

# OAP Déplacements

PLUiHD Grand Chambéry

Dossier d'arrêt – Février 2019



# En guise de préambule, où retrouver la thématique déplacements dans le PLUi HD ?

## RAPPORT DE PRÉSENTATION

### Tome 1 : Diagnostic déplacements

Un diagnostic approfondi identifiant et quantifiant les enjeux liés aux déplacements

### Tome 3 : Justification des choix

Cohérence PADD-POA, adéquation des règles de stationnement, scoring TC-urbanisme

## PADD

Une agglomération qui s'engage sur des orientations intégrant la bonne prise en compte des enjeux liés aux déplacements

*Les OAP et le POA sont définis en cohérence avec le PADD.  
Les autorisations d'urbanisme doivent être compatibles avec les OAP.*

*Le Règlement est établi en cohérence avec le PADD.  
Les autorisations d'urbanisme doivent être conformes avec le Règlement.*

+

### OAP thématique DEPLACEMENTS

Préciser les objectifs poursuivis en matière de déplacements.

Edicter les principes généraux applicables pour :

- l'organisation du réseau viaire et l'aménagement multimodal des voiries,
- la prise en compte des TC dans les projets et la conception des aménagements en faveur des TC,
- le développement des réseaux cyclables et piétons,
- la conception et l'organisation du stationnement,
- l'organisation des livraisons.

### OAP sur les secteurs stratégiques d'aménagement

Définir les principes spécifiques applicables pour :

- l'accessibilité multimodale des sites,
- le traitement optimisé et qualitatif des espaces communs circulés et stationnés.

### POA DEPLACEMENTS

Traduire les objectifs du PADD en orientations stratégiques et en actions.

Etablir les éléments nécessaires à la mise en œuvre de la politique des déplacements :

- explication des orientations poursuivies dans les différents domaines de la mobilité
- présentation des actions (y c. fiches détaillées, cartographies)
- vérification de la prise en compte exhaustive des objectifs du Code des transports.

En annexe du POA :

- le schéma directeur cyclable
- le SDAP

### RÈGLEMENT

Définir les règles applicables dans chaque type de zone concernant :

- l'organisation et la conception du stationnement des véhicules motorisés et des vélos,
- le dimensionnement de l'offre de stationnement des véhicules motorisés et des vélos en fonction de l'affectation.

### ANNEXES DU PLUi

Servitudes d'utilité publique pour les infrastructures de transport.

**CONVERGENCE DES OBJECTIFS POUR UNE AGGLOMÉRATION RESPONSABLE ET UN CADRE DE VIE DE QUALITÉ**

*Exemple : les prescriptions réglementaires en matière de stationnement assurent un dimensionnement optimisé et une organisation qualitative de l'offre, favorisant des pratiques de mobilité tournées vers les modes collectifs, actifs ou partagés, et donc une réduction de l'emprise des infrastructures de transport et des impacts environnementaux de la mobilité, ainsi qu'une amélioration de la qualité de vie des espaces urbains.*

## PRÉAMBULE

**1. OBJECTIFS 4**

**2. VOIRIE 5**

**3. TRANSPORTS EN COMMUN 7**

**4. MODES ACTIFS (PIÉTONS, VÉLOS) 8**

**5. COVOITURAGE – AUTOPARTAGE - STATIONNEMENT 9**

**6. LIVRAISONS 10**

# 1. Objectifs

## ■ COORDINATION AMONT

La coordination étroite entre les volets Habitat et Déplacements du PLUi est recherchée afin de tendre vers une adaptation des projets d'aménagement à l'offre de mobilité proposée.

La mise en œuvre du PLUi HD nécessite donc la prise en compte, en amont des projets d'aménagement d'habitat et/ou d'activités économiques et commerciales, des déplacements afin d'optimiser l'intégration des mobilités dans l'espace public.

## ■ OBJECTIFS DE LA DÉMARCHÉ

Les objectifs de la démarche sont de :

- Répondre aux enjeux territoriaux en termes environnementaux, sociaux et économiques,
- Favoriser et optimiser les interconnexions entre tous les modes de déplacements,
- Asseoir la place des transports en commun, du vélo, de la marche à pied, de la voiture partagée, dans les déplacements quotidiens et en faciliter l'accès,
- Conforter et optimiser l'organisation du réseau de transports en commun,
- Rendre accessibles les espaces publics et les modes de déplacements,
- Encourager la voiture partagée dans les déplacements quotidiens,
- Adapter la place donnée à la voiture dans l'espace public en fonction d'un réseau hiérarchisé,
- Améliorer la sécurité des déplacements.

## ■ ORIENTATIONS

Les projets d'aménagements devront être compatibles avec les orientations énoncées ci-après. Les enjeux pourront être adaptés en fonction de la taille et de la localisation de l'opération.

L'ensemble des principes déclinés ci-après devront être mis en œuvre de façon complémentaire aux actions inscrites au POA et aux orientations figurant dans les autres OAP. Certains points sont précisés dans le règlement.

## 2. Voirie

### ■ PRINCIPES GÉNÉRAUX

Dans le cadre des projets d'aménagements de nouvelles voies ou du réaménagement de voies existantes, les aménageurs publics et privés veilleront à un réaménagement équilibré des espaces publics de ces voies intégrant toutes les mobilités.

Dans ce cadre, ils devront prendre en compte les besoins, le confort et la sécurité des usagers piétons, cyclistes et à mobilité réduite, en cohérence avec le contexte local.

En particulier, pour toute opération, un principe de hiérarchisation des voies sera décliné avec des caractéristiques (profil en travers et en long, type de matériaux...) et des usages (optimisation du stationnement, limitation de vitesses, position des accès...) spécifiques pour chaque type de voirie à l'échelle de l'opération. Ainsi, la trame viaire devra distinguer le réseau principal et le réseau secondaire de l'opération.

Sur le réseau principal, si la réservation de voies spécifiques pour chaque mode n'est techniquement pas possible ou écartée, la réglementation de la voie en termes de vitesse autorisée et son traitement devront permettre une cohabitation et une circulation apaisées entre les différents modes (zone de rencontre, zone 30, etc...).

Le réseau secondaire devra répondre à des fonctions et à un usage de proximité, pouvant, le cas échéant, offrir un lieu favorable à la vie sociale. L'organisation et le traitement de ces voies devront ainsi permettre une circulation partagée et apaisée, favorable à la pratique des modes actifs.

### ■ HIÉRARCHIE DES VOIES STRUCTURANTES

D'une manière générale, les opérations de développement économiques ou à vocation d'habitat devront être compatibles avec la hiérarchisation des voies structurantes de l'agglomération défini au POA qui se décline en 3 niveaux.

#### 1/ RÉSEAU EN ACCÈS VRU

Le réseau en accès VRU dont la fonction première à préserver est la fonction circulatoire. Sur ces voiries, les aménagements réalisés doivent permettre de maintenir un bon niveau de fluidité de circulation de l'axe.

Pour ce faire, il conviendra de respecter certaines règles d'usages ou d'aménagements tout particulièrement en donnant la priorité de gestion à l'axe principal dans les carrefours ; en évitant de créer de nouveaux accès riverains; en évitant les stationnements publics le long des voiries et en préservant une limitation de vitesse à 50 ou à 70 km/h.

#### 2/ RÉSEAU DE DISTRIBUTION

Le réseau de distribution constitué notamment des voiries supports des lignes de bus Chrono. Sur ces voiries, les aménagements doivent favoriser la circulation des bus urbains dans un souci d'efficacité et de maintien d'une vitesse commerciale élevée.

Pour ce faire, il conviendra en particulier de donner une priorité à l'axe principal dans les carrefours, de privilégier les arrêts de bus sur chaussée et de limiter les plateaux ou autres aménagements difficilement compatibles avec une circulation de bus à haut niveau de service.

#### 3/ RÉSEAU DE CENTRALITÉ

Le réseau de centralité constitué des voies structurantes de « centre-ville ». Sur ces voiries, les aménagements doivent permettre de maîtriser et diminuer les flux de trafic ainsi que de favoriser les modes actifs en lien avec une fréquentation accrue des espaces.

## 2. Voirie (suite)

### ■ PRISE EN COMPTE DES BUS URBAINS

Concernant spécifiquement les bus urbains, il est souhaité que les voies supportant des lignes « Chrono » ne soient pas équipées de ralentisseurs de type dos d'âne ou de type trapézoïdal. En outre, les rampants des plateaux aménagés sur ces lignes de bus doivent avoir des pentes au maximum de 5 % sur 2 mètres de long.

Sur les voiries supports des lignes « Chrono », une largeur globale de chaussée entre 6,5 et 7 mètres est attendue, sauf contraintes techniques avérées, pour faciliter le croisement des bus et permettre la meilleure vitesse commerciale possible. Une largeur inférieure à 6 mètres de chaussée ne permet pas le croisement des bus.

Lorsqu'une voie bus est programmée en mixité avec les vélos, en montée ou à plat, la largeur minimale de 4,5 mètres de la voie est attendue.

Lorsqu'un aménageur ou un gestionnaire de voirie aménage l'espace public, sauf contraintes techniques avérées, il intègre, les besoins fonctionnels des transports collectifs notamment définis au sein de la Charte quais bus établie par l'agglomération.

### ■ PRISE EN COMPTE DES CYCLES

Il est rappelé, l'article L228-2 du code de l'environnement qui dispose que : «A l'occasion des réalisations ou des rénovations des voies urbaines, à l'exception des autoroutes et voies rapides, doivent être mis au point des itinéraires cyclables pourvus d'aménagements sous forme de pistes, marquages au sol ou couloirs indépendants, en fonction des besoins et contraintes de la circulation.».

### ■ MISE À NIVEAU MULTIMODALE

Dans le cadre des projets, des préconisations d'aménagements pourront être requises, sur demande de Grand Chambéry, pour la mise à niveau multimodale des voiries, des carrefours et des espaces (ex. pistes cyclables, trottoirs, zones de retournements, giratoire, arrêts de transports en commun, terminus de bus, cabine sanitaire, des aires de covoiturage, accès piétons, etc.).

## 3. Transports en commun

### ■ PRISE EN COMPTE DE LA DESSERTE EN TRANSPORTS EN COMMUN

Dans le cadre des opérations d'aménagements d'espaces publics, d'opérations de développements d'habitats (hors habitat individuel diffus) et d'activités économiques ou commerciales, il sera regardé, en amont du projet, l'existence d'une desserte en transports en commun (TC).

Grand Chambéry se réserve le droit de solliciter les adaptations nécessaires du projet au vu de l'offre de mobilité existante ou à créer, y compris en termes de positionnement des liaisons modes doux permettant de rejoindre au plus court un arrêt de transports en commun.

### ■ AMÉNAGEMENTS EN FAVEUR DES TRANSPORTS EN COMMUN

S'agissant des aménagements en faveur des transports en commun, il est nécessaire de se référer à la charte d'aménagement des quais bus intégrée au schéma directeur d'accessibilité des transports publics - agenda d'accessibilité programmée (SD-ADAP) de l'agglomération annexé au PLUiHD.

L'aménagement nécessaire d'arrêts de bus sera envisagé en lien avec les services de Grand Chambéry et ce de façon anticipée, notamment afin de coordonner leur positionnement ainsi que les itinéraires d'accès modes doux en connexion.

Aux abords des arrêts de bus, les aménagements en faveur des piétons seront renforcés avec un travail particulier en termes de sécurisation. Ces aménagements seront adaptés au secteur desservi (équipements scolaires, maison de retraite, etc.).

Il est rappelé que l'arrêté du 15 janvier 2007 portant application du décret n° 2006-1658 du 21 décembre 2006 impose : «En milieu urbain, sauf en cas d'impossibilité technique, les arrêts sont aménagés en alignement ou « en avancée ». »

## 4. Modes actifs (piétons, vélos)

### ■ ITINÉRAIRES CYCLABLES

Le principe de continuité des itinéraires cyclables et piétons est un enjeu majeur pour le développement de la pratique. Une attention particulière sera donc portée au maillage de ces itinéraires entre eux. Dans ce cadre, les voies en impasse seront évitées.

Plus spécifiquement, les orientations de Grand Chambéry en matière de déplacements et d'aménagements cyclables s'articulent via deux outils :

- La mise en place progressive du schéma directeur cyclable
- La mise en œuvre d'une charte d'aménagements cyclables de l'agglomération (cf. fiches actions du POA)

Les opérations d'aménagement d'espaces publics, de même que les opérations de développement d'habitats (hors habitat individuel) et d'activités économiques et commerciales doivent donc prendre en compte:

- Le développement du maillage cyclable,
- L'homogénéité et la sécurité des aménagements cyclables,

- L'intégration des besoins spécifiques en matière de stationnements vélos,
- La charte d'aménagements cyclables de l'agglomération en cours de révision dans le cadre du schéma directeur cyclable.

### ■ ÎLOTS BÂTIS

De la même manière, le principe de « perméabilité » des îlots est recherché, lors de la définition des projets d'aménagements et ce pour éviter les effets coupures liés au bâti, empêchant de rejoindre, au plus court, un aménagement cyclable ou un service à la mobilité.

Les îlots bâtis seront également définis en tenant compte des distances acceptables pour un parcours piéton ou cycle facilitant les accès les plus directs possibles et sécurisés vers les centralités, les équipements, les arrêts de transports en commun, etc.

Grand Chambéry se réserve le droit de solliciter les adaptations nécessaires du projet au vu de l'offre de mobilité existante ou à créer, y compris en termes de positionnement des liaisons modes doux permettant de rejoindre au plus court une offre de mobilité existante ou à venir (aménagements cyclables, consignes à vélos, arrêts de bus...).

### ■ POINTS DURS

Dans la mesure du possible, il sera également recherché dans le cadre de l'opération la mise en place de dispositifs particuliers de sécurité et/ou de franchissements des "points durs" et la prise en compte des continuités envisageables dans le cadre des possibilités d'évolutions futures du site (aménagements neufs ou restructurations de l'existant).

### ■ PIÉTONS ET ESPACES PUBLICS

Pour ce qui est des aménagements piétons et des espaces publics d'une manière générale, ceux-ci devront faciliter l'accessibilité des personnes à mobilité réduite aux services (transports en commun, centralités, etc.). Il sera recherché une diminution de l'encombrement des trottoirs pour améliorer l'accessibilité.

Plus particulièrement, à proximité des arrêts de transports en commun, il sera nécessaire de maintenir un espace piéton suffisamment large, pour garantir la sécurité des différents flux présents sur cet espace.



# 5. Covoiturage - Autopartage - Stationnement

## ■ TOUTES ZONES CONFONDUES

Le stationnement devra participer à la qualité paysagère des lieux. L'utilisation de revêtements perméables pour le stationnement est recherchée.

La réalisation du stationnement en aérien ou en sous-sol sur la parcelle est encouragée pour les opérations de développements d'habitats (hors habitat individuel diffus) et d'activités économiques et commerciales.

La création de poches de stationnement, intégrant le cas échéant les modes actifs, à proximité immédiate de points d'arrêts desservis par des lignes de transports en commun ou d'aménagements cyclables est recherchée.

L'aménagement d'arrêts de covoiturage sera également envisagé en lien avec les services de Grand Chambéry et ce de façon anticipée, notamment afin de coordonner leur positionnement ainsi que les itinéraires d'accès modes doux en connexion. Aux abords de ces arrêts, les aménagements en faveur des piétons seront également renforcés avec un travail particulier en termes de sécurisation.

Concernant, les espaces dédiés à l'autopartage, l'article L.2213-2 du code général des collectivités territoriales, permet de réserver des emplacements sur voirie aux véhicules détenteurs d'un label « autopartage ».

Concernant les vélos et d'une manière générale, une attention particulière sera apportée sur la sécurisation des dispositifs dédiés aux vélos et sur la qualité de leur implantation. Il est rappelé qu'un vélo pour son stationnement à besoin de 1,5 m<sup>2</sup> et de 0,80 m<sup>2</sup> en racks doubles.

## ■ ZONES À VOCATION ÉCONOMIQUE

Pour le stationnement des actifs, sur les lieux de travail, des solutions telles que le covoiturage, l'autopartage et l'usage des transports en commun et des modes actifs seront encouragées.

Une attention particulière sera donc portée au développement des aménagements à la voiture partagée (arrêts de prise en charge, aires de covoiturage, borne de recharge électrique...) et à la qualité du stationnement des vélos (couvert, accessible...).

La réalisation d'espaces de stationnements mutualisés, d'espaces de covoiturage ou d'autopartage, sera recherchée.

## ■ ZONES À VOCATION MIXTE

Dans le cas d'opérations mixtes associant des surfaces de plancher à destination d'habitat, de bureaux, de commerces, d'artisanat... les surfaces de stationnement pourront être adaptées, dès lors que les places aménagées satisfont des besoins en stationnement répartis sur des horaires et des usages différents.

# 6. Livraisons

## ■ PRINCIPES GÉNÉRAUX

La livraison des marchandises génère des préoccupations croissantes en matière de qualité de l'air, de sécurité et de capacité routière. L'approvisionnement en marchandises passe donc par une bonne organisation des conditions de livraisons et d'enlèvements des marchandises auprès des commerces, des entreprises et des particuliers.

La réglementation de l'accès aux centralités doit limiter les nuisances et les circulations poids lourds.

Dans les centralités et les zones à vocation mixte, des zones de stationnement adaptées aux véhicules de livraisons doivent être organisées, si possible en encoche, pour répondre aux besoins spécifiques des poids lourds et concourir à la fluidité et à la pacification des cœurs de villes.

Grand Chambéry  
106, allée des blachères  
73026 Chambéry cedex  
tél. 04 79 96 86 00  
fax 04 79 96 86 01

