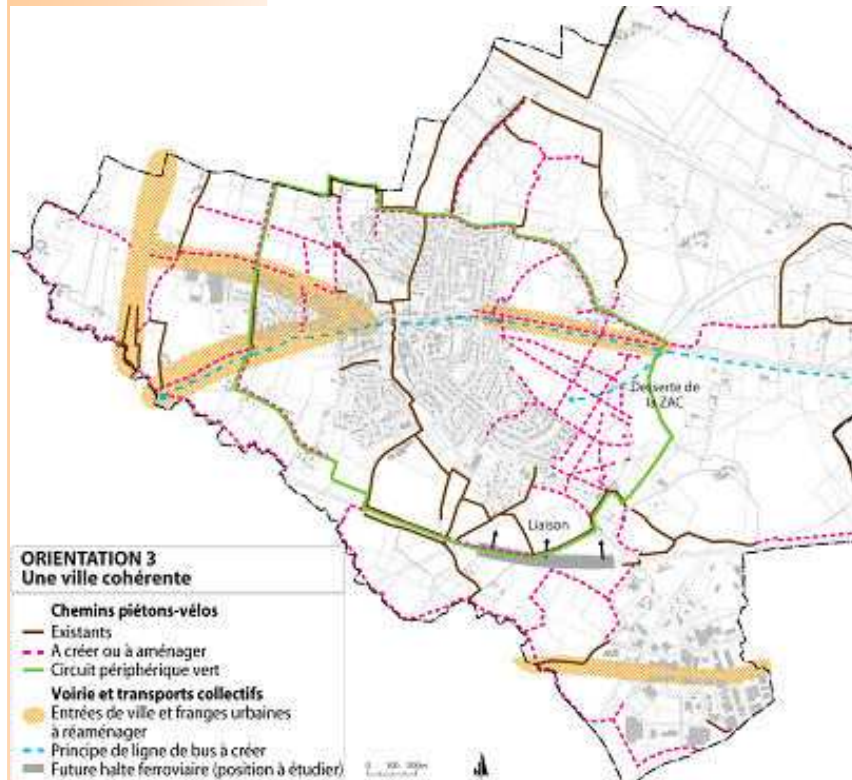


La prise en compte des déplacements dans les différentes parties du PLU

Les déplacements, élément fondamental du PADD

Un des 4 chapitres du PADD traite spécifiquement des déplacements, en lien avec le projet global de la commune. Il concerne la hiérarchisation du réseau, l'intégration de la RD qui traverse le centre-bourg, ou encore la recomposition des entrées de bourg.

Illustration du chapitre N°3 du PADD, relative aux déplacements



Un plan vert des cheminements urbains est mis en place, avec pour objectif de restructurer et de compléter le réseau existant.

Un règlement qui pose des conditions favorables aux deux-roues : La particularité du règlement de Vezin-le-Coquet est d'obliger à la réalisation de places de stationnement deux roues dans les nouvelles constructions.

Ainsi, un emplacement devra être mis en place :

- Pour chaque nouvelle habitation
- Pour chaque tranche de 100m² de SHON de bureaux et commerces

Ce règlement exige aussi la réalisation de nombreuses places de stationnement automobile pour éviter l'encombrement de l'espace public, et notamment des trottoirs, source de gêne pour les circulations douces.

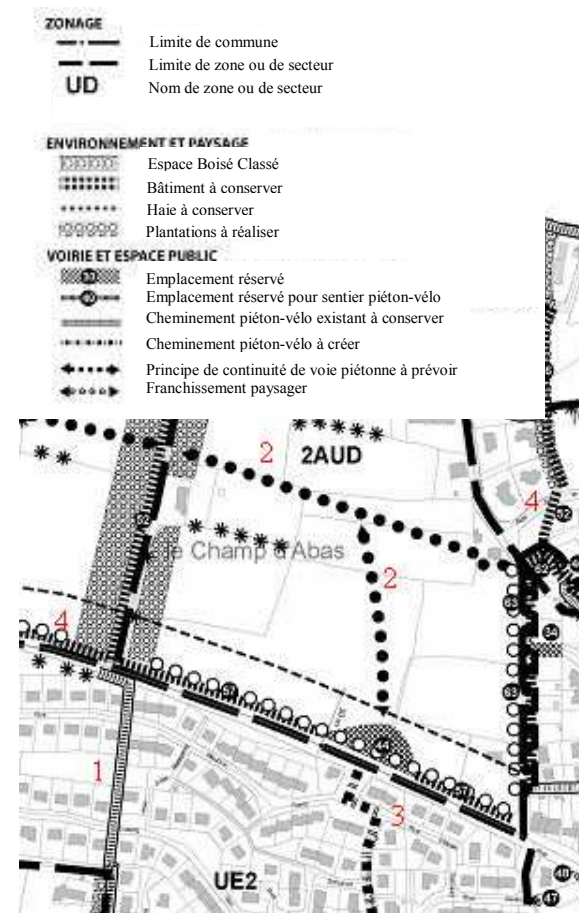
Des documents graphiques qui traduisent la volonté d'un maillage fort du territoire

Un maillage fort du territoire a été souhaité. Les chemins existants ont été inscrits en tant que « cheminement piéton-vélo existant à conserver » (1).

Les chemins à créer sont réglementairement inscrits de trois façons :

- « Principe de continuité de voie piétonne à prévoir » (2) utilisé dans les secteurs d'urbanisation future lorsque le tracé précis n'est pas connu
- « Cheminement piéton-vélo à créer » (3) : identifié afin de prévoir au moment opportun l'aménagement de voie
- « Emplacement réservé pour sentier piéton et/ou vélo », (4) inscrit lorsque la collectivité veut se porter acquéreur

Les schémas de déplacements ont trouvé une traduction adaptée sur le règlement graphique : extrait de plan de zonage des secteurs d'urbanisation



Contacts :

Olivier Bachelard / Ivana Potolon
CERTU / URB
9 rue Juliette Récamier
69456 Lyon Cedex 06
Tél : 0472745788
Mél : olivier.bachelard@developpement-durable.gouv.fr

Mairie de Vezin-le-Coquet :
8, rue de Rennes - B. P. 5
35746 Vezin-le-Coquet Cedex
Tél : 02 99 64 52 78
Mél : mairie@ville-vezinlecoquet.fr

Audiar :
4 avenue Henri Fréville
CS 40716
35207 RENNES CEDEX 2
Tél : 0299018640
Crédit photos : Audiar

Certu

Le Plan Local d'Urbanisme (PLU) est le document de planification à l'échelle communale. Il a remplacé le Plan d'Occupation des Sols avec la Loi SRU du 13 décembre 2000.

Le dossier de PLU est composé de divers éléments :

- Un PADD
- Des orientations d'aménagement par quartier ou par secteur (facultatives)
- Un règlement et ses documents graphiques
- Un rapport de présentation
- Des annexes

Le PLU

Le Plan Local d'Urbanisme

Une valorisation des modes doux au travers du PLU d'une commune périurbaine Vezin-le-Coquet

Vezin-le-Coquet est situé aux portes de Rennes (2,5 km de la rocade de Rennes et 6 km de la ville centre). Sa population est d'environ 4 300 habitants, sur une superficie de 786 hectares. Son noyau ancien est peu important au regard des grands secteurs de constructions pavillonnaires réalisés à sa périphérie depuis les années 1960. Les opérations de diversification de l'habitat se multiplient néanmoins. La commune est dotée d'un PLU qui a été approuvé le 5 janvier 2005.



Une commune située dans une agglomération polycentrique, propice aux déplacements motorisés

La commune de Vezin-le-Coquet fait partie de la Communauté d'Agglomération de Rennes Métropole, qui présente un dynamisme très vigoureux.

Les communes—hors Rennes, ville compacte—, prennent ainsi la forme de gros bourgs dont le noyau historique est majoritairement encerclé de nappes pavillonnaires lâches.

Aussi, les territoires communautaires se spécialisent progressivement, avec une concentration de l'emploi et des équipements dans la partie centrale, et une urbanisation résidentielle en périphérie.

Cette organisation, couplée avec un réseau routier performant, favorise le développement des modes de déplacements individuels et motorisés.

Une démarche de révision du PLU incluant de nombreux acteurs

Le dossier a été élaboré en suivant 3 étapes :

- Diagnostic suivi des enjeux de structuration et d'aménagement
- Schéma de structuration
- Transcription réglementaire du projet

2008 / 49 © Certu



Le modèle d'urbanisation de l'agglomération repose sur le concept de la multipolarité. Les communes qui la constituent sont pour la plupart entourées de ceintures vertes, qui créent une alternance entre le bâti et la campagne.

Chacune de ces étapes a nécessité l'intervention de nombreux acteurs, que l'on peut regrouper en trois catégories majeures :

- **L'équipe technique**, menée par son chef de projet, a animé des réunions, coordonné et harmonisé les nombreuses études réalisées par des experts thématiques (Agence d'Urbanisme et de Développement Intercommunal de l'Agglomération Rennaise, deux BET)
- **Les élus**, fortement mobilisés, ont été réunis par le maire en commission d'urbanisme pour débattre et valider le contenu du dossier
- **L'association extérieure** en continu :
 - **des réunions de commission de révision**, ouvertes à tous les services et personnes publiques associées au projet
 - **une implication forte des acteurs locaux**, par le biais de réseaux de connaissances développés

Exemple d'implication des acteurs locaux

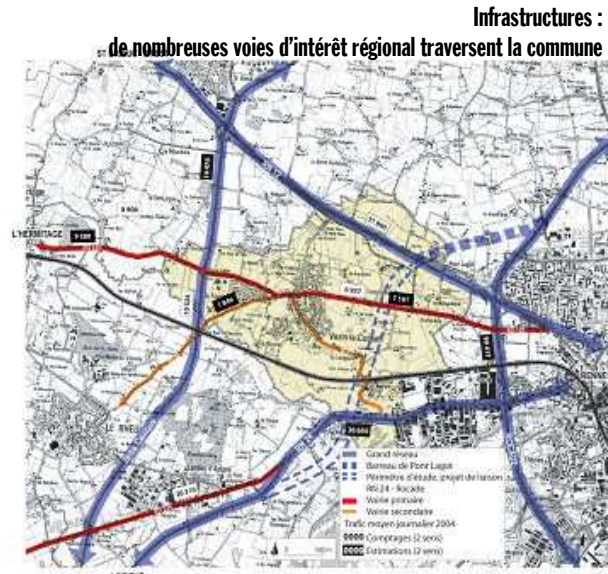
Le BET en charge du Plan Directeur Communal Vélo s'est rapproché de certains habitants ayant une très bonne pratique des chemins de la commune ; cette connaissance a été essentielle pour définir le plan de cheminements modes doux sur l'ensemble du territoire communal.

La concertation publique sous différentes formes :

- **Réunion publique** de présentation du projet de PADD
 - **Registre en mairie** pour recueillir les avis des habitants
 - **Information régulière** dans le bulletin communal
- Cette concertation s'est cependant focalisée sur les préoccupations des habitants (zones d'extension de l'habitat, programme de logements, densité).

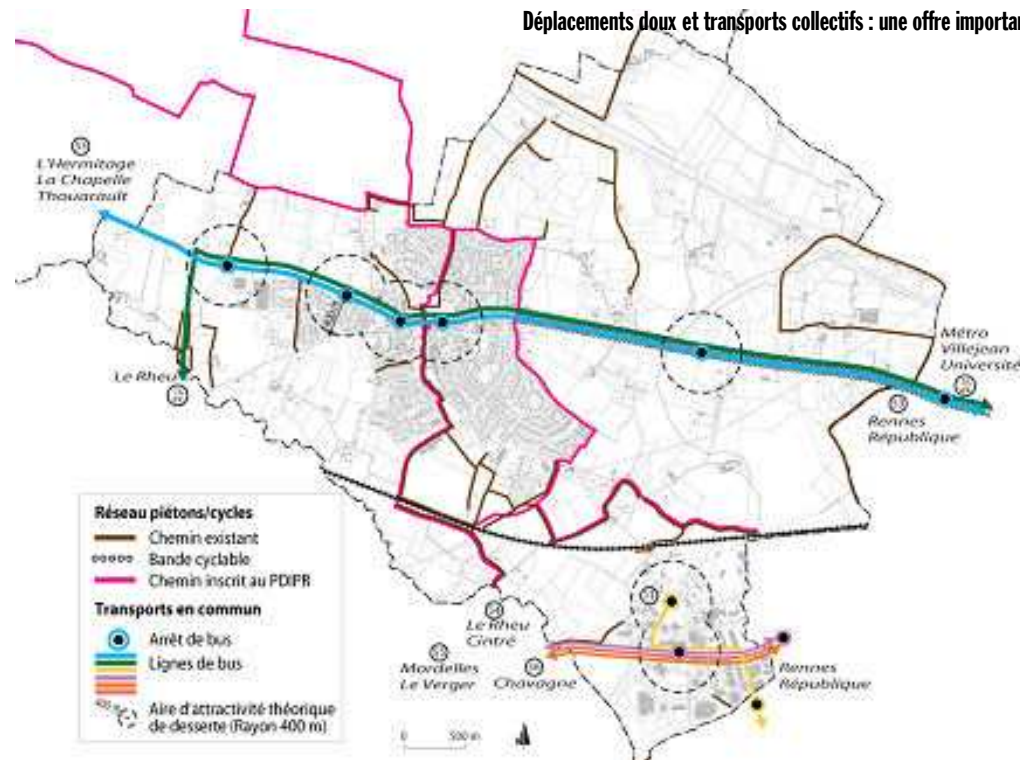
De forts enjeux intra-communaux liés aux déplacements

- **Une commune au territoire morcelé par des infrastructures** (4 routes majeures, dont la RD 125 et des projets routiers)
- **Un projet de création de ZAC, impliquant une démarche de réflexion sur les déplacements** (TC, création et renforcement de réseaux et de liaisons, notamment pour les modes doux...)



- **Une desserte en TC satisfaisante mais à diversifier** (réseau de TC de l'agglomération rennaise, et bus reliant Vezin au centre de Rennes en 15 minutes, avec une fréquence relativement élevée, voie ferrée avec création d'une gare à l'étude par les services du Conseil régional)

Déplacements doux et transports collectifs : une offre importante



Le PDU référent de la démarche

Le projet a été élaboré en ayant en filigrane les objectifs du PDU.

Occupation de l'espace public privilégiant les piétons et les cycles, densification le long des lignes de TC ou autour d'une éventuelle future halte ferrée, mixité des zones urbanisées... ont ainsi été considérés comme des principes de base du plan d'aménagement de la ZAC et des extensions futures à vocation habitat.

Une démarche de réflexion sur les déplacements

Le travail sur les déplacements conçu à diverses échelles

- **Territoriales.** L'analyse des actions a été proposée à différentes échelles :
 - échelle des quartiers (notamment de la future ZAC)
 - échelle communale (continuité des cheminements piétons et deux roues)
 - échelle intercommunale (réseau de TC notamment)
- **Temporelles.** Le travail a été mené :
 - sur les déplacements à court terme (préservation de liaisons existantes par exemple)
 - sur le développement de la commune à moyen terme (création de nouveaux cheminements en lien avec la ZAC, pour assurer la continuité des liaisons)
 - sur le long terme avec une trame urbaine modulable (le plan d'urbanisation tient par exemple compte de la localisation de la future halte ferroviaire au sud du bourg)

Les déplacements n'ont pas été étudiés mode par mode, mais selon une lecture transversale, pour faire émerger les enjeux communs (par exemple aux déplacements piétons et vélos).

Une démarche faisant émerger des thèmes majeurs pour les déplacements

La réflexion sur les déplacements s'est centrée sur quatre problématiques essentielles :

- Le réseau routier
- Les transports collectifs
- Les cheminements à usage quotidien
- Les cheminements à usage de loisirs

Pour chacun de ces thèmes, 3 étapes sont à distinguer dans la démarche : un questionnement large qui permet de dégager une problématique majeure, un diagnostic, et la mise en évidence des enjeux.

Exemple des cheminements à usage quotidien

<p>Questions de base</p> <ul style="list-style-type: none"> • Qualité du maillage piéton pour une accessibilité aux pôles urbains • Sécurité et continuité des cheminements piétons <p>Problématique majeure</p> <ul style="list-style-type: none"> • Développement de l'accessibilité aux personnes handicapées 	<p>Diagnostic</p> <ul style="list-style-type: none"> • Un maillage en partie déjà existant (quelques continuités dans le réseau de chemins piétons urbains) • Les déplacements vélos peu mis en valeur <p>Enjeux</p> <ul style="list-style-type: none"> • Maillage de chemins urbains à compléter et articuler avec les nouveaux quartiers • Recours aux modes doux à favoriser (sécurisation...) • Connexions avec les itinéraires de promenades communales et intercommunales à réaliser
---	---

Exemple des cheminements à usage de loisirs

<p>Questions de base</p> <ul style="list-style-type: none"> • Qualité et accessibilité du maillage • Sécurité et continuité des cheminements piétons <p>Problématique majeure</p> <ul style="list-style-type: none"> • Amélioration du cadre de vie et de ses usages 	<p>Diagnostic</p> <ul style="list-style-type: none"> • Maillage de cheminements verts piétons développé • Réseau piétonnier morcelé <p>Enjeux</p> <ul style="list-style-type: none"> • Intégration du Schéma Directeur vélo • Développement de ce réseau et raccordement aux chemins des quartiers existants, aux zones urbaines existantes et futures et aux chemins des communes limitrophes
---	--

Les déplacements, dimension transversale du PLU

L'interdépendance entre déplacements et morphologie urbaine est traduite dans le PADD.

Elle affiche 4 objectifs principaux qui placent la thématique des déplacements comme fil conducteur du projet communal :

- Nécessité d'un **renouvellement urbain** (diversification de l'habitat et densification marquée, pour rendre le transport collectif viable et performant)
- **Protection des espaces naturels et agricoles** (création de connexions vertes favorisant les modes doux)
- Recherche de **limites durables pour la ville**, calquées sur les limites géographiques qui doivent s'accompagner de mesures d'aménagement des franges urbaines, et faciliter l'organisation des TC
- Affirmation de l'**intercommunalité** (préalable nécessaire au développement et à la qualité des services, ainsi qu'à la continuité des réseaux : chemins, pistes cyclables, TC)

Le projet d'aménagement : rééquilibrage de l'urbanisation, renforcement des réseaux et des liaisons, valorisation des espaces naturels... seront possibles aussi grâce aux déplacements modes doux.

