

Plan piéton La Chapelle-Glain

Introduction - Contexte

Cette fiche est destinée à donner une information rapide.

La contrepartie est le risque d'approximation et la non exhaustivité.

Pour plus de précisions, il convient de consulter les ouvrages cités en référence.

La présente fiche a pour objectif de montrer comment la prise en compte progressive de la problématique des piétons a permis de réunir les conditions nécessaires pour favoriser le développement de la marche au travers notamment de certaines mesures fortes touchant à l'urbanisme, l'aménagement et la gestion des coupures urbaines.

Elle a également pour objectif de montrer comment les décisions prises, traduites sous la forme d'un plan piéton, portent leurs fruits aujourd'hui avec un bourg agréable à vivre grâce à un réseau de cheminements qui permet à une grande partie de la population d'accéder à pied aux multiples activités commerciales, aux activités de loisirs autour d'un plan d'eau et d'inciter à la promenade au travers du bourg.

Le bourg est traversé par deux routes départementales drainant un trafic routier important (environ 6 000 véh/jour dont 15 à 20 % de poids lourds) dans des rues parfois étroites. Ce trafic peut nuire au confort et à la sécurité des déplacements actifs.

On y recense 36 entreprises et commerces de proximité (3 industries, 3 entreprises dans la construction, 5 commerces et 25 entreprises de services).

Certaines entreprises ont pu s'installer dans la zone artisanale des Jonquilles de cette commune (1,5 ha), qui bénéficie du classement en « zone de revitalisation rurale » et qui se situe sur l'axe routier Rennes-Angers.

Une bibliothèque intercommunale et un accueil périscolaire complètent ces équipements.

1. Données générales sur la commune et les déplacements

La commune de La Chapelle-Glain en Loire-Atlantique, canton de Saint-Julien de Vouvantes, est située à environ 60 km de Nantes.

Cette commune rurale s'étend sur une surface de 3 450 ha, elle compte environ 850 habitants.

L'ensemble de ces activités confère une vitalité certaine à cette commune où la population a augmenté depuis le dernier recensement (+ 5 % en 2007 soit environ 40 habitants en plus).

On y relève un nombre important de commerces dans le bourg (boulangerie, supérette avec rayon boucherie, restaurant, café-tabac, coiffeur, deux garages...), grâce à une forte détermination des élus qui ont mis en œuvre, depuis le milieu des années 90, plusieurs mesures pour faciliter l'accès à ces commerces de proximité pour les habitants et limiter la tentation de se rendre en voiture à Chateaubriant, sous-préfecture et important pôle commercial, situé à environ 16 km de La Chapelle-Glain.



Certu 2011 / 10



Source : CITE de l'Ouest

2. La marche : une politique volontariste de la commune

Une étude globale de sécurité réalisée par un bureau d'études en 1995 constitue un document de référence pour la commune. Elle s'y réfère pour justifier un certain nombre de décisions intégrant la sécurité des déplacements.

Cette étude de sécurité intégrait également un volet paysager au travers d'un diagnostic global qui a conduit notamment à préserver des espaces verts, boisés et certaines haies bocagères. L'ensemble constitue aujourd'hui des éléments marquant de la commune qui participent à son attrait par la diversité des espaces ainsi préservés, également utiles comme vecteurs de la marche.

Cette étude globale représentait un investissement financier important à l'époque pour le budget de la commune mais elle a permis d'aboutir à un document de référence souvent utilisé par le maire dans le cadre des projets engagés sur cette base.

Ce document a permis de mettre en évidence les points suivants qui constituaient un frein au développement de la marche :

- « Il n'existe pas aujourd'hui de pôle central, suffisamment fort pour valoriser l'identité du centre bourg » ;
- « ... les déplacements piétons se font le long des voies principales sans grande sécurité, du fait de la circulation importante et des trottoirs étroits... ».

Pour favoriser le déplacement des piétons, le conseil municipal a ainsi pris directement en charge cette thématique avec pour objectif de développer la marche dans ses différentes fonctions et notamment celles relatives à la promenade, à l'accès aux loisirs et aux commerces.

Le positionnement des élus sur certains arbitrages favorisant la prise en compte des piétons (*urbanisme et gestion des sols, acquisition de maisons pour supprimer certaines coupures urbaines*) a été parfois difficile à tenir politiquement. Cependant le maintien de cette politique volontariste commence à porter ses fruits au regard de l'attrait de la commune et de la vitalité des commerces.

Les principales mesures ainsi prises par les élus dans le cadre de cette politique concernent les points suivants :

- mise en œuvre d'un réseau de chemins pour favoriser l'usage des modes actifs (piétons et vélos) ;
- achat des locaux pour créer une supérette et une boulangerie ;
- financement d'un four pour faciliter l'installation d'une nouvelle boulangerie ;
- location d'un local à une jeune coiffeuse pour faciliter son installation.

Approche globale urbanisme / déplacement pour favoriser la marche

1. Urbanisme

Le Plan Local d'Urbanisme (PLU) s'appuie, entre autre, sur trois principes de base validés par le conseil municipal. Ces principes répondent à l'objectif de limiter le rayon de déplacement pour faciliter le report modal vers des modes actifs (marche ou vélo) et limiter les risques liés aux déplacements :

- développement de l'habitat, des activités de commerce et de service dans le bourg ;
- pas de développement linéaire de l'urbanisme ;
- préservation de l'espace agricole dont les sols resteront classés non constructibles.

Par ces orientations, affichées dans le PLU, la majorité du bourg et des espaces constructibles est accessible à pied, privilégiant ainsi les déplacements quotidiens de courtes distances à un cercle de 1 km de diamètre. L'ensemble de ces principes a été intégré dans le PLU, arrêté à fin mai 2010, dont la révision a été approuvée par le conseil municipal.

Le Plan d'Aménagement et de Développement Durable (PADD) du PLU permet aussi d'afficher ces engagements politiques de la commune par la formulation d'objectifs :

- ... **Objectif 2-1** : *Conforter l'identité du bourg, maintenir son caractère de village et renforcer son caractère de centralité.*
- ... **Objectif 2-2** : *Ne pas favoriser d'urbanisation nouvelle en rase campagne.*

Le PADD permet de conférer un caractère prescriptif à ces objectifs dans la mesure où, conformément au code de l'urbanisme, le règlement du PLU et le zonage doivent être en cohérence avec le PADD. Le rapport de présentation du PLU rappelle les choix retenus pour établir le PADD et notamment dans le cadre de l'inscription dans une perspective de développement durable par « l'établissement d'un maillage de voies piétonnes et deux roues [ndlr : vélos] ... élargissant l'offre en déplacements doux sécurisés entre les différents quartiers de l'agglomération et le centre bourg... ».

Le conseil municipal a ainsi intégré au PLU un plan des orientations générales qui permet de formaliser les choix retenus pour l'établissement du PADD. Ces orientations concernent notamment la conservation des haies bocagères, des boisements, des espaces verts, l'affichage des équipements existants et à créer, la programmation de logements sociaux à réaliser, la mise en évidence d'accroche viaire à préserver mais aussi l'ensemble des itinéraires piétons existants et des continuités piétonnes à réaliser.

Ce plan des orientations générales, dont l'inscription au PLU en assure la préservation à terme, permet donc une représentation cartographique du maillage piétonnier mais également des itinéraires projetés pour constituer à terme un réseau complet pour les piétons.

2. Déplacement

La commune a également souhaité prendre en compte la problématique des piétons par l'intermédiaire d'aménagements récents liés aux politiques de déplacements :

- En partenariat avec le Conseil Général de Loire-Atlantique la commune de La Chapelle-Glain a aménagé une aire de covoiturage dans le bourg avec un jalonnement spécifique pour inciter les usagers à l'utiliser et limiter ainsi le stationnement abusif sur trottoir qui pouvait être constaté au détriment des piétons.



Aire de covoiturage à proximité de la supérette.

Source : CETE de l'Ouest

- Le Conseil Régional vient de mettre en service, sur la commune, un arrêt pour tous les services d'autocars de la ligne Angers - Châteaubriant, compte tenu du positionnement de la commune au croisement de deux routes principales du réseau routier départemental, avec un attrait potentiel au delà de la commune de La Chapelle-Glain.



Arrêt de car ligne régionale Angers-Châteaubriant.

Source : CETE de l'Ouest

A noter, le plan d'accessibilité de la voirie (PAV) en cours de mise en œuvre permettra de cibler la zone d'attente dans la réflexion globale.

Objectifs et méthodologie générale pour aboutir aux orientations d'aménagement en faveur des piétons : le plan piéton

1. Répondre aux besoins des piétons

Les principes adoptés par le conseil municipal dans le développement du réseau de cheminement, guidés par les conclusions de l'étude globale de sécurité menée sur la commune, permettent de répondre aux besoins les plus courants des piétons comme le montre la fréquentation des aménagements réalisés :

- La liberté de déplacement en offrant un réseau varié alliant des itinéraires indépendants ou sur trottoirs et permettant des marches de type promenade/loisirs et/ou utile pour l'accès aux commerces et services.



Trottoir aménagé le long de la route départementale ayant un trafic poids-lourd important.

Source : CETE de l'Ouest

- La mise en œuvre de liaisons pratiques qui permettent l'accès aux commerces, services et plan d'eau et qui prennent en compte les problématiques de coupures urbaines. Des continuités ont été recrées par la démolition de bâtiments acquis par la commune, ce qui facilite l'accessibilité à pied en réduisant notamment les longueurs des parcours.
- L'agrément des liaisons par la préservation des haies bocagères, des espaces verts et par l'aménagement ponctuel de bancs autour du plan d'eau qui reste à développer sur d'autres itinéraires.



Maillage d'un réseau d'accès autour du plan d'eau avec bancs pour le repos.

Source : CETE de l'Ouest

- La mise en service, dernièrement, de toilettes publiques répond également aux attentes des piétons.



Source : CEITE de l'Ouest

Parking et toilettes publiques.

- L'aménagement récent de jeux pour enfants autour du plan d'eau permet aussi d'agrémenter ce site.
- La sécurité des itinéraires en limitant les traversées des routes départementales mais aussi leur sûreté par la mise en œuvre d'un éclairage spécifique piéton sur certaines portions du réseau.



Source : CEITE de l'Ouest

Eclairage public entre le lotissement et l'école.

Les besoins spécifiques à certains usagers particuliers sont aussi pris en compte avec notamment la réduction des longueurs de traversées pour les personnes plus âgées, la mise en place progressive de bancs pour permettre le repos ou une pause dans la marche mais également la prise en compte des aménagements nécessaires pour permettre le déplacement des personnes handicapées.

A noter : le Plan d'Accessibilité à la Voirie (PAV) en cours de mise en œuvre permettra également d'intégrer le réseau de chemins piétonniers dans la réflexion globale afin de planifier les mesures nécessaires qui permettront à terme de répondre complètement à ces besoins particuliers.

2. Plan piéton : démarche-projet progressive mise en œuvre pour son élaboration

Le plan des orientations d'aménagement inscrit au PLU constitue :

- un outil cartographique d'aide à la décision permettant une prise en compte transversale des enjeux et des besoins des piétons ainsi que la mise en évidence des itinéraires existants et projetés à préserver et à aménager progressivement ;

- un affichage du périmètre de la commune pris en compte pour l'ensemble des démarches favorisant la prise en compte des piétons à l'échelle du bourg et de la première ceinture de lotissement.

La définition de ce plan et sa mise en œuvre s'articule autour de deux instances politiques et techniques respectivement d'arbitrage et de coordination, adaptées à l'échelle de la commune, et réunissant des compétences multiples pour une mise en place progressive des aménagements nécessaires :

- le conseil municipal joue le rôle de comité de pilotage politique qui fixe les orientations en prenant en compte l'avis des usagers et/ou riverains ;
- un comité technique restreint autour du maire de la commune (urbanisme, voirie, autres acteurs techniques de la commune, associations d'usagers, entreprises) constitue l'instance de partage entre les différents acteurs permettant de décider des aménagements à mettre en œuvre conformément aux décisions du conseil municipal (objectifs, moyens, budgets...).

3. Élaboration du plan des itinéraires piétons

L'étude globale de sécurité réalisée au niveau de la commune a permis de constituer progressivement **un diagnostic** de la situation puis de fixer les objectifs évoqués précédemment pour développer la marche au niveau de la commune. **Ces objectifs** sont maintenant pris en compte au niveau du PLU révisé dernièrement par la commune.

Un travail par étape est mis en œuvre pour assurer progressivement la sécurité des piétons et formuler **les propositions** qui ont été planifiées et réalisées pour aboutir au maillage actuel :

- travail sur table à partir d'un plan d'ensemble pour identifier les générateurs de trafic piétons (actuels ou programmés), les liaisons existantes, les besoins, les dysfonctionnements ;
- saisie des opportunités d'acquisition de maisons ou de propriété pour assurer les continuités piétonnes (Gestion des coupures urbaines au sein des lotissements et dans le bourg) ;
- développement des commerces de manière cohérente avec prise en compte des problématiques de déplacements et de sécurité des accès depuis les lotissements en évitant autant que possible les traversées de routes départementales.

La mise en œuvre concrète et le retour d'expérience ont permis d'évaluer en continu le dispositif et les aménagements réalisés et de prévoir en lien avec le conseil municipal les aménagements complémentaires permettant de répondre progressivement aux besoins des piétons (liaisons complémentaires, déplacement de la station d'épuration, toilettes publiques, aire de pique-nique...).

Plus concrètement, les démarches progressives suivantes ont été mises en œuvre :

- structuration des itinéraires piétons sur la thématique des loisirs ou d'accès aux commerces avec notam-

ment l'intégration du plan d'eau de la commune dans le maillage piéton ;

- maillage prenant en compte les établissements et activités générateurs de trafics piétons : mairie, hôtel-restaurant, boulangerie, supérette avec boucherie, salle, église, école ;
- aménagements d'agrément sur certaines sections avec notamment l'implantation de bancs autour du plan d'eau (d'autres pourraient être installés sur d'autres sections pour faciliter le déplacement des personnes âgées notamment) et de toilettes publiques mises en service en juin 2010. Aménagement également d'une aire de jeux pour enfants autour du plan d'eau et plus récemment d'une aire de pique-nique avec un terrain de pétanque ;



Source : CETE de l'Ouest

Aire de pique-nique à proximité du plan d'eau.

- démolition d'une maison entre la boulangerie et la supérette pour aménager une voie entre ces deux établissements ;



Source : CETE de l'Ouest

Gestion d'une coupure « parking - accès aux équipements ».

- reprise de l'emprise de la bibliothèque pour assurer la continuité du cheminement piéton ;



Source : CETE de l'Ouest

Bibliothèque : continuité du cheminement piéton.

- acquisition de terrains par la commune pour assurer les continuités piétonnes ;
- convention de passage sur terrain privé (lotissement) en cours d'établissement afin de permettre d'assurer la continuité du maillage piétonnier dans le cadre du projet de déplacement de la station d'épuration (itinéraire à terme identifié dans le PLU) ;



Source : CETE de l'Ouest

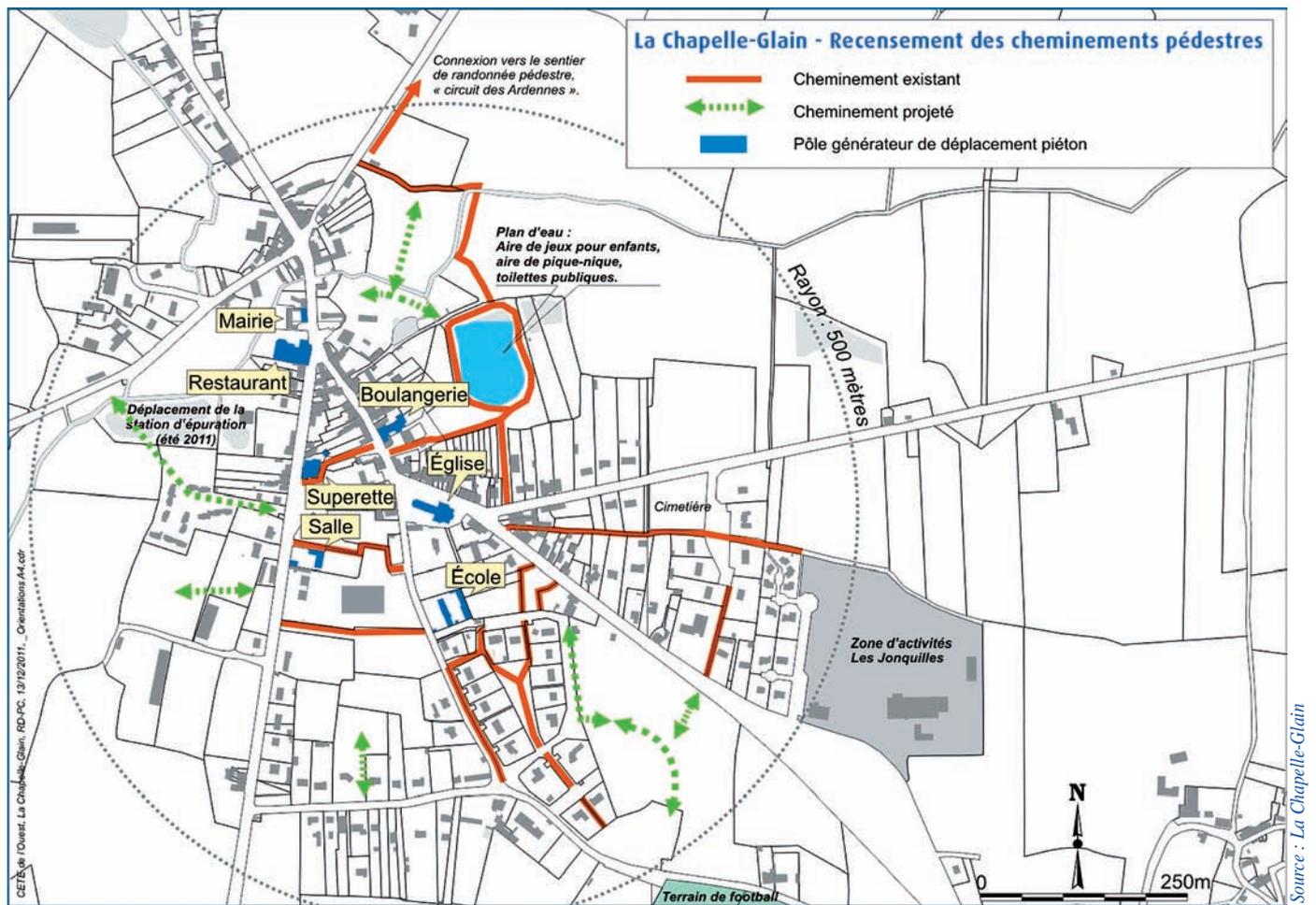
Achat d'un terrain pour compléter le maillage réseau entre les commerces et l'ancien lotissement.

- réhabilitation de vieux chemins piétonniers et intégration de l'itinéraire de randonnée pédestre dans le cadre des réflexions en cours ;
- prise en compte des coupures urbaines dans le cadre de l'aménagement d'un nouveau lotissement incluant les itinéraires piétonniers.



Source : CETE de l'Ouest

Itinéraire piéton dans le nouveau lotissement.



Le plan des itinéraires piétons ainsi constitué, et inscrit dorénavant au PLU, met en évidence les itinéraires réalisés et le maillage actuel ainsi que les itinéraires projetés à préserver et à programmer en fonction des opportunités (achat de terrain, gestion de coupure urbaine, projet divers dont le déplacement de la station d'épuration programmée pour l'année 2011).

Il constitue **un plan piéton** et permet une prise en compte transversale de ce mode de déplacement sur le périmètre identifié avec une représentation des pôles générateurs de déplacements piétons.

L'ensemble de ces mesures participe au développement de la marche dans les modes de déplacement utilisés par les habitants pour les besoins quotidiens.

Le développement du réseau piétonnier favorise aussi la prise en compte d'autres modes doux de déplacement et notamment les vélos.

Une connexion vers l'itinéraire de randonnées « Les Ardennes (12 km) » permet aussi au marcheur plus entraîné de découvrir un peu plus la commune au delà du bourg vers des zones plus rurales.

Le club des aînés de la commune profite par exemple des aménagements réalisés pour organiser des promenades et randonnées hebdomadaires.

4. Les aménagements de voirie

Les travaux sont réalisés en grande partie en régie compte tenu des moyens financiers mobilisables, selon les principes suivants :

- limiter autant que possible les traversées piétonnes au droit des routes départementales ;
- mettre en œuvre des itinéraires piétons in site propre selon une structure adaptée permettant d'assurer leur confort et un entretien par traitement manuel ou mécanique compte tenu des contraintes environnementales notamment autour du plan d'eau ;
- autoriser l'accès direct piéton depuis certaines propriétés riveraines - itinéraires in site propre ;



Itinéraire aménagé vers le plan d'eau - accès piétons riverains.

- prendre en compte la hiérarchisation du réseau pour la définition des principes d'aménagement en faveur des piétons avec des axes structurants où la circula-

tion des piétons est protégée par des trottoirs. Sur les autres voies plus secondaires les vitesses pratiquées permettent des déplacements plus sécurisés des piétons sans aménagements spécifiques ;



Source : CETE de l'Ouest

Centre bourg à proximité de la mairie.

- aménager une zone 30 à proximité de la supérette ;
- aménager ponctuellement un éclairage pour assurer la sûreté d'un itinéraire de desserte de l'école depuis un lotissement notamment en période hivernale. La commune souhaite réserver ce type de traitement à des problématiques ponctuelles compte tenu des considérations environnementales (page 4).

5. Signalisation « piéton »

La commune a recours à la signalisation d'information locale pour orienter les usagers vers les activités de proximité au niveau du bourg et du plan d'eau.

Cette signalisation n'est pas spécifiquement dédiée aux piétons mais elle permet tout de même de les orienter vers les pôles identifiés.

Afin de valoriser le réseau de cheminement aménagé, la commune envisage d'implanter un panneau type RIS (Relais Information Service) destiné à faciliter l'orientation des piétons sur le maillage mis en œuvre mais aussi à l'inciter à s'y promener avec mise en valeur des sites stratégiques (plan d'eau, commerces, école, stade...).



Source : CETE de l'Ouest

Signalisation d'information locale.

1. Les avantages de la politique favorisant le mode actif piéton

Comme évoqué précédemment, les mesures prises pour réhabiliter la marche comme mode de déplacement à part entière ont permis de favoriser la vitalité du bourg et le fonctionnement des commerces. Il y a là un gain économique manifeste pour la commune.

Cette politique a aussi permis de renforcer l'attrait de la commune par les aspects liés au tourisme et aux loisirs. Le plan d'eau qui fait parti intégrante du réseau de cheminement piéton a ainsi permis de développer la fonction « promenade » de la marche. Il constitue également un site attractif incitant des usagers, habitant la commune ou pas, à s'y rendre à pied et à découvrir le réseau de cheminement.

Outre ces avantages pour la collectivité, le développement de la marche comme mode de déplacement permet à ses habitants de rendre le bourg vivant par l'animation urbaine, de promouvoir un mode de déplacement efficace, économe et non polluant leur permettant également d'assurer une mobilité active (impact positif sur la santé...).



Source : CETE de l'Ouest

Accès aux commerces favorisé par l'aménagement qualitatif du bourg.

2. L'intérêt de la démarche plan piéton

L'exemple de La Chapelle-Glain met ainsi en évidence l'intérêt d'une politique volontariste en faveur de la marche, portée par le conseil municipal et le maire, à travers une démarche globale, la définition d'objectifs et la mise en œuvre progressive et pragmatique d'un plan d'ensemble, maintenant inscrit au PLU.

On retient notamment les effets positifs sur la vie locale, la marche utile, les activités de promenade, de loisirs et l'attrait des commerces, ce qui permet aux habitants de « laisser la voiture de côté » et d'éviter d'avoir la tentation d'aller faire leurs courses dans un pôle commercial plus important (à Châteaubriant, Saint-Mars-la-Jaille ou Candé) pour les besoins quotidiens. L'ensemble permet ainsi de réhabiliter la marche et de rendre la ville plus sûre et plus vivante.

La traduction du **plan piéton** sous forme cartographique permet une représentation des aménagements réalisés,

du maillage du réseau autour de pôles générateurs, de la gestion des coupures urbaines pour optimiser l'accessibilité à pied. Il permet aussi une représentation des liaisons à préserver à terme. Le plan piéton joue ici un rôle de valorisation des démarches engagées par une représentation visuelle simple permettant d'inciter les usagers à ce mode de déplacement.

La loi du 11 février 2005 sur l'accessibilité sera prise en compte dans le cadre du Plan d'Accessibilité à la Voirie (PAV) en cours d'élaboration. La présente fiche permet d'attirer l'attention sur la méthodologie et la cohérence du plan et de la démarche mise en place par la commune.

Les points forts de la démarche

- Volonté politique et maîtrise de l'urbanisme
- Cohérence des actions réalisées
- Traduction sous forme d'un plan piéton

Suite de la démarche : projet de promotion / valorisation du plan des itinéraires piétons

Démarche d'information projetée par la commune par la diffusion de brochures après réalisation en 2011 de la continuité ouest du maillage suite au déplacement en cours de la station d'épuration. La réalisation de cette liaison importante permettra de resserrer le maillage conformément au plan des orientations d'aménagement inscrit au PLU. Elle constituera une opportunité de communication forte à l'occasion de sa mise en service. Cette démarche sera néanmoins contrainte par le budget limité de la commune et devra rester pragmatique.

La commune envisage par exemple de distribuer des plaquettes à la population et de les mettre à disposition des usagers dans les établissements recevant du public, notamment l'hôtel-restaurant, qui organise souvent des manifestations accueillant des personnes extérieures à la commune. Ces plaquettes permettront de mettre en valeur le réseau aménagé et les avantages liés à la marche (efficacité, distances, loisirs, impact sur la santé...).

Un site internet en cours de construction permettra de compléter les supports de communication. Un lien vers le plan piéton incluant les liaisons existantes et projetés pourra être mis en ligne. Le bulletin municipal diffusé une fois par trimestre permet de communiquer régulièrement sur les aménagements réalisés. Il permet de temps en temps une « piqûre de rappel » sur les enjeux liés à la prise en compte des piétons.

Enfin, début 2011, l'ouverture d'un office de tourisme intercommunal basé à Châteaubriant constitue un support de communication supplémentaire qui permet d'inciter les habitants des communes voisines à venir découvrir le réseau.

La série « Fiche Marche » a été réalisée par les groupes de travail du RST pilotés par le Certu. Cette série de documents a pour seule vocation de constituer un recueil d'expériences. Ce document ne peut pas engager la responsabilité de l'Administration.

Ces fiches sont disponibles en téléchargement sur le site du Certu (<http://www.certu.fr>).

AUTEUR DE LA FICHE

Radoine Dik
Cete de l'Ouest/DES/Sécurité
02 40 12 85 15
radoine.dik@developpement-durable.gouv.fr

VOTRE CONTACT AU CERTU

Frédéric Murard
04 72 74 58 66
frederic.murard@developpement-durable.gouv.fr

Secrétariat : 04 72 74 59 61
voi.certu@developpement-durable.gouv.fr