CHÂTEAUROUX
Métropole

# Plan Local d'Urbanisme Intercommunal

Châteauroux Métropole

## Ateliers Thématiques "DIAGNOSTIC"

Les 7 et 8 novembre

Cittànova

# Deroule


## 1 La démarche du PLUi

1.1 Qu'est-ce que le PLUi ?
1.2 Le contexte
1.3 Les grandes étapes

## 2 Le diagnostic territorial

2.1 Les objectifs
2.2 La thématique Habitat / Patrimoine bâti dans le diagnostic

## 3 Les ateliers thématiques

3.1 Les objectifs
3.2 Les outils mis à disposition
3.3 Le déroulement

# 1.1 Qu'est-ce que le PLUi ?

## Un outil de projet pour dessiner le visage du territoire de demain

- Un outil de projet

- Un outil règlementaire

- Un outil global répondant aux enjeux et besoins identifiés dans le diagnostic sur de nombreuses thématiques

- Le PLUi définit un projet de développement pour Châteauroux Métropole, affiche la ligne de conduite choisie pour dessiner le visage du territoire de demain.

- Un outil règlementaire qui détermine l'usage des sols sur l'ensemble du territoire intercommunal (zones à vocation urbaine, à urbaniser, agricole ou naturelle). Chaque zone possède un règlement où sont définis les droits à construire de chaque parcelle, ainsi que l'aspect des construction qui peuvent y être édifiées. C'est sur la base de ces règles que seront accordés ou refusés les permis de construire, de démolir et d'aménager.

- Le PLUi définit le projet urbain de la collectivité et précise les besoins en matière de développement économique, d'environnement, d'habitat, de transport...

- C'est un document juridique car opposable au tiers.

- Une fois approuvé, le PLUi remplacera les documents d'urbanisme actuel (PLU, POS, cartes communales...).

# 1.2 Le contexte

## Un socle législatif et règlementaire à respecter

- Prise en compte des normes supérieures et politiques supra-communales
- La loi ALUR renforce le rôle du SCoT comme document «intégrateur» des documents qui lui sont supérieurs.
- Le projet de SCoT (état d'avancement)

Des lois : Loi ALUR, Loi Grenelle...

Des documents :

- SDAGE (Schéma Directeur d'Aménagement et de Gestion des Eaux)
- SAGE (Schéma d'Aménagement et de Gestion des Eaux)
- Plan de Prévention des Risques (PPRi)

↓

Projet de Schéma de Cohérence Territoriale (SCoT) Castelroussin

↓

Plan Local d'Urbanisme Intercommunal (PLUi)

# 1.2 Le contexte

## La participation de multiples acteurs

Différents acteurs participent à l'élaboration du Plan Local d'Urbanisme Intercommunal :

- Les élus Communautaires et Communaux

accompagnés des techniciens et des communes et des bureaux d'études Cittànova, MTDA (volet environnemental) et la Chambre d'agriculture (volet agricole).

- Les Personnes Publiques Associées (PPA)

-Les services de l'Etat (DDT, DREAL...)

-Les chambres consulaires (Chambre d'agriculture, CCI...)

-La structure porteuse du SCoT (Schéma de Cohérence Territoriale)

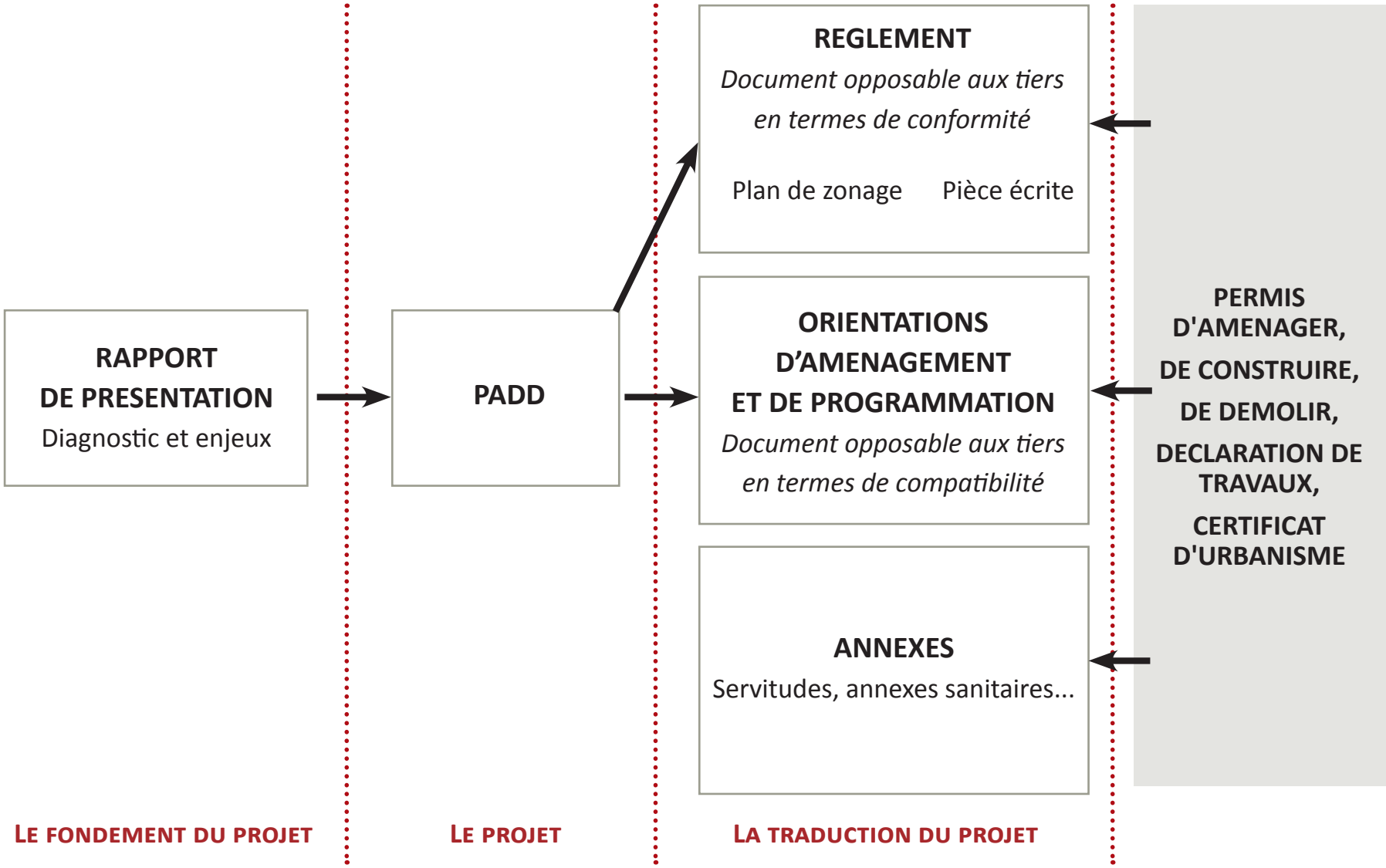
-Le Conseil Régional, Conseil Départemental...

- La population

-Par le biais de réunions publiques, d'ateliers thématiques, d'une exposition...

# 1.3 Les grandes étapes

## Des pièces liées les unes aux autres




La situation actuelle du territoire, les raisons

Quel projet pour le territoire à horizon 10 ans ?

Quelles règles pour mettre en oeuvre ce projet ?

# PARTIE 2

## LE DIAGNOSTIC TERRITORIAL

# 2.1 Objectifs du diagnostic territorial

## Des constats nécessaires pour identifier les enjeux et les besoins

Etat d'avancement

| 1 | 2 | 3 | 4 |
|---|---|---|---|
| Observer le territoire | Choisir un cap | Définir des règles | Valider le projet |
| Diagnostic territorial | PADD | Règlement écrit<br>Plan de zonage<br>OAP | Arrêt<br>Avis des PPA<br>Enquête publique<br>Approbation |

- Formuler un jugement

  - Identifier les atouts et faiblesses du territoire.

  - Identifier les potentiels d'actions du territoire et ainsi définir un projet de territoire pertinent, en accord avec la réalité.

- Accompagner le changement

  - Un état de référence indispensable pour l'évaluation a posteriori des changements réalisés grâce aux actions mises en oeuvre.

- Mobiliser les acteurs

  - Connaître et mettre en réseau les acteurs pour mettre en pratique le changement

# 2.2 La thématique Déplacements

## Des constats nécessaires pour identifier les enjeux et les besoins

*Les analyses*

- Analyse des infrastructures de déplacement

- Hiérarchie du réseau viaire > les impacts sur l'organisation du territoire (répartition de la population, des logements, etc.)

- Liens entre les infrastructures et déplacement (routes, gare, aéroport) et les occupations bâties

- Liens entre infrastructures de déplacement, usages et ambiances

- Analyse des différentes mobilités

- Modes de transport utilisés par les habitants

- Offre existante (TC, cheminements doux, etc.)

- Analyse des risques et des nuisances liés aux déplacements

*Les objectifs*

- Evaluer les impacts des infrastructures sur le développement de l'urbanisation

- Prévoir dans les futurs projets des aménagements (routiers, liaisons douces, etc.) appropriés aux usages

- Répondre aux problèmes identifiés (accès, stationnement, etc.)

- Mettre en lien la desserte et la localisation des futurs secteurs de projet (habitat, économique, équipements, etc.)

- Mettre en oeuvre des réponses adaptées (type et localisation) pour répondre aux objectifs de limitation des émissions de gaz à effet de serre et à la qualité de l'air

-Mettr en place une offre adaptée aux besoins et attentes des habitants et des entreprises

-Améliorer le cadre de vie

# PARTIE 3

## LES ATELIERS THEMATIQUES "DIAGNOSTIC"

# 3.1 Les objectifs

## Partager les constats

- Recueil de données

- Une vision partagée

- Enrichir collectivement le document de planification.

- Rassembler des compléments de données mais également de faire ressortir les premiers enjeux du territoire qu'ils soient partagés ou non par l'ensemble des participants.

- Faire ressortir une vision partagée du territoire et de faire transparaitre les éléments qui rassemblent et fédèrent autour du territoire par des échanges libres.

- Faire ressortir les objectifs ou avis parfois contradictoires selon les participants (services, Personnes Publiques Associées, associations, etc).

# 3.2 Les outils

## Des supports pour guider les échanges

- Plusieurs typologies de questions déclinées en grands thèmes et sous-thèmes
- Des questions généralistes mais aussi des questions plus spécifiques pour amorcer des discussions ciblées sur des portions de territoire précises.

### ATELIER 3 : DEPLACEMENTS - 8 NOVEMBRE 2016 - 14H

LES DÉPLACEMENTS VERS L'EXTÉRIEUR DU TERRITOIRE

- Pensez-vous que les infrastructures (autoroute, chemin de fer, aéroport notamment) permettent des déplacements aisés vers l'extérieur de l'agglomération et pour quelles raisons ? Pour les habitants ? Pour les entreprises ?
- Quelles sont, selon vous, les incidences positives et négatives de l'existence de ces infrastructures ?

LES DÉPLACEMENTS ROUTIERS

- Quelle est l'évolution ressentie du trafic routier sur le territoire ? Quel avis portez-vous sur les conditions de la circulation motorisée sur le territoire ?
- Comment les migrations pendulaires (domicile/travail) impactent-elles le territoire ?
- Quelles sont les nuisances relatives à la circulation routière (congestion, bruit...) ?
- La place donnée à la voiture sur le territoire vous semble-t'elle adaptée ? Pourquoi ?
- Quelles sont les moyens mis en place pour réduire l'usage de la voiture ? Quels sont les manques ?
- Quels sont les axes structurants qui devraient, selon vous, faire l'objet de travaux spécifiques à court et moyen termes ? Pour quelle(s) raison(s) ?

LES TRANSPORTS EN COMMUN ET AUTRES MODES

- Quel bilan faites-vous sur le fonctionnement actuel des réseaux de transport collectif ?

- en termes d'adéquation offre (fréquence)/usage

- en termes de points d'arrêt

- Quels sont les problèmes rencontrés ?
- L'offre en transport en commun répond-elle aux besoins et attentes des habitants ? Des entreprises ?
- Quels sont les secteurs qui mériteraient d'être mieux desservis ?
- Quelles sont vos attentes en matière d'intermodalité (utilisation de plusieurs modes de transport pour un même déplacement) et de complémentarité des modes ?
- Observez-vous la mise en oeuvre de modes de transport alternatifs (covoiturage notamment) sur votre territoire ? Pour quels types de déplacement (interne au territoire, vers l'extérieur de la Communauté d'Agglomération) ?

LES DÉPLACEMENTS PIÉTONS ET VÉLOS

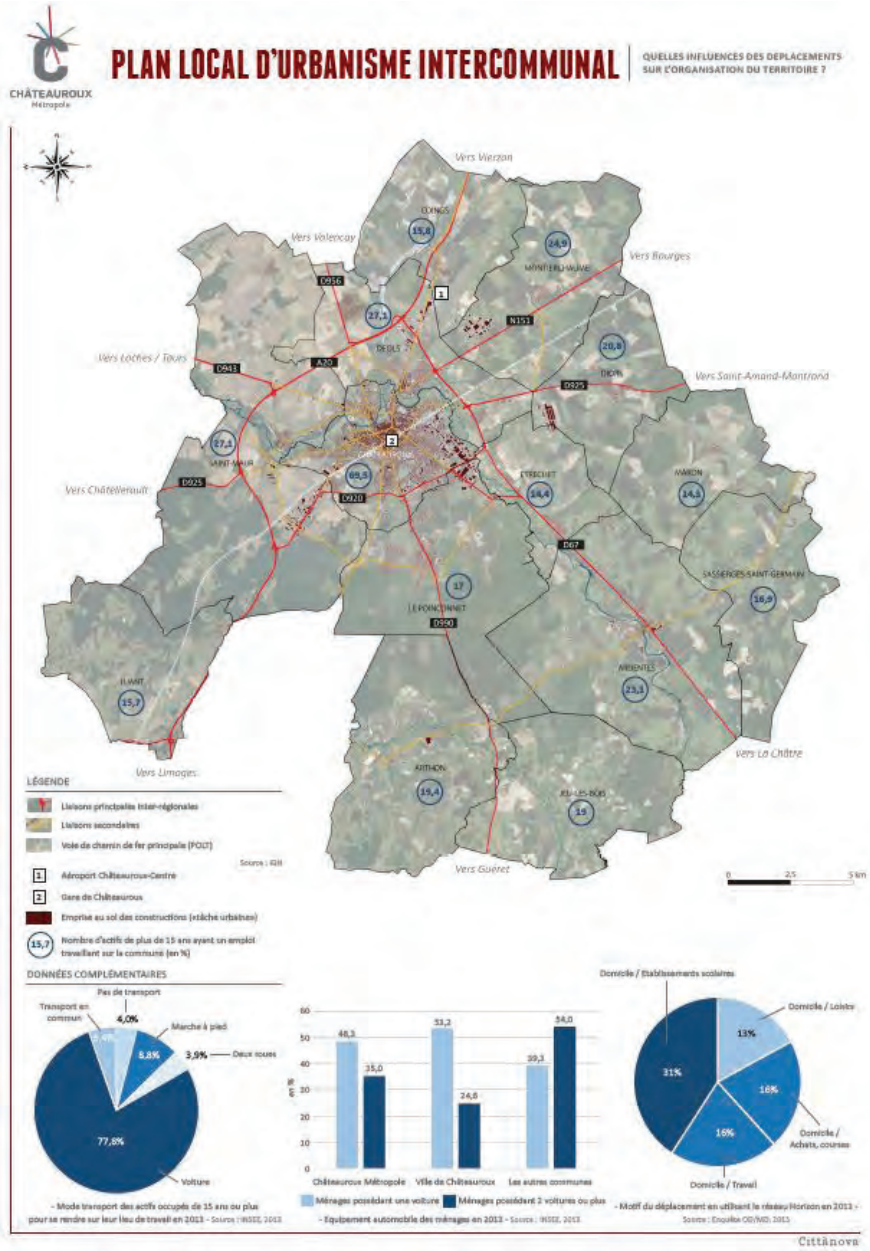
- Comment favoriser selon vous la pratique de la marche et du vélo pour les trajets quotidiens et utilitaires selon vous ?

CHÂTEAUROUX MÉTROPOLE 1/3 Cittànova

# 3.2 Les outils mis à disposition

## Des supports pour guider les échanges

- Des cartographies du territoire mises à disposition pour faciliter les échanges.
- Des données clés par commune et à l'échelle de Châteauroux Métropole.



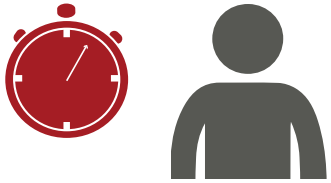
# 3.3 Le déroulement

## Partager les constats

- La durée

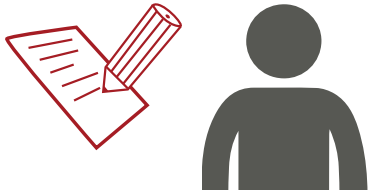
- Des échanges libres sur les questions proposées auront lieu pendant 60 minutes.
- Une restitution pour partager et poursuivre les réflexions entre les groupes pendant 40 minutes.

- Le gestionnaire du temps



Il veille à la bonne répartition du temps entre les questions et à la tenue des délais

- Le rédacteur



Il prend en note sans interprétation et sans parti pris ce qui est dit lors de l'atelier

- Le rapporteur

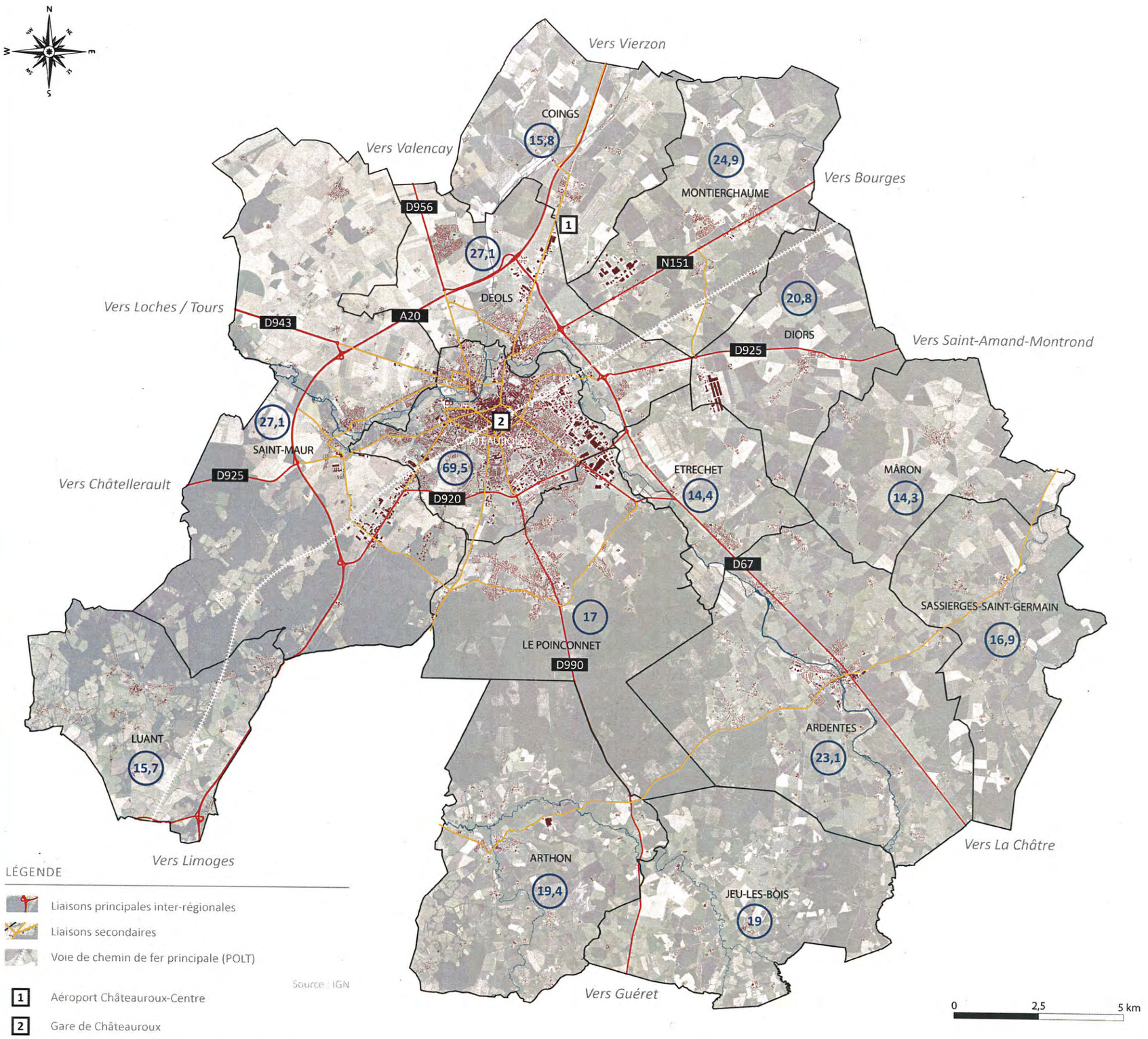
Il fait partager à l'assemblée les points de vue du groupe par une restitution

*Ils sont eux-memes des rapporteurs d'idees lors de l'atelier, au même titre que les autres participants.*

CHÂTEAUROUX
Métropole

# PLAN LOCAL D'URBANISME INTERCOMMUNAL

QUELLES INFLUENCES DES DEPLACEMENTS SUR L'ORGANISATION DU TERRITOIRE ?



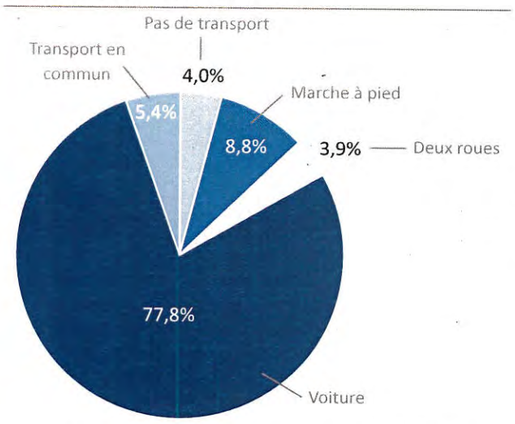

## LÉGENDE

- Liaisons principales inter-régionales
- Liaisons secondaires
- Voie de chemin de fer principale (POLT)

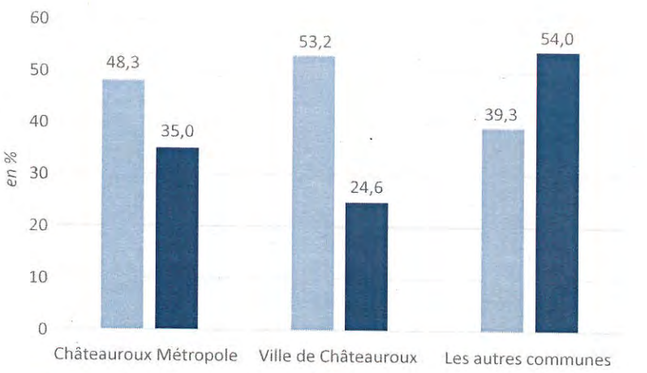
Source : IGN

- 1 Aéroport Châteauroux-Centre
- 2 Gare de Châteauroux
- Emprise au sol des constructions («tâche urbaine»)
- 15,7 Nombre d'actifs de plus de 15 ans ayant un emploi travaillant sur la commune (en %)

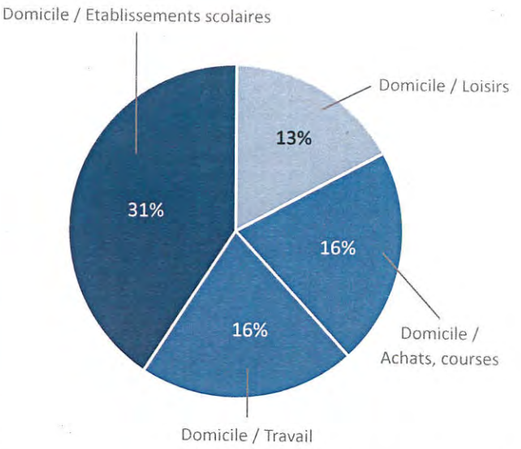
## DONNÉES COMPLÉMENTAIRES




- Mode transport des actifs occupés de 15 ans ou plus pour se rendre sur leur lieu de travail en 2013 - Source : INSEE, 2013




- Equipement automobile des ménages en 2013 - Source : INSEE, 2013




- Motif du déplacement en utilisant le réseau Horizon en 2013 - Source : Enquête OD/MD, 2013

CHÂTEAUROUX
Métropole

# Atelier « Déplacements »

Diagnostic PLU intercommunal

8 novembre 2016

Châteauroux

## 1. Principe des ateliers

Dans le cadre de l'élaboration du Plan Local d'Urbanisme Intercommunal (PLUi), une série d'ateliers associant les élus, les techniciens de la commune, les représentants des Personnes Publiques Associées (PPA) ainsi que des acteurs du territoire (bailleurs, associations, etc.), a été organisée afin de dessiner un portrait global du territoire et de mettre en exergue les constats partagés, ceux qui le sont moins, etc.

Après une présentation synthétique des objectifs de l'élaboration du PLUi, de son rôle, des grandes étapes et du déroulement des ateliers par le bureau d'études Cittànova, les participants se sont répartis en tablées de 8 à 10 personnes et ont effectué un travail d'échanges en groupe autour de questions élaborées par le bureau d'études. A l'issue de ce travail, chaque table a restitué une synthèse de ces échanges, prolongeant ainsi les débats avec l'ensemble des participants.

Les questions étaient organisées à partir de trois grandes thématiques :
-Habitat et patrimoine bâti
-Dynamiques économiques
-Déplacements

Chaque tablée disposait de l'ensemble des questions.

La finalité de ces ateliers thématiques est d'enrichir collectivement le futur diagnostic, en débattant des points clés du futur PLU, contribuant ainsi à enrichir le projet de territoire.

## 2. L'atelier Deplacements

### Liste des presents

| NON - PRENOM | Fonction - Organisme |
|---|---|
| Barbarin Julien | DGS Saint Maur |
| Chapuy Romuald | Châteauroux Métropole |
| Desjacques Pascal | Conseil Départemental |
| Destouches Jérémy | Pays Castelroussin SCOT |
| Flon Alexandre | Kéolis |
| Gerber Emmanuel | Châteauroux Métropole - Direction de la mobilité |
| Hartmann Marcel | Conseil de développement |
| Jamet Gilles | Conseil Départemental |
| Kazmitcheff Serge | Kéolis |
| Laurent Françoise | Adjointe au Maire Le Poinçonnet |
| Lecoq Pierre | Région Centre-Val de Loire |
| Lequippé Rémy | DDT - Service planification |
| Marcillac Jean-Pierre | Maire de coings |
| Mark Bottemine | Conseil de développement<br>Directeur Aéroport |
| Ménage Valérie | CCI de l'Indre |
| Mouchet Hubert | Adjoint au Maire de Coings |
| Pagnard Charles | Châteauroux Métropole |
| Parker Rémy | ARS |
| Pertuit Sophie | Châteauroux Métropole |
| Pluviaud Paul | Vice Président Châteauroux Métropole |
| Pointière Mickaël | Mairie Déols - service urbanisme foncier |
| Radier Loïc | Kéolis |
| Roland Vrillon | Adjoint au Maire Châteauroux |
| Vigneron Elodie | Châteauroux Métropole |

# ATELIER 3 : DEPLACEMENTS - 8 NOVEMBRE 2016 - 14H

## LES DÉPLACEMENTS VERS L'EXTÉRIEUR DU TERRITOIRE

- Pensez-vous que les infrastructures (autoroute, chemin de fer, aéroport notamment) permettent des déplacements aisés vers l'extérieur de l'agglomération et pour quelles raisons ? Pour les habitants ? Pour les entreprises ?
- Quelles sont, selon vous, les incidences positives et négatives de l'existence de ces infrastructures ?

## LES DÉPLACEMENTS ROUTIERS

- Quelle est l'évolution ressentie du trafic routier sur le territoire ? Quel avis portez-vous sur les conditions de la circulation motorisée sur le territoire ?
- La place donnée à la voiture sur le territoire vous semble-t'elle adaptée ? Pourquoi ?
- Comment les migrations pendulaires (domicile/travail) impactent-elles le territoire ?
- Quelles sont les nuisances relatives à la circulation routière (congestion, bruit...) ?
- Quelles sont les moyens mis en place pour réduire l'usage de la voiture ? Quels sont les manques ?
- Quels sont les axes structurants qui devraient, selon vous, faire l'objet de travaux spécifiques à court et moyen termes ? Pour quelle(s) raison(s) ?

## LES TRANSPORTS EN COMMUN ET AUTRES MODES

- Quel bilan faites-vous sur le fonctionnement actuel des réseaux de transport collectif ?

- en termes d'adéquation offre (fréquence)/usage

- en termes de points d'arrêt

- Quels sont les problèmes rencontrés ?
- L'offre en transports en commun répond-elle aux besoins et attentes des habitants ? Des entreprises ?
- Quels sont les secteurs qui mériteraient d'être mieux desservis ?
- Quelles sont vos attentes en matière d'intermodalité (utilisation de plusieurs modes de transport pour un même déplacement) et de complémentarité des modes ?
- Observez-vous la mise en oeuvre de modes de transport alternatifs (covoiturage notamment) sur votre territoire ? Pour quels types de déplacement (interne au territoire, vers l'extérieur de la Communauté d'Agglomération) ?

## LES DÉPLACEMENTS PIÉTONS ET VÉLOS

- Comment favoriser, selon vous, la pratique de la marche et du vélo pour les trajets quotidiens et utilitaires ?



Cittânova
25, bd des martyrs nantais de la résistance, 44200 Nantes - 02 40 08 03 80 - www.cittanova.fr

- Quels sont les secteurs appréciés des habitants pour les déplacements doux ?
- Quels sont les secteurs où un manque de structures spécifiques aux déplacements doux est observé ?

## LE STATIONNEMENT

- Quelles sont les principales attentes selon les usagers en matière de stationnement ?
- Dans le centre-ville de Châteauroux, l'offre en stationnement est-elle adaptée aux besoins, selon vous (nombre de places, voirie ou ouvrage, réglementation...) ?
- Quelles seraient les actions souhaitées en matière de gestion du stationnement dans le centre-ville ? Dans les quartiers d'habitat périphériques ? Dans les zones d'activités ?
- Existe-t'il des problèmes de stationnement dans les secteurs périurbains ? Dans les communes rurales?
- Pensez-vous que la piétonnisation de certains secteurs peut avoir une influence sur leur attractivité ? Pourquoi ?

## LA SECURITÉ DES USAGERS

- Quels sont, selon vous, les secteurs que l'on peut définir comme « points noirs » où il existe des conflits de mobilités (entre cyclistes et automobilistes...) ?
- Quelles sont les actions mises en oeuvre pour améliorer la sécurité des usagers (piétons et vélos) ? Vous semblent-elles suffisantes ?

## MA QUESTION :



Cittànova
25, bd des martyrs nantais de la résistance, 44200 Nantes - 02 40 08 03 80 - www.cittanova.fr

## LES ECHANGES

**Un territoire bien desservi mais une fracture entre les liaisons nord/sud et est/ouest**

Le territoire castelroussin est plutôt bien desservi grâce à des infrastructures routières de qualité : la rocade Sud et Est et l'A20 (gratuite) qui permet des connexions vers l'A85 menant à Paris et l'ouest de la France. Cette position centrale et cette desserte a permis, dans les années 60, l'installation d'importantes entreprises de logistique. Les autoroutes génèrent des flux de passage importants, notamment lors des vacances scolaires sur le GranDéols, ce qui est une bonne chose pour le développement économique du territoire. Les déplacements Nord/Sud sont globalement satisfaisants, cependant, on note des problèmes de liaisons Est/Ouest vers les villes de Tours, Bourges et Poitiers. Pour remédier à la mauvaise liaison Châteauroux-Tours, le Contrat de Plan (sur 15 ans) qui a été voté dans l'Indre-et-Loire, prévoit l'amélioration du réseau jusqu'à l'Indre. Au contraire, les liaisons Châteauroux-Orléans et Châteauroux-Limoges sont bonnes. Le département étudie la possibilité de créer une déviation à Villedieu-sur-Indre.

On constate une légère régression du trafic routier sur le réseau départemental depuis 5-10 ans. Est-ce dû au taux de chômage plus important, ou à la gratuité des transports sur l'agglomération ?

Les déplacements en car « Macron » et en covoiturage sont assez marginaux, et représentent une offre complémentaire et non concurrentielle.

**Une ligne de chemin de fer à moderniser et à développer davantage**

La ligne POLT a besoin d'être modernisée, les travaux entrepris doivent se poursuivent, et l'offre doit être réadaptée aux besoins des utilisateurs. Le cadencement vers Paris est insuffisant et les retards sont trop nombreux. Le coût du service proposé actuellement est trop élevé. La ligne TGV qui allait jusqu'à Lille a disparu, ainsi que la ligne de fret Châteauroux-Ardentes.

L'enjeu de ces prochaines années se trouve potentiellement sur la ligne LGV Toulouse/Bordeaux, et sur le barreau TGV Poitiers-Limoges qui pourrait être une menace et avoir des incidences négatives sur l'offre actuelle. La ligne Châteauroux-Tours va ré-ouvrir pour le transport de fret dans un premier temps, et éventuellement pour les passagers dans un second temps.

**L'aéroport, un atout pour le développement économique du territoire**

L'aéroport Châteauroux-Déols est un aéroport régional, il est l'un des moins déficitaires au niveau national. Précisons que les bassins avec moins de 600 000 habitants ne permettent pas le développement de liaisons passagères, sauf avec des subventions des pouvoirs publics. L'aéroport est principalement dédié au fret, même s'il existe quelques lignes de transports de passagers qui fonctionnent plutôt bien (Châteauroux-Ajaccio, Châteauroux-Nice). La ligne qui était prévue pour faire Châteauroux-Lyon a été abandonnée faute d'intérêt pour les passagers.

L'aéroport représente un atout pour l'accueil d'entreprises. Les aéroports voisins ne représentent pas une concurrence car ils sont trop loin de Châteauroux, par exemple l'aéroport de Tours est à 2 heures en voiture ; et l'aéroport de Limoges n'offre pas les mêmes destinations que celui de Châteauroux.

Les déplacements sont difficiles pour les chefs d'entreprise qui ont besoin de se déplacer à l'extérieur de la région pour faire l'aller-retour dans la journée par exemple.

**Des déplacements marqués par l'omniprésence de la voiture**

Les axes routiers sont satisfaisants, homogènes et en bon état. L'agglomération connaît peu de problèmes de congestion, mais les problématiques de pollution et d'économie d'énergies restent au centre du débat. Par exemple, il faudrait davantage d'aires de covoiturage pour réduire les déplacements motorisés.

La place de la voiture est prépondérante sur l'agglomération, plus on s'éloigne de la ville de Châteauroux, plus sa place est importante. Paradoxalement le bon état et l'efficacité (facilité et rapidité) des axes routiers (peu de ralentissements et de bouchons) assoient un peu plus le « tout automobile », et les habitants n'ont aucun intérêt à favoriser un autre mode de transport. La collectivité manque de moyen pour limiter l'usage de la voiture. La place accordée à la voiture favorise l'étalement urbain autour de Châteauroux. Le développement des pistes et voies cyclable pourrait être un début de réponse pour freiner l'usage de la voiture (en cours dans le plan de ville de Châteauroux) au moins en ville. Le développement des transports en commun (des correspondances, du transport à la demande…) est une autre solution.

L'aménagement de la voirie est un point important pour que piétons, cyclistes et bus partagent leur espace en toute sécurité. Des travaux sont en cours Avenue de la Châtre, Route de Châtellerault, projet de rocade 2X2 voies + voie cyclable.

**Une offre de transports en commun très satisfaisante**

La fréquentation des transports à Châteauroux est supérieure à la moyenne nationale. L'offre et le maillage répondent assez bien aux attentes des utilisateurs (474 points d'arrêts sur l'agglomération dont 120 avec abribus et 200 avec « bordures hautes »). Certaines lignes sont presque saturées aux heures de pointe (lignes 1 et 2). Le service handi-bus est emprunté et est jugé satisfaisant par les utilisateurs.

Depuis la mise en place de la gratuité des transports en commun, le trafic routier est constant en ville.

Cependant, on note un problème au niveau de l'intermodalité de l'ensemble des transports, avec notamment des transports gérés par Châteauroux Métropole, d'autres par le département et d'autres par la région, ce qui explique la difficulté de travailler sur l'ensemble du réseau. Cela engendre notamment des problèmes de correspondances tout au long du parcours de l'utilisateur. Il y a également un problème de stationnement sur le secteur de la gare pour les gens qui prennent le train ou le bus.

On constate que le réseau est davantage tourné vers la satisfaction des besoins de la population et vers ceux des entreprises. On note un manque de fréquence sur certaines lignes, notamment sur celles desservant les zones d'activités, où les horaires d'embauche et de débauche ne sont pas compatibles avec l'offre actuelle. L'offre pourrait également être développée sur les communes périurbaines avec davantage de fréquences et de correspondances.

L'autre grand enjeu sera de desservir la future zone d'Ozans avec toutes les entreprises qui y seront implantées, ainsi que les logements pour les étudiants chinois (200 à 250) situés sur l'ancienne zone militaire de la Martinerie.

**Des liaisons douces qui restent à affirmer et à sécuriser**

Aujourd'hui, le vélo sur l'agglomération se pratique en loisirs le week-end pour se promener, et non comme un moyen de se déplacer quotidiennement pour effectuer les tâches quotidiennes (aller au travail…).

Les secteurs les plus intéressants sont la Vallée de l'Indre, la forêt du Poinçonnet. Les zones d'activités sont en général plutôt bien desservies en liaisons douces.

Au contraire, on constate un manque de liaisons douces sur la ville-centre de Châteauroux, sur les boulevards, et avenues notamment. La majeure partie des aménagements prévus pour les cyclistes sont uniquement des voies cyclables sur chaussée, accidentogènes. Le réseau cyclable est discontinu, surtout sur les axes d'entrée de ville de Châteauroux et sur les boulevards. La création de pistes dédiées est néanmoins de plus en plus intégrée dans les projets.

L'agglomération compte quelques « points noirs » où la sécurité des usagers devra être renforcée, comme sur le Pont Ventrelle, à Cap Sud, sur l'avenue Marcel Lemoine, la rue St Luc, sur le rond-point Bombardon, la rue de L'Occitanie qui est difficile d'accès pour les secours... Il serait intéressant d'étudier le Porter à connaissance de l'Etat sur la question, afin de bien cibler les lieux les plus accidentogènes de l'agglomération, et de les analyser plus finement. Sur Châteauroux, il faudrait revoir les horaires de l'éclairage public qui sont inadaptés aux piétons et cyclistes le matin et le soir en période hivernale.

D'une façon générale, il faudrait mieux définir les usages de l'espace public, afin de limiter les conflits d'usage et les accidents entre cyclistes, piétons et automobilistes.

L'aménagement de la voirie doit être soit piétonnier soit pour la voiture, et il faut éviter le semi-piétonnier comme réalisé sur la rue Grande à Châteauroux qui ne fonctionne pas selon certains participants. Lorsqu'une rue est repensée (piétonisation, changement de sens de circulation), il faut bien prendre en compte les logiques et le plan de circulation dans sa globalité.

Il est démontré que les chalands dépensent plus dans une rue piétonne que dans des rues avec de la circulation automobile. Néanmoins, ces changements d'usages nécessitent du temps et présentent toujours un risque (en tout cas au début) de baisse du chiffre d'affaire des commerçants. Le schéma de piétonisation des zones commerciales doit être revu pour améliorer les déplacements piétons à l'intérieur de ces zones de chalandise.

**Des capacités de stationnement jugées suffisantes**

Le nombre de places de stationnement est suffisant aussi bien sur les communes périurbaines que sur le centre-ville de Châteauroux. On relève plutôt un problème de comportement des automobilistes qui voudraient se garer au plus près des boutiques ou des écoles, qu'un réel problème de manque de stationnements. En revanche, il serait nécessaire d'améliorer la communication et d'uniformiser les indications qui indiquent où se trouvent les parkings et combien de places il reste. Les entrées de parkings doivent également être mieux « marquées ».

Le cheminement au sein des parkings n'est pas toujours adapté aux personnes à mobilité réduite, notamment les parkings souterrains et les horodateurs.

La « Super Carte » (disponible en mairie de Châteauroux) qui coûte 10 euros, et qui permet 1h de stationnement gratuit le matin et 1h gratuite le soir, serait à développer davantage. La mise en place de parkings relais pour la ville de Châteauroux pourrait également être une solution pour limiter le nombre de voitures dans le centre-ville.

Le stationnement est difficile dans certains quartiers d'habitat (ex : Pierre et Marie Curie, Avenue de Verdun) du fait d'un taux d'équipement en voiture important des ménages (souvent 2 voitures). Il faudrait repérer les opportunités foncières qui permettraient des parkings mutualisés, entre habitants du quartier et travailleurs.