

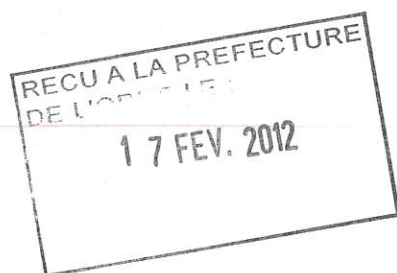


Département de L'ORNE
Communauté Urbaine d'Alençon

Commune de
SAINT GERMAIN DU CORBEIS

ELABORATION DU
PLAN LOCAL D'URBANISME

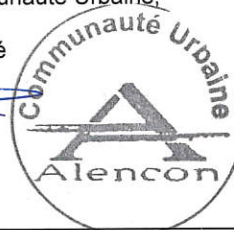
DOSSIER D'APPROBATION



Vu pour être annexé à la délibération du Conseil de Communauté en date du **9 février 2012** approuvant le Plan Local d'Urbanisme de la commune de Saint Germain du Corbéis.

Le Président de la Communauté Urbaine,
Pour le Président,
Le Vice-Président délégué

Ahamada DIBO



RENNES

Parc d'activités d'Apigné
1, rue des Cormiers - BP 95101
35651 LE RHEU Cedex
Tél. 02 99 14 55 70
Fax 02 99 14 55 67
rennes@ouestam.fr

NANTES

Le Sillon de Bretagne
8, avenue des Thébaudières
44800 SAINT-HERBLAIN
Tél. 02 40 94 92 40
Fax 02 40 63 03 93
nantes@ouestam.fr
www.ouestam.fr

PROJET D'AMENAGEMENT ET DE
DEVELOPPEMENT DURABLE
Pièce n°3



Ouest am

Développement et aménagement des territoires

SOMMAIRE

SOMMAIRE	2
Le cadre – les enjeux	3
Orientation n°1 : le maintien et le renouvellement de la population	5
Les perspectives pour l'accueil de nouveaux habitants	5
Les opérations et des tailles de logements adaptées à la demande et au cadre de vie de la commune	6
Les besoins de mixité sociale du logement (en attente de développement dans le cadre du PLH) ...	6
Les lieux de vie et d'échange agréables à vivre	7
Orientation n°2 : la gestion durable de l'espace... ..	8
La gestion économe de l'espace	8
L'organisation du développement urbain dans le temps	8
La gestion respectueuse des contraintes et des potentialités des milieux	8
La préservation des éléments caractéristiques des paysages	9
Orientation n°3 : les perspectives pour le développement économique	11
L'agriculture comme activité économique et gestionnaire des paysages	11
Le développement économique de proximité	11
Orientation n°4 : la gestion de la circulation et des déplacements.....	12
La poursuite de la requalification des entrées d'agglomération : route d'Hesloup et route de Fresnay sur Sarthe.....	12
La diversification des itinéraires : la création d'un barreau routier au sud-est de la commune.....	12
Les modes de déplacements alternatifs à la voiture	12
Les transports en commun	12
Amorcer une autre vision de la place de la voiture.....	13

Le cadre – les enjeux

Le projet d'aménagement et de développement durable de la commune de Saint Germain du Corbéis est déterminé par une série de préoccupations essentielles qui ont motivé la mise en révision du Plan d'Occupation des Sols. Les enjeux pour la dizaine d'années à venir ont pu être identifiés grâce au diagnostic établi dans le cadre de l'élaboration du PLU, mais aussi à l'appui des réflexions engagées à l'échelle intercommunale dans le cadre du Programme Local de l'Habitat (PLH) et du Schéma de Cohérence Territoriale (SCoT) de la Communauté Urbaine d'Alençon. Ces enjeux sont les suivants :

- Le vieillissement de la population s'est accéléré depuis 1990 mais l'évolution positive des effectifs scolaires laisse entrevoir des perspectives meilleures. Les conditions pour permettre le maintien et le renouvellement de la population sont l'enjeu essentiel pour ce PLU. Cet enjeu est partagé par la grande majorité des communes de la Communauté Urbaine d'Alençon.
- L'agglomération de Saint Germain du Corbeis se confond aujourd'hui avec celle d'Alençon : les habitants de la commune pratiquent « indifféremment » les services et équipements de la commune ou de la ville-centre, voire des communes voisines (cf la zone commerciale d'Arçonnay). Il y a nécessité de réfléchir à la complémentarité entre les communes dans le souci de conserver des lieux de vie et d'échange de proximité pour les habitants.
- Tous les types d'habitat sont représentés à Saint Germain du Corbeis en passant par les immeubles collectifs, les maisons mitoyennes (implantations traditionnelles du vieux bourg et de la route de Fresnay sur Sarthe) et les constructions pavillonnaires. Le tissu pavillonnaire est le mode d'organisation dominant. Il donne un paysage urbain très homogène, consommateur d'espace et qui banalise l'identité communale. Le PLU doit être l'occasion de permettre de nouveaux modes d'organisation.
- Saint Germain du Corbeis se situe dans la première couronne de l'agglomération alençonnaise. La commune est donc une entrée de la ville-centre : la route d'Hesloup au Nord Ouest et la route de Fresnay sur Sarthe au Sud Ouest sont des entrées d'agglomération qui connaissent un trafic supérieur à 4000 véhicules jours alors que ces axes desservent des quartiers résidentiels. Les enjeux en termes de circulation et de transports portent d'une part sur la prise en compte de la sécurité et des nuisances et sur le développement des modes de déplacement alternatifs à la voiture. La requalification de la route d'Hesloup répond à cet enjeu. En outre, l'offre en transports collectifs de la Communauté Urbaine qui dessert la commune est une opportunité pour atténuer les effets de la circulation automobile.
- Sur le plan du développement économique, la commune dispose d'un parc d'entreprises pour partie situé dans la zone artisanale du Petit Cassard (route de Fresnay sur Sarthe) et pour partie dispersé dans l'agglomération. L'enjeu est double : maintenir et développer un tissu économique de proximité et diversifié en lien avec la volonté de renouveler la population, et s'inscrire en complémentarité dans le cadre de la Communauté Urbaine. Les établissements qui se trouvent dans le tissu urbain (route de Fresnay sur Sarthe, vallée de la Sarthe...) contribuent à la diversité du paysage et des fonctions et ils ne constituent pas des opportunités de renouvellement urbain dans la mesure où ils sont pérennes à moyen terme.
- L'espace agricole de la commune apparaît morcelé et malgré 3 sièges d'exploitation seulement, l'économie agricole reste néanmoins une activité majeure en termes d'entretien et de gestion de l'espace tant sur les plateaux que pour la vallée de la Sarthe où des mesures agro-environnementales existent. Les besoins en terres des exploitants en place sont importants dans le souci de maintenir l'équilibre économique de leur exploitation : les départs prévus sur la commune à court et moyen terme (3 exploitations concernées à confirmer) constituent toujours une opportunité pour renforcer les sièges qui restent. Le PLU doit s'inscrire dans une logique d'économie d'espace.
- L'essentiel de l'agglomération forme un tissu urbain continu entre le bourg originel de Saint Germain du Corbéis et Alençon. Il s'est étiré le long de la Sarthe qui a fait l'objet d'une servitude à travers un Plan de Prévention du Risque Inondation (PPRI). La sensibilité de la commune en termes d'écoulement des eaux pluviales est également un enjeu majeur. La maîtrise des incidences en termes d'eaux pluviales du développement urbain est une nécessité.

- La commune se caractérise par un patrimoine bâti, naturel et paysager riche : la vallée de la Sarthe en est l'armature principale. Les enjeux en termes de protection du patrimoine naturel sont largement mis en évidence par le classement de la vallée en site NATURA 2000. La réflexion menée sur la notion de « trame verte et bleue¹ » à l'échelle de la Communauté Urbaine a révélé les connexions entre les milieux : ainsi les zones humides situées en dehors de la vallée de la Sarthe, la trame bocagère, les boisements épars constituent des espaces à préserver et dont les modes de gestion et de mise en valeur doivent être intégrés dans la réflexion de PLU.
- Le bilan du POS en vigueur révèle que sur 42.5 ha de surfaces urbanisables ouvertes et 54.3 ha de surfaces urbanisables fermées, seule une quinzaine d'hectares a été consommée sur la période 1997 – 2010. Il convient de réévaluer précisément les besoins de la commune pour ajuster le potentiel urbanisable au plus près et répondre ainsi de manière cohérente et durable aux enjeux présentés ci-avant.

Les réflexions menées sur le devenir du territoire ont permis de préciser les volontés communales fondatrices du Projet d'Aménagement et de Développement Durable :

L'ensemble de ces éléments de cadrage justifie 4 orientations principales qui constituent le projet d'aménagement et de développement durable :

- Orientation n°1 : le maintien et le renouvellement de la population
- Orientation n°2 : la gestion durable de l'espace
- Orientation n°3 : les perspectives pour le développement économique
- Orientation n°4 : la gestion de la circulation et des déplacements

¹ Trame verte et bleue en milieu urbain – Atelier Territorial du Grenelle de l'Environnement – Parc Naturel Régional Normandie Maine et Communauté Urbaine d'Alençon – Juillet 2009.

Orientation n°1 : le maintien et le renouvellement de la population

Les perspectives pour l'accueil de nouveaux habitants

La Communauté Urbaine souffre d'une « évasion » de sa population en dehors de son territoire en raison du coût du foncier et de l'inadaptation de l'offre en logements proposée ces dernières années.

Néanmoins, les communes doivent soutenir l'offre pour compenser le desserrement des ménages, pour répondre aux besoins liés à la recomposition des familles notamment.

Des réflexions ont été menées sur un rythme de développement acceptable pour la commune de Saint Germain du Corbeis à l'horizon 2020, intégrant l'hypothèse 2 comme perspective pour le terme du PLH (2017).

Trois hypothèses ont été envisagées pour évaluer le nombre des ménages et la population supplémentaires susceptibles d'être accueillis au delà du terme du PLH soit pour la période 2017-2020.

• Hypothèse 1	Un taux d'évolution de la population de 0.5% par an = hypothèse basse
• Hypothèse 2	Une croissance de 1% par an : hypothèse médiane
• Hypothèse 3	Une croissance de 1,5% par an : hypothèse haute

Pour obtenir une population, le nombre de ménages a été multiplié par 2.1 occupants en moyenne.

L'évolution de la population induite par les trois hypothèses est la suivante pour un nombre de ménages en 2006 estimé à 1580.

	Nombre de ménages 2010 (PLH)	Nombre de ménages 2017 (PLH)	Nombre de ménages en 2020	Nouvelle population (2020)	Nombre de logements supplémentaires 2006-2020
Hypothèse 1 (+0.5% par an)	1612	1728	1754	3684	174
Hypothèse 2 (+1% par an)	1644	1763	1816	3814	236
Hypothèse 3 (+1.5% par an)	1677	1798	1880	3948	300

Les opérations et des tailles de logements adaptées à la demande et au cadre de vie de la commune

Pour définir les conditions d'accueil de nouveaux habitants et de nouveaux logements, outre les préconisations du PLH, les réflexions se sont appuyées sur les avantages et inconvénients des formes urbaines rencontrées sur le territoire communal et établis dans le cadre du diagnostic du PLU. Elles ont servi de base à la définition d'hypothèses sur les besoins induits en termes de maîtrise de la consommation d'espace.

La notion de densité ou nombre moyen de logements à l'hectare est bien un chiffre moyen qui doit permettre de générer des implantations et des formes de bâtis aussi diverses que celles rencontrées à Saint Germain du Corbéis sur l'ensemble des futurs quartiers et dans chaque opération. Les densités les plus faibles doivent favoriser des modes d'habitat autres que le pavillon isolé sur sa parcelle.

Les hypothèses ont donc été enrichies et s'appuient sur la répartition actuelle en termes de mixité du logement soit 25% de locatif avec une densité moyenne de 40 logements par hectare et une densité moyenne pour les logements individuels de 15 ou 20 logements par hectare, densité pratiquée sur la commune pour des lotissements anciens et récents.

Le parc de logement et les besoins en surface induits suivant les hypothèses d'évolution démographiques et les objectifs de densité sont les suivants :

	Logements supplémentaires nécessaires (2006-2020)	Nombre d' hectares nécessaires résidence principale (15 logts l'ha +25% logts locatifs 40 logts l'ha)	Nombre d' hectares nécessaires résidence principale (20 logts l'ha +25% logts locatifs 40 logts l'ha)
Hypothèse 1 PLH	174	9.8	7.6
Hypothèse 2 PLH	236	13.3	10.3
Hypothèse 3 PLH	300	16.9	13.3

La commune retient une densité moyenne de 20 logements/hectare ce qui nécessite une superficie à urbaniser d'environ 10,3 Hectares disponibles pour la construction de 236 résidences principales.

Les orientations du PLH préconisent également des tailles d'opération en lien avec la demande, soit des tranches de 20 à 30 lots maximum : aujourd'hui, des opérations trop importantes doivent souvent être remises en cause du fait de leurs difficultés à être commercialisées et rentabilisées sur le court-terme. Les orientations d'aménagement qui vont s'appliquer sur les futures zones à urbaniser constituent un outil essentiel pour garantir la cohérence de l'aménagement d'un secteur par tranches successives.

Les besoins de mixité sociale du logement (en attente de développement dans le cadre du PLH)

La mixité sociale du logement pourra être assurée à travers deux types d'orientations :

- Favoriser une diversité dans l'offre en logements nouveaux via la taille des lots et des logements au sein de chaque opération d'aménagement.
- Prévoir la réalisation de logements sociaux : en effet, la commune a la nécessité d'atteindre 20% de logements sociaux (article 55 de la loi SRU). De plus, ce type de logement, du fait du

turn-over de population qu'il génère, favorisera le renouvellement d'une population jeune sur la commune.

Les lieux de vie et d'échange agréables à vivre

La commune ne se résume pas à sa fonction résidentielle. Elle dispose d'un panel important d'équipements (scolaires, sportifs, culturels, associatifs, administratifs...) qui doivent pouvoir continuer d'être fréquentés. Cela passe par une réflexion en amont sur les conditions d'accessibilité, notamment par la mise en place de cheminements piétons et cyclables sûrs et confortables entre les quartiers et ces équipements.

Des quartiers agréables à vivre impliquent de concevoir des espaces privatifs qui conservent l'intimité de leurs occupants : cette préoccupation est d'autant plus forte que l'un des objectifs du PLU est d'économiser l'espace et donc de produire une trame urbaine plus serrée, en prescrivant sur certains axes la mitoyenneté des constructions, en permettant des hauteurs différenciées...

Cela implique également que le paysage du quartier soit traité qualitativement en admettant de la diversité dans l'organisation des voies, des espaces verts et autres espaces publics notamment.

Orientation n°2 : la gestion durable de l'espace.

La gestion économe de l'espace

Cette notion est une traduction explicite des préoccupations de développement durable dans le cadre d'un Plan Local de l'Urbanisme, l'espace étant considéré comme ressource naturelle. L'étalement urbain est synonyme de temps de déplacements et de réseaux de dessertes qui s'allongent, renforçant la place de la voiture individuelle dans nos besoins quotidiens, générant des effets induits en termes d'altération de la biodiversité et de gaz à effet de serre néfastes.

Cette volonté d'économiser l'espace s'applique à toutes les orientations de développement du PLU, tant pour l'habitat, le développement économique que pour les futurs équipements.

Sa traduction s'appuie sur l'évaluation des besoins en surfaces nouvelles pour chaque type d'occupation du sol (voir justification dans le rapport de présentation) et sur les modalités de l'organisation de l'espace dans chaque secteur d'extension : répartition entre espaces privés et espaces publics, vocation, utilité, sûreté des espaces publics, possibilité de mutualiser les fonctions sur un même espace (exemple : espace vert faisant office de capacité de rétention des eaux pluviales)...

Ces principes généraux visant à garantir une démarche économe en espace seront traduits dans les orientations d'aménagement des zones à urbaniser.

La gestion économe de l'espace, du foncier et de l'énergie repose sur un développement urbain groupé : les secteurs de développement urbains s'inscriront en continuité de l'agglomération. En dehors de celle-ci, seul Saint Barthélémy, qui constitue déjà un hameau, peut admettre quelques constructions supplémentaires dans les dents creuses qui subsistent ou par division des grands terrains.

L'organisation du développement urbain dans le temps

Pour tenir compte des contraintes et des potentialités du territoire, deux secteurs d'extension de l'urbanisation ont été retenus :

- Route d'Hesloup, aux abords de Launay
- Route de Fresnay sur Sarthe, en continuité du lotissement de la Gravelle.

L'urbanisation de ces deux secteurs est conditionnée par les paramètres suivants :

- Launay : cessation de l'activité agricole et aménagement de sécurité sur la route d'Hesloup
- La Gravelle : dans l'attente de la réalisation du barreau routier entre la route de Fresnay-sur-Sarthe et Arçonnay, seule une tranche opérationnelle en extension du lotissement de la Gravelle est souhaitable. L'extension de la zone artisanale est en revanche conditionnée par la réalisation de ce barreau routier.

La gestion respectueuse des contraintes et des potentialités des milieux

Le diagnostic établi dans le cadre du PLU, à l'appui des enjeux de protection de la vallée de la Sarthe définis dans le cadre du Document d'Objectif du site NATURA 2000, et celui qui a permis de dresser

l'inventaire des zones humides de la commune ont mis en évidence la richesse, la qualité et la complémentarité des sites naturels de la commune autour de la thématique de l'eau. Le bocage et les boisements contribuent indirectement à la préservation de la qualité de l'eau.

Ces éléments sont des vecteurs évidents de la biodiversité tant dans les sites emblématiques (vallée de la Sarthe) que dans les secteurs de moindre enjeu : anciennes carrières, zone agricole en dehors des vallées par exemple. Ils matérialisent un support pour les corridors écologiques envisagés à l'échelle de la commune et de la communauté urbaine : « la trame verte et bleue ».

Les projets d'aménagement à la Gravelle et à Launay doivent tenir compte de la nécessaire protection des sites naturels riverains et faciliter leur gestion cohérente, notamment :

- en préservant les continuités hydrauliques
- en maîtrisant les risques de pollutions en amont
- en facilitant leur accès pour leur entretien
- en canalisant les possibilités d'accès sur les secteurs les plus sensibles
- en les mettant en valeur sur le plan paysager : les projets d'aménagement riverains doivent tirer parti de leur proximité en organisant le site en conséquence, en ménageant des points de vue, en conservant les chemins bocagers...

Quelque soit le secteur, les haies et arbres isolés feront l'objet d'une protection adaptée qui permette cependant la mise en valeur agricole des parcelles et/ou la réalisation des aménagements prévus dans les zones concernées. Les haies situées dans le site NATURA 2000 et celles des bords de chemin, dont le réseau de sentiers communaux, seront prioritairement protégées.

De même, la végétation existante dans les secteurs de développement urbain constitue un « pré-verdissement » de qualité des nouvelles opérations d'aménagement qu'il convient de protéger.

Le risque inondation a justifié la mise en place du Plan de Prévention du Risque Inondation le long de la Sarthe. Les faibles pentes et l'étendue de l'agglomération en amont de la Sarthe génèrent d'autres points noirs : débordement du réseau « eaux pluviales » lors de la conjonction des crues de la Sarthe et des fortes pluies. Les vallées qui convergent vers la Sarthe entre les routes d'Heloups et de Fresnay sur Sarthe doivent continuer d'être préservées comme zone d'expansion des crues en amont de l'agglomération.

La préservation des éléments caractéristiques des paysages

Afin de conserver une identité forte à la commune, la préservation des abords de la vallée de la Sarthe et de son coteau à l'ouest est souhaitable. A l'Est, la vallée est une continuité verte acquise où la Communauté Urbaine aménage les continuités douces : il convient de conforter cette démarche.

Les haies et arbres isolés constituent des éléments d'intégration et de valorisation sur le plan des paysages.

La commune dispose d'un patrimoine bâti et d'un petit patrimoine riche : sa préservation porte à la fois sur les possibilités de lui conserver une vocation, un usage et donc sur les possibilités de restauration dans le respect de son identité architecturale. Une attention particulière doit par ailleurs être portée à l'évolution du paysage de leurs abords et notamment pour les ensembles bâtis suivants :

- L'Isle
- Chauvigny
- Chable
- Launay
- La Tillière
- La Monnerie

- La Chevallerie
- La chapelle de Saint Barthélémy

L'institution d'un permis de démolir sur ces ensembles bâtis patrimoniaux favorisera leur préservation.

Excepté Saint Barthélémy, qui constitue un hameau, les autres ensembles constituent des groupements de bâtis isolés : les évolutions du paysage se feront uniquement à travers l'évolution de la trame bocagère et boisée, voire l'implantation de bâtiments agricoles : le PLU doit organiser l'implantation de ces quelques bâtiments en vue qu'ils n'altèrent pas ces paysages bâtis.

Le hameau de Launay s'inscrit dans un écran boisé qu'il convient de préserver en vue de gérer la transition avec la zone de développement prévue à l'Ouest de l'agglomération. Les modalités d'aménagement du secteur devront intégrer des dispositions favorisant la transition avec cet ensemble bâti d'intérêt : rappel des matériaux utilisés dans le hameau et notamment le granit, préservation de vues d'ensemble sur l'arrière boisé du hameau...

Orientation n°3 : les perspectives pour le développement économique

L'agriculture comme activité économique et gestionnaire des paysages

La pérennisation de l'économie agricole est un enjeu majeur à l'échelle de la commune et de l'intercommunalité : en effet, le développement urbain repousse les exploitations de plus en plus loin de l'agglomération et génère cependant une demande de terres agricoles forte : la commune ne connaît pas de déprise agricole.

La partie ouest de la commune constitue le secteur le plus cohérent pour y maintenir une zone agricole viable. Il faut donc éviter d'y diversifier les usages.

Outre son rôle économique, l'activité agricole contribue grandement à l'entretien des paysages et des milieux naturels. Ainsi la gestion agricole de la zone humide de la vallée de la Sarthe (Natura 2000) ne peut s'envisager que dans une structure d'exploitation où l'équilibre avec les autres types de production est assuré en termes de surface, de localisation...

D'autre part, les conditions d'évolution des bâtiments d'élevage sont déterminées par les distances avec les habitations de tiers et par les besoins en épandage associés. Il convient donc de ne pas générer de contraintes nouvelles aux abords des sites des Aunais, L'Isle, la Tillière notamment en évitant d'y installer de nouveaux logements : une distance de 100 m détermine le secteur où les nouveaux logements tiers ne pourront voir le jour.

Concernant Launay, les perspectives sont claires à court terme, échéance cohérente avec celle du PLU, et le développement de l'urbanisation pourra se faire une fois l'activité agricole arrêtée sans contrainte de distance.

Le développement économique de proximité

Il s'articule autour de deux axes :

- Le maintien et l'accueil des commerces et services de proximité dans le bourg : les dispositions réglementaires du PLU permettront la création de nouveaux établissements, l'extension des établissements existants.
- Le maintien et l'accueil de nouvelles entreprises artisanales, PME, PMI dans le prolongement de la zone d'activité du Petit Cassard et à l'appui de la réalisation du barreau routier vers Arçonnay. Le développement de cette zone artisanale est conditionné par la réalisation de cette nouvelle voie.

L'organisation de la zone d'activité et notamment la taille des lots, le dimensionnement des voiries internes, les aires de stationnement privatives tiennent compte de la vocation de la zone. Les logements de fonction seront admis sous condition d'être dûment justifié en termes de nécessité et d'être intégré au bâtiment principal de l'activité.

Orientation n°4 : la gestion de la circulation et des déplacements

La poursuite de la requalification des entrées d'agglomération : route d'Hesloup et route de Fresnay sur Sarthe.

La route d'Hesloup et la route de Fresnay sur Sarthe constituent des entrées d'agglomération de la commune de Saint-Germain du Corbéis et de la communauté Urbaine d'Alençon. L'extension de l'urbanisation de manière linéaire le long de ces deux axes majeurs de la commune n'a pas anticipé l'importance du trafic. La requalification de la route d'Hesloup a été effectuée. Elle devra être prolongée jusqu'au chemin de Launay qui va desservir un nouveau quartier.

Celle de la route de Fresnay sur Sarthe est à prévoir afin que cet itinéraire s'insère mieux dans le tissu urbain : sécurisation des carrefours, espaces aménagés pour les déplacements doux, matérialisation des espaces de stationnement, paysagement...

La diversification des itinéraires : la création d'un barreau routier au sud-est de la commune

La commune fait partie intégrante de l'agglomération alençonnaise. Elle connaît un trafic de transit important notamment route de Fresnay et rue de la Suifferie amené à progresser encore avec, notamment, le développement du pôle commercial riverain d'Arçonnay, la création de la « zone ouest » entre Condé sur Sarthe et Alençon, la réalisation de la maison centrale à Condé sur Sarthe.

Le POS avait prévu un emplacement réservé en vue de la création d'un barreau de liaison entre la route de Fresnay sur Sarthe et Arçonnay (entre le château de la Chevalerie et le cimetière de Montsort). Un principe de liaison est maintenu dans le Plan Local d'Urbanisme.

Ce barreau aura une fonction de « boulevard urbain » : les accès directs des habitations sont à proscrire, des carrefours aménagés permettront de desservir des îlots à vocation d'habitation ou d'activités (Petit Cassard). L'organisation de la desserte, le plan de circulation du quartier de la Gravelle s'appuiera en partie sur ce nouvel axe.

Les modes de déplacements alternatifs à la voiture

Le territoire communal dispose d'un réseau de continuités piétonnes à des fins utilitaires et de promenades qui relient les quartiers et les équipements sur lequel s'appuyer pour greffer les nouvelles opérations d'aménagement et ainsi favoriser la « réduction de la place de la voiture ». La mise en valeur d'itinéraires confortables et directs entre les nouveaux secteurs d'extension urbaine et les équipements du centre-bourg doit être recherchée particulièrement pour le secteur de la Gravelle. Outre le développement d'un réseau de chemins piétons et/ou cyclables dans les opérations d'aménagement, leur continuité dans le tissu urbain existant est à rechercher.

Les transports en commun

La commune s'inscrit dans un réseau de transports en commun qui pourra être conforté à moyen ou à long terme.

Les opérations d'aménagement devront faire en sorte de faciliter l'accès le plus direct et sûr possible aux arrêts de bus existants par des modes de déplacement doux.

Amorcer une autre vision de la place de la voiture

Il convient d'envisager que les emprises réservées à la voiture puissent, à moyen ou à long terme, avoir un autre usage compte-tenu de l'offre alternative qui devrait pouvoir se développer. La conception des opérations d'aménagement nouvelles doit intégrer cet aspect :

- Faire en sorte notamment que les aires de stationnement puissent être réversibles ;
- Dimensionner les voiries au regard de leur usage réel, du trafic qu'elles auront à supporter ;
- Faciliter les espaces collectifs « partagés » entre piétons, vélo, voiture tant dans les nouvelles opérations que dans l'existant.

