle d'équilibre**  
Pôle ayant une capacité de rayonnement sur les communes proches + présence d'équipement
- Pôle relais**  
Pôle ayant une capacité de rayonnement moindre par rapport aux communes qui l'entourent.

Tous constituent un pôle d'échange ou constitueront un futur pôle d'échange (hub).

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



## 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
Châtellerault	OUI	OUI	Bandes cyclables Zone 30	40 sécurisés	Trottoirs
Naintré	Absence de desserte	Absence de desserte	Absence d'aménagement	5 couverts, non-sécurisés	Discontinuité piétonne au Nord-Ouest
Nerpuj	Absence de desserte	Absence de desserte	Absence d'aménagement	Absence de stationnement	Absence de trottoir Cheminement derrière glissière de sécurité
Dangé	Absence de desserte	Absence de desserte	Absence d'aménagement	Box	Trottoirs étroits
Les Ormes	Absence de desserte	Absence de desserte	Absence d'aménagement	Box	Absence de trottoir Allée piétonne au Nord
Ingrandes	Absence de desserte	Absence de desserte	Zone 30 (accès Ouest)	Box + 6 non-couverts, non-sécurisés	Accès Ouest avec trottoirs Accès Est sans trottoirs
« Hôtel de Ville »	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

### Hiérarchie des pôles gare

■ Niveau 1 : Pôle supérieur

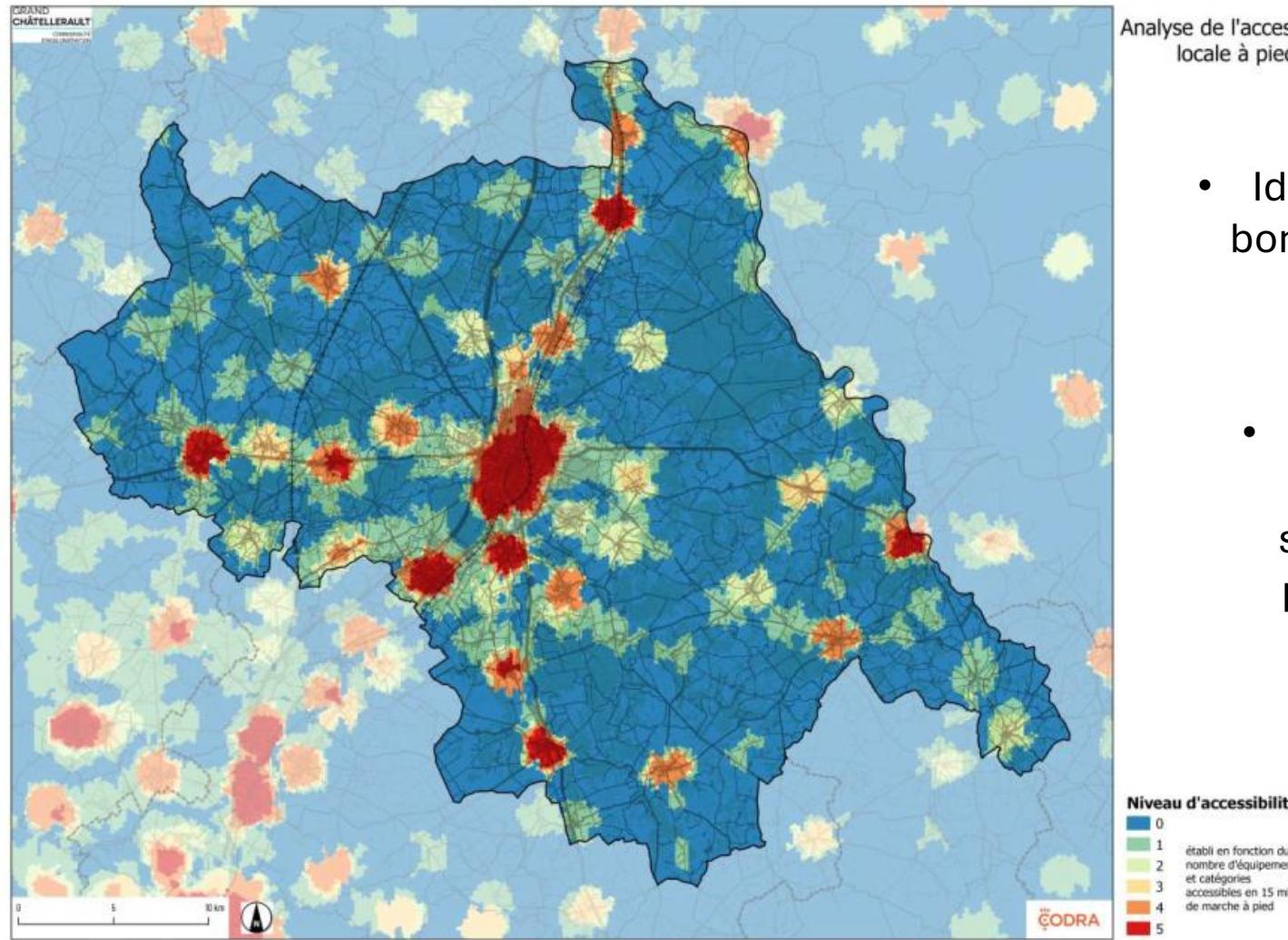
■ Niveau 3 : Pôle local

### Aires de covoiturage

■ Aire matérialisée

■ Aire non matérialisée

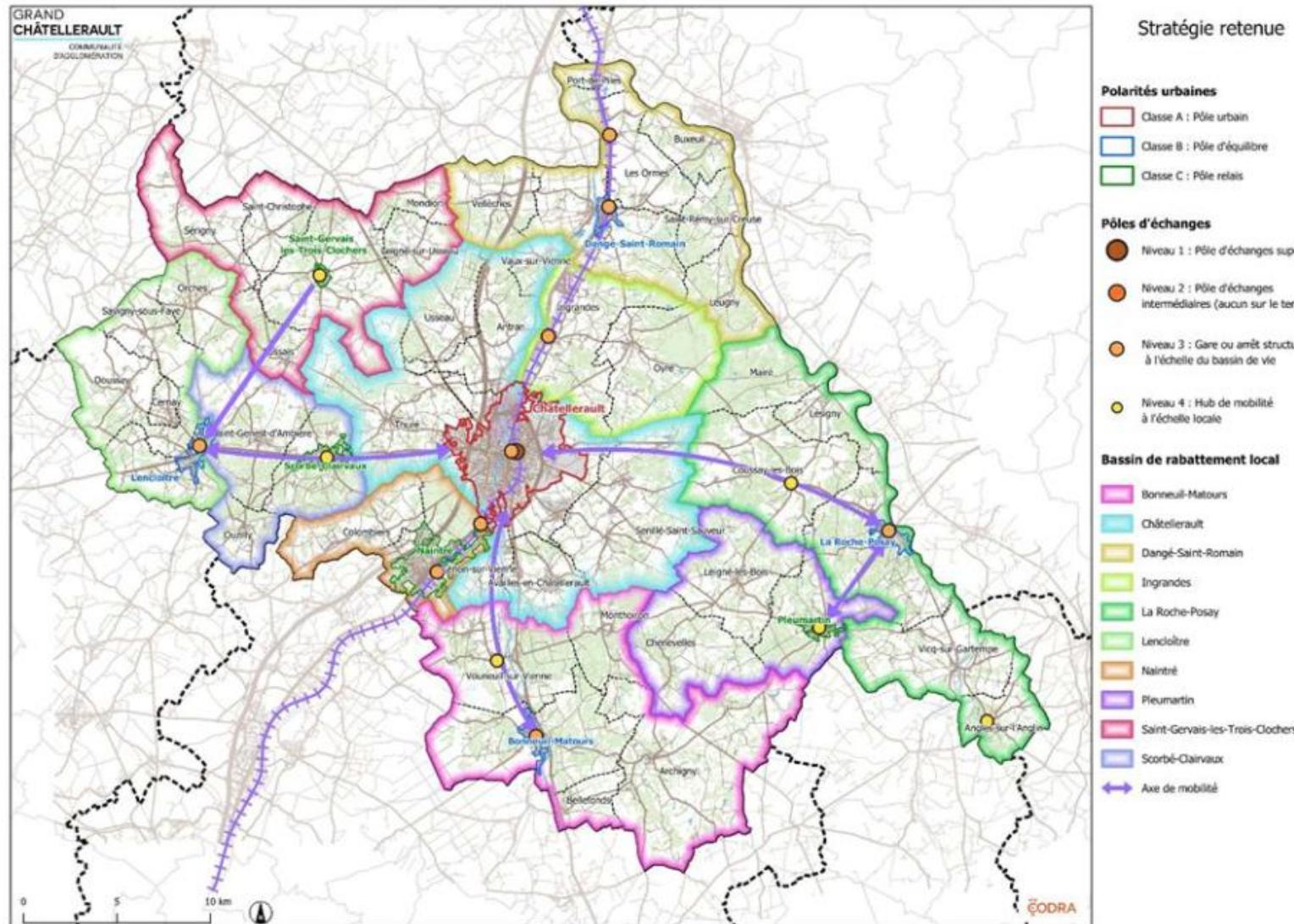
# I - Diagnostic : analyse de l'accessibilité locale à pied



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 Châtellerault, en lien avec l'aménagement de parkings relais en périphérie

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

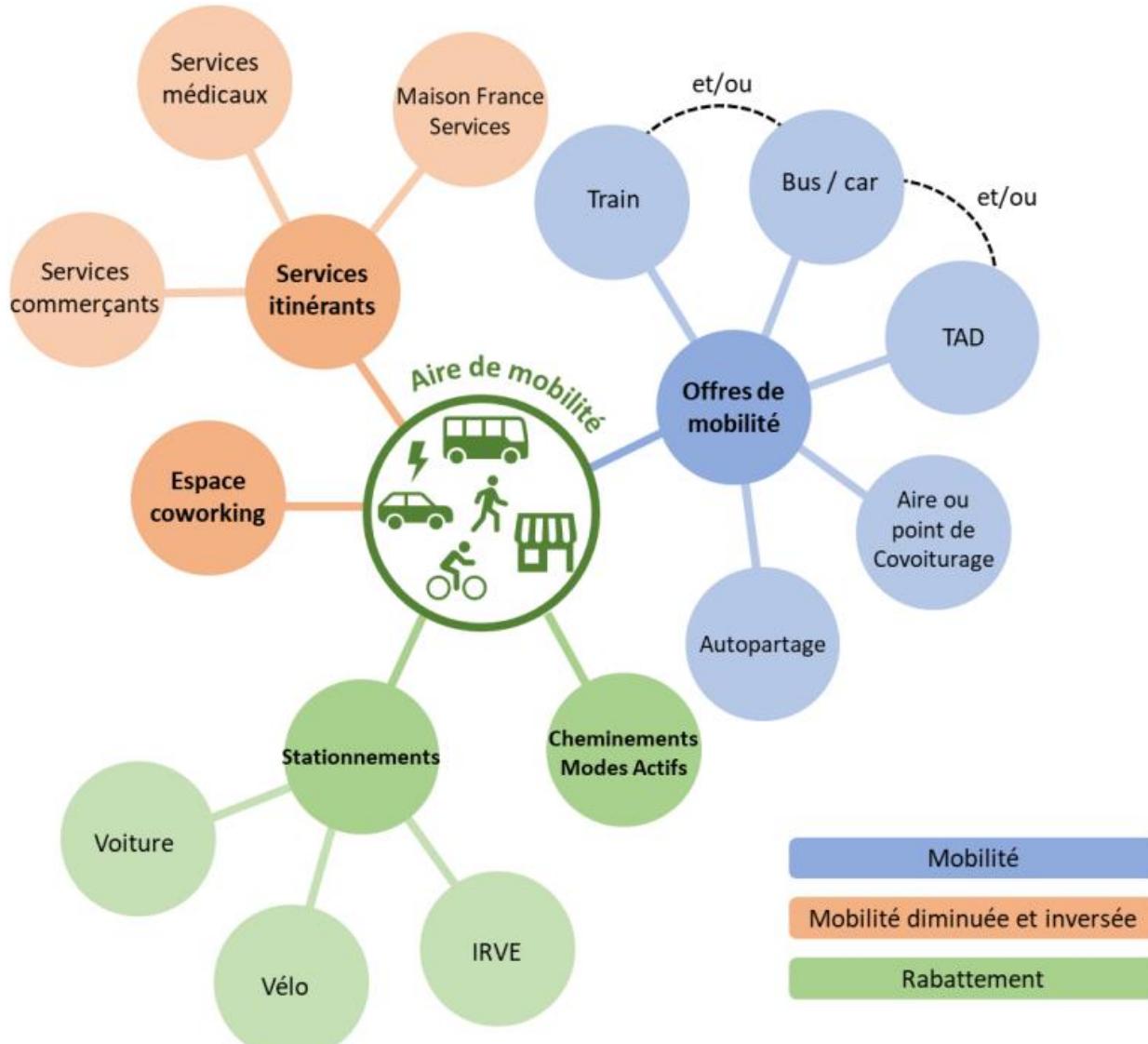


Schéma 1 : Hub de mobilité

- 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 piétonnises ou réaménagées)

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

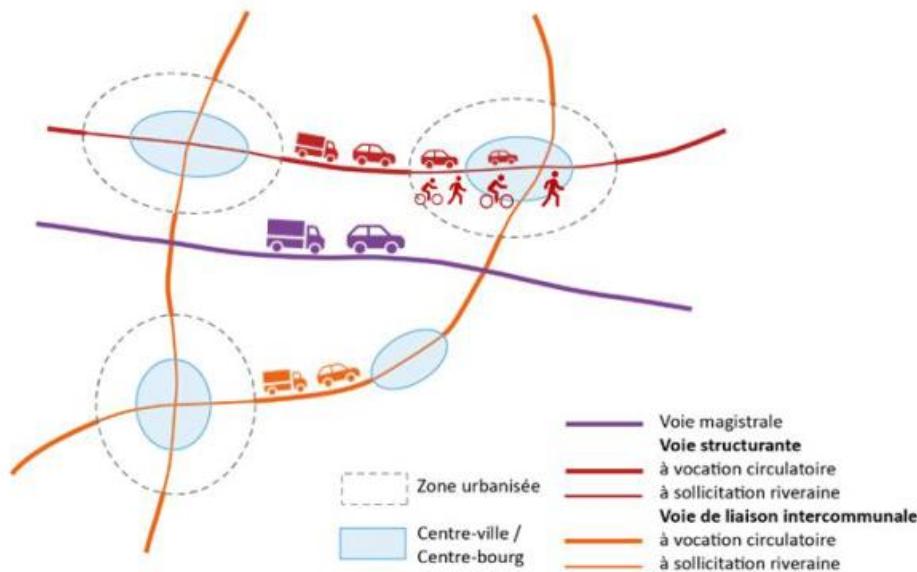


Schéma 2

#### - Principe de hiérarchisation de la voirie

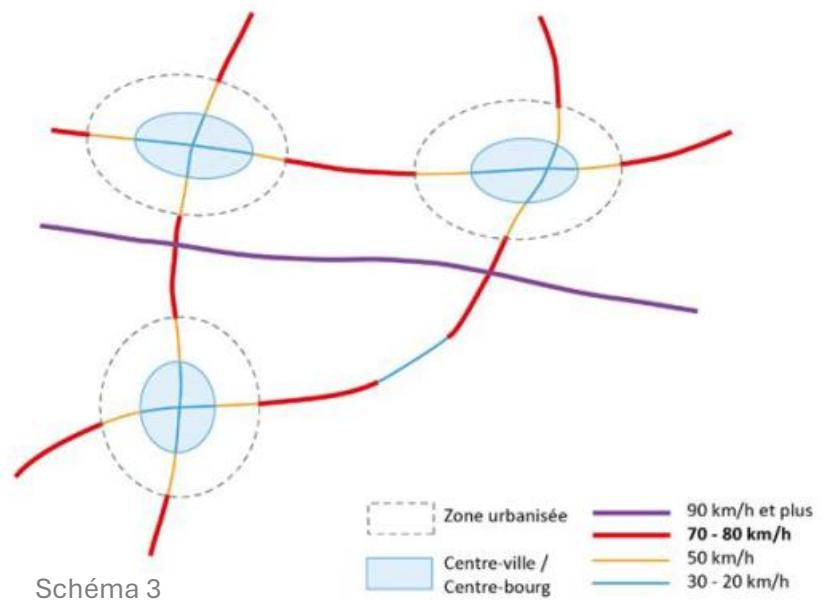


Schéma 3

#### - 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