Commune de
Villard-Bonnot

PLAN LOCAL D'URBANISME

3. ORIENTATIONS D'AMÉNAGEMENT ET DE PROGRAMMATION THÉMATIQUE - MOBILITÉ

Projet arrêté le 4 novembre 2025

Projet approuvé le 29 septembre 2026

Atelier-2
architectes - urbanistes

MOSAÏQUE ENVIRONNEMENT
Conseil & Expertise

Les Orientations d'Aménagement et de Programmation (OAP) exposent la manière dont la collectivité souhaite mettre en valeur, réhabiliter, restructurer ou aménager des quartiers ou des secteurs de son territoire. Les Orientations d'Aménagement et de Programmation doivent être cohérentes avec les orientations générales définies au Projet d'Aménagement et de Développement Durables. Elles s'imposent en termes de compatibilité aux autorisations d'occupation du sol et aux opérations d'aménagement

Les orientations d'aménagement et de programmation comprennent, en cohérence avec le projet d'aménagement et de développement durables, des dispositions portant sur l'aménagement, l'habitat, les transports, les déplacements et, en zone de montagne, sur les unités touristiques nouvelles.

Article L.151-6 du Code de l'Urbanisme

I .Les orientations d'aménagement et de programmation peuvent notamment :

1° Définir les actions et opérations nécessaires pour mettre en valeur l'environnement, les paysages, les entrées de villes et le patrimoine, lutter contre l'insalubrité, permettre le renouvellement urbain, favoriser la densification et assurer le développement de la commune ;

2° Favoriser la mixité fonctionnelle en prévoyant qu'en cas de réalisation d'opérations d'aménagement, de construction ou de réhabilitation un pourcentage de ces opérations est destiné à la réalisation de commerces ;

3° (Abrogé) ;

4° Porter sur des quartiers ou des secteurs à mettre en valeur, réhabiliter, renaturer, notamment par l'identification de zones propices à l'accueil de sites naturels de compensation, de restauration et de renaturation, restructurer ou aménager ;

5° Prendre la forme de schémas d'aménagement et préciser les principales caractéristiques des voies et espaces publics ;

6° Adapter la délimitation des périmètres, en fonction de la qualité de la desserte, où s'applique le plafonnement à proximité des transports prévu aux articles L. 151-35 et L. 151-36 ;

7° Définir les actions et opérations nécessaires pour protéger les franges urbaines et rurales. Elles peuvent définir les conditions dans lesquelles les projets de construction et d'aménagement situés en limite d'un espace agricole intègrent un espace de transition végétalisé non artificialisé entre les espaces agricoles et les espaces urbanisés, ainsi que la localisation préférentielle de cet espace de transition ;

8° Dans les communes non couvertes par un schéma de cohérence territoriale, identifier les zones d'accélération pour l'implantation d'installations terrestres de production d'énergies renouvelables arrêtées en application de l'article L. 141-5-3 du code de l'énergie.

II. En zone de montagne, ces orientations définissent la localisation, la nature et la capacité globale d'accueil et d'équipement des unités touristiques nouvelles locales.

[…]

Article L.151-7 du Code de l'Urbanisme

Il existe plusieurs types d'Orientation d'Aménagement et de Programmation :

- Les Orientations d'Aménagement et de Programmation sectorielles
- Les Orientations d'Aménagement et de Programmation thématiques

Sont présentés ci-dessous les Orientations d'Aménagement et de Programmation thématiques

Les Orientations d'Aménagement et de Programmation thématiques portent sur un enjeu et donc une thématique spécifique. Ces OAP ont pour objectif de compléter le règlement écrit sur la thématique en question et de promouvoir des exemples de mise en œuvre pur guider les pétitionnaires et aménageurs vers des projets qualitatifs.

Le Plan Local d'Urbanisme de la commune de Villard-Bonnot définit 2 Orientation d'Aménagement et de Programmation thématiques :

- Une Orientation d'Aménagement et de Programmation MOBILITÉ
- Une Orientation d'Aménagement et de Programmation CONTINUITÉS ÉCOLOGIQUES

MOBILITÉ

Avec une morphologie en « ville rue » structurée autour de la RD523, le développement de Villard-Bonnot s'est appuyé sur une organisation favorisant l'utilisation de l'automobile. De nombreux habitants continuent à privilégier le recours systématique à des déplacements quotidiens en voiture plutôt que d'opter pour des modes de déplacements plus vertueux. Pour autant, les besoins de déplacements motorisés doivent aujourd'hui être limités pour s'articuler avec les ambitions durables du territoire et lutter contre les nuisances.

Les objectifs de la commune en matière de mobilité sont multiples et s'articulent autour de 4 axes majeurs :

- Accroitre la sécurité des déplacements pour tous ;
- Améliorer les déplacements internes et externes à la commune ;
- Développer les modes alternatifs à la voiture ;
- Assurer l'accessibilité et les continuités des cheminements piétons et modes doux.

Dans une démarche volontariste, la commune de Villard-Bonnot a élaboré en 2022, avec l'appui du bureau d'études INGEROP, un Plan Local de Déplacements (PLD) qui vise à :

- Organiser les déplacements à l'échelle du territoire au regard des compétences communales et de l'articulation des différents modes de déplacement entre eux ;
- Formaliser un programme d'actions en matière de mobilité ;
- Mettre en œuvre des politiques de mobilité à l'échelle locale.

Afin d'assurer une déclinaison réglementaire de ce document, les élus ont souhaité retranscrire leurs ambitions à travers une Orientation d'Aménagement et de Programmation thématique dédiée à la mobilité, l'objectif principal étant de **favoriser la pratique des modes actifs.**

Les principes de l'OAP déclinés ci-dessous s'attachent à accompagner l'aménagement de l'espace public pour une sécurisation et visibilité des déplacements modes doux. D'une manière générale, il convient d'**accorder davantage de place aux piétons et cycles en renforçant la place qui leur est réservée à l'occasion d'aménagement d'espaces publics tout en s'assurant de la fluidité du trafic routier sur la RD523.**

L'OAP thématique se structure ainsi autour de plusieurs orientations :

ORIENTATION 1. ENVISAGER DES CHEMINEMENTS RESERVES AUX MODES DOUX A L'ECART DES VEHICULES MOTORISES, DANS UN ESPACE CONVIVIAL, CONFORTABLE ET SECURISE

- Aménager une voie verte parallèle à la voie ferrée
- Renforcer les accès aux berges de l'Isère
- Faciliter la continuité des cheminements modes doux par la mise en œuvre de passerelles

ORIENTATION 2. APAISER LES ESPACES ET FAVORISER LA COHABITATION DES MODES

- Aménager et étendre les zones 30 km/h
- Aménager et étendre les zones 20 km/h

ORIENTATION 3. RENDRE LES CHEMINEMENTS PIETONS ATTRACTIFS, SECURISES ET ADAPTES A TOUS LES PROFILS D'USAGERS

- Entretenir, élargir et créer des trottoirs afin de garantir le confort d'usage
- Sécuriser les traversées de voiries
- Favoriser l'accessibilité aux arrêts de transport en commun
- Traiter qualitativement l'espace public en développant la place des espaces verts et en intégrant la notion de repos
- Assurer la continuité des cheminements et la perméabilité du tissu bâti
- Généraliser une signalétique spécifique à destination des modes actifs

ORIENTATION 4. ENCOURAGER ET FACILITER LA PRATIQUE DU VELO

- Assurer un aménagement qualitatif, sécurisé et continu des itinéraires cyclables
- Créer de nouveaux espaces de stationnement cycles à proximité des pôles générateurs
- Proposer des itinéraires cycles par l'intermédiaire d'une signalétique adaptée

ORIENTATION 5. RETRAVAILLER LA PLACE DU STATIONNEMENT SUR L'ESPACE PUBLIC

- Structurer le stationnement en envisageant de nouveaux espaces dédiés
- Assurer un traitement paysager des espaces de stationnement

SYNTHESE DES AMENAGEMENTS A COURT ET LONG TERME.

A noter que la commune compte de nombreux projets connexes sur son territoire et à proximité qui ne dépendent pas de sa compétence et qui auront un impact sur les aménagements envisagés. Il s'agit de concevoir des aménagements en cohérence avec les projets urbains en cours visant à améliorer la pratique des modes doux.

ORIENTATION 1. ENVISAGER DES CHEMINEMENTS RESERVES AUX MODES DOUX A L'ECART DES VEHICULES MOTORISES, DANS UN ESPACE CONVIVIAL, CONFORTABLE ET SECURISE

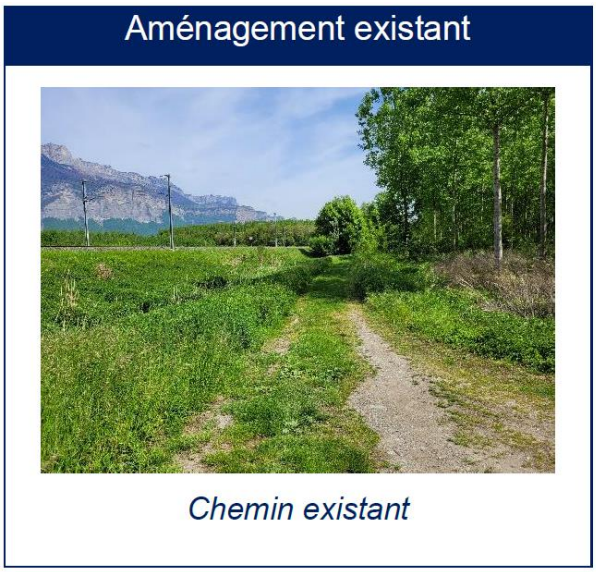
AMÉNAGER UNE VOIE VERTE PARALLELE A LA VOIE FERRÉE

Le territoire de Villard-Bonnot s'organise autour de la RD523 qui concentre à la fois de nombreux flux mais également les principaux pôles générateurs de déplacements (services, équipements, commerces, …). Cette concentration de l'urbanisation sur un « corridor » relativement plat crée un contexte favorable à l'usage des modes actifs. Cependant, par les flux générés par cet axe, les déplacements quotidiens ne sont pas sécuritaires et des liaisons alternatives à la RD523 doivent être identifiées. L'aménagement d'une voie verte parallèle à la voie ferrée assurant la jonction entre la rue des Adieux et la rue de la Chantourne est donc envisagée.

Article R.110-2 du Code de la Route

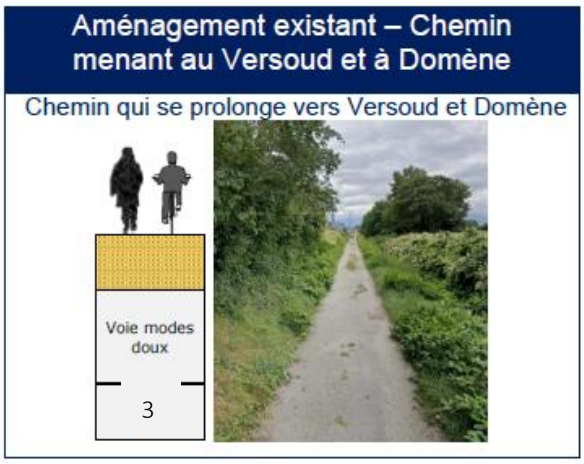
« Route exclusivement réservée à la circulation des véhicules non motorisés à l'exception des engins de déplacement personnel motorisés, des cyclomobiles légers, des piétions et des cavaliers. Par dérogation, les véhicules motorisés mentionnés à l'article R.411-3-2 peuvent également être autorisés à y circuler dans les conditions prévues au même article. ».

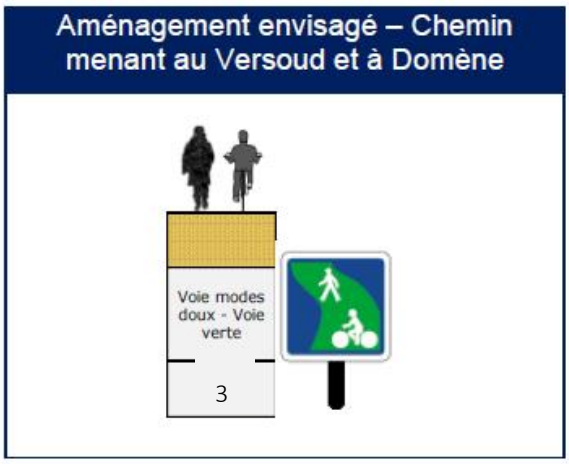
Le profil en travers de la voie verte devra permettre de concilier plusieurs objectifs : une bonne insertion paysagère, une adéquation entre largeur et fréquentation envisagée (largeur minimum de 3 mètres), une bonne cohabitation entre les différents usagers autorisés, la possibilité de marche ou de rouler de front, de se croiser, de se dépasser ou de s'arrêter sans gêne excessive, de confort et de sécurité. Une sécurisation de la voie vis-à-vis de la voie ferrée voisine est également attendue.



Extrait Phase 3 - Elaboration du plan d'action - PLD - INGEROP

Afin d'assurer la continuité de l'aménagement en direction du Versoud et de Domène, il conviendra d'aménager le chemin existant le long de la voie ferrée à la sortie du chemin de l'Oisans.





Extrait Phase 3 - Elaboration du plan d'action - PLD - INGEROP

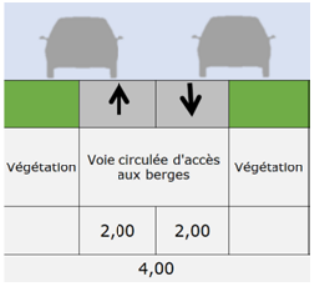
RENFORCER LES ACCES AUX BERGES DE L'ISERE

La voie le long des berges de l'Isère représente également un itinéraire alternatif à la RD523, notamment dans le cadre des itinéraires de promenade. Quatre chemins d'accès aux berges sont existants mais ne sont pas suffisamment signalés et aménagés pour apparaitre comme une réelle alternative. Ces chemines d'accès devront faire l'objet d'un traitement, d'un aménagement et d'une signalétique spécifique. Des enjeux de sécurité sont également à intégrer afin d'assurer un passage sécurisé de la voie ferrée. *Une partie de ces accès sont de propriétés privées : il conviendra de les rendre public.*

FOCUS SUR LA CONTINUITÉ DE LA RUE DES ADIEUX PROPOSÉE EN VOIE VERTE

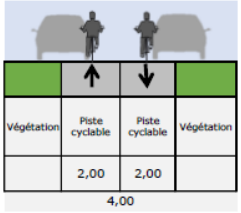
Aménagement existant – Continuité de la rue des Adieux

Passage après le Passage à Niveau (PN) : cohabitation des modes.



Aménagement envisagé – Continuité de la rue des Adieux

Passage après le PN : conservation de l'existant au vu de la circulation VP faible **mais mise en place d'une voie verte pour la cohabitation des modes** avec autorisation par dérogation de certains véhicules motorisés (pour accéder aux jardins).



Extrait Phase 3 Elaboration du plan d'action - PLD – INGEROP

Contenu des travaux

Signalisation verticale pour orienter les usagers vers les berges. 2 panneaux d'orientation sont à installer : 1 au niveau du départ du chemin et 1 en amont pour guider le cycliste et l'informer de ce possible accès aux berges (Chemin des Adieux).

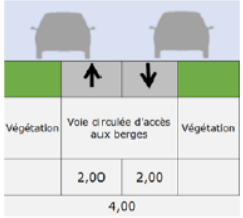
Linéaire à aménager : Environ 310 mètres

Ensemble des largeurs de voie : Environ 4 mètres

FOCUS SUR LA CONTINUITÉ DE L'ALLÉE DES TROLLES

Aménagement existant – Continuité allée des Trolles

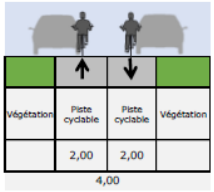
Passage après le Passage à Niveau (PN) : cohabitation des modes. Passage avant le Passage à Niveau (PN) : cohabitation des modes.



Visite de site

Aménagement envisagé – Continuité allée des Trolles

Passage avant et après le PN : conservation de l'existant au vu de la circulation VP faible **mais mise en place d'une voie verte pour la cohabitation des modes** avec autorisation par dérogation de certains véhicules motorisés (pour accéder aux champs et à la forêt).



Extrait Phase 3 Elaboration du plan d'action - PLD – INGEROP

Contenu des travaux
Signalisation verticale pour orienter les usagers vers les berges. 2 panneaux d'orientation sont à installer : 1 au niveau du départ du chemin et 1 en amont pour guider le cycliste et l'informer de ce possible accès aux berges (Chemin du Berlioz).

Linéaire à aménager : Environ 350 mètres

Ensemble des largeurs de voie : Environ 4 mètres

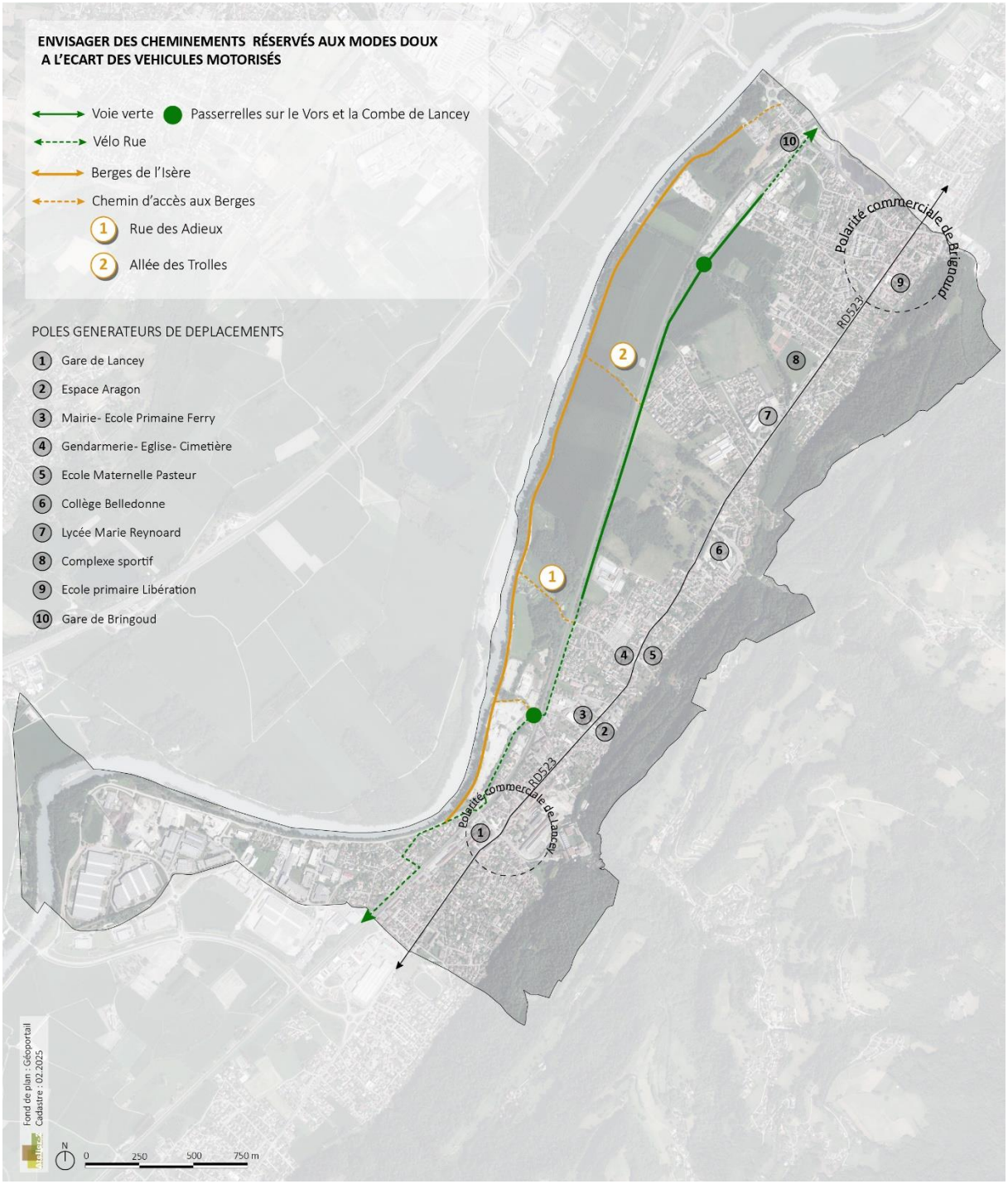
FACILITER LA CONTINUITÉ DES CHEMINEMENTS MODES DOUX PAR LA MISE EN ŒUVRE DE PASSERELLES

Afin d'assurer la continuité des cheminements modes doux, et en compléments des aménagements liés à la voie verte et à l'accessibilité des berges de l'Isère, il est nécessaire d'aménager des ouvrages de franchissement des cours d'eau qui apparaissent aujourd'hui comme des éléments de rupture. Deux passerelles ont été identifiés par la collectivité dans le cadre du PLD :

- une passerelle au-dessus du ruisseau de la Combe de Lancey renaud;
- une passerelle au-dessus du ruisseau du Vors

Des études d'opportunité et de faisabilité restent à mener (en concertation avec le SMMAG et le SYMBHI).

Ces ouvrages de franchissement pour les modes actifs devront respecter les critères de pente, de gabarit et pour les passerelles une hauteur de garde-corps sur passerelle.


ENVISAGER DES CHEMINEMENTS RÉSERVÉS AUX MODES DOUX
A L'ECART DES VEHICULES MOTORISÉS
Voie verte
Passerrelles sur le Vors et la Combe de Lancey
Vélo Rue
Berges de l'Isère
Chemin d'accès aux Berges
1 Rue des Adieux
2 Allée des Trolles
POLES GENERATEURS DE DEPLACEMENTS
1 Gare de Lancey
2 Espace Aragon
3 Mairie- Ecole Primaine Ferry
4 Gendarmerie- Eglise- Cimetière
5 Ecole Maternelle Pasteur
6 Collège Belledonne
7 Lycée Marie Reynoard
8 Complexe sportif
9 Ecole primaire Libération
10 Gare de Bringoud
Polarité commerciale de Bringoud
RD523
Polarité commerciale de Lancey
RD523
Fond de plan : Géoportail
Cadastre : 02.2025
N
0
250
500
750 m

ORIENTATION 2. APAISER LES ESPACES ET FAVORISER LA COHABITATION DES MODES

Lors des créations ou requalifications de voies, les aménagements doivent garantir des déplacements sécurisés pour les cyclistes et les piétons. Ces aménagements doivent être adaptés au contexte urbain, au trafic routier et à la vitesse autorisée pour les véhicules. En ce sens, l'apaisement et le partage de la voirie est un principe à généraliser. La création de zones de circulation apaisée (zones de rencontre, zones 30) où les différents modes de déplacement partagent la voie, est à privilégier hormis sur certains axes structurants où le trafic et/ou la vitesse des véhicules ne le permettent pas. Leur aménagement (largeur de voie, contraintes de circulation, végétalisation, matériaux, traitement des entrées de zones, …) doit permettre de faire respecter les limitations de vitesse et d'assurer la sécurité des cyclistes et piétons.

AMÉNAGER ET ETENDRE LES ZONES 30 KM/H

Article R.110-2 du Code de la Route

« Section ou ensemble de sections de voies constituant une zone affectée à la circulation de tous les usagers. Dans cette zone, la vitesse des véhicules est limitée à 30 km/h. Toutes les chaussées sont à double sens pour les cyclistes et les conducteurs d'engins de déplacement personnel motorisés, sauf dispositions différentes prises l'autorité investie du pouvoir de police. Les entrées et sortis de cette zone sont annoncées par une signalisation et l'ensemble de la zone est aménagée de façon cohérente avec la limitation de vitesse applicable ».

Autrement dit, la zone 30 est un espace public où coexistent les pratiques de la vie locale et la fonction circulation, sans qu'aucune ne prenne le pas sur l'autre, en abaissant la vitesse maximale autorisée pour les véhicules à 30 km/h *(Source : Aménager des rues apaisées - Zones 30, zones de rencontre et aires piétonnes – CEREMA).*

Exemple d'aménagement zone 30 km/h - Source CEREMA

AMÉNAGER ET ÉTENDRE LES ZONES 20 KM/H

Article R.110-2 du Code de la Route

« Section ou ensemble de sections de voies en agglomération constituant une zone affectée à la circulation de tous les usagers. Dans cette zone, les piétons sont autorisés à circuler sur la chaussée sans stationner et bénéficient de la priorité sur les véhicules. La vitesse des véhicules est limitée à 20 km/h. Toutes les chaussées sont à double sens pour les cyclistes et les conducteurs d'engins de déplacement personnel motorisés, sauf dispositions différentes prises par l'autorité investie du pouvoir de police. Les entrées et sorties de cette zone sont annoncées par une signalisation et l'ensemble de la zone est aménagé de façon cohérente avec la limitation de vitesse applicable ».

Autrement dit, la zone 20, aussi appelé zone de rencontre, est un espace public animé et vivant, tourné vers la vie locale, en donnant la priorité au piéton sur l'ensemble de la chaussée et en abaissant la vitesse de circulation des véhicules à 20 km/h. Il s'agit d'une zone qui est affectée à la circulation de tous les usagers *(Source : Aménager des rues apaisées - Zones 30, zones de rencontre et aires piétonnes - CEREMA).*

Exemple d'aménagement zone de rencontre - Source CEREMA

Exemple d'aménagement zone de rencontre Crolles (38)

ORIENTATION 3. RENDRE LES CHEMINEMENTS PIETONS ATTRACTIFS, SECURISES ET ADAPTES A TOUS LES PROFILS D'USAGERS

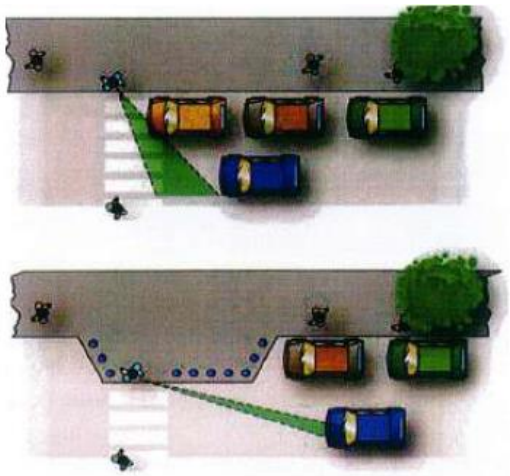
ENTRETENIR, ELARGIR ET CREER DES TROTTOIRS AFIN DE GARANTIR LE CONFORT D'USAGE EN S'ADAPTANT AUX CONTRAINTES DU TRAFIC ROUTIER ET EN ASSURANT SA FLUIDITÉ

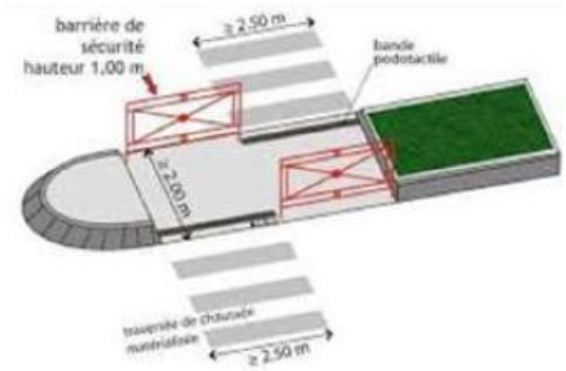
Les aménagements des projets neufs et de requalification urbaine seront dimensionnés afin d'offrir une largeur suffisante à l'ensemble des usagers et ainsi rendre accessibles les liaisons piétonnes aux PMR, poussettes, … La largeur recommandée pour les trottoirs, au niveau des nouvelles voies (et pour les requalifications si l'emprise de la voie le permet) est de 2,50 mètres au moins d'un côté de la voie, afin de pouvoir se croiser aisément.

Plusieurs trottoirs non réglementaires se trouvent notamment le long de la RD523. Des échanges avec le département sont à prévoir en ce sens afin d'étudier les possibilités d'aménagement. La suppression de certaines places de stationnement le long de l'axe afin de créer des trottoirs de largeur réglementaire est à envisager.

SECURISER LES TRAVERSEES DE VOIRIES (PASSAGES PIETONS)

Il convient dans les futurs projets d'améliorer la co-visibilité par la suppression des « masques » : la neutralisation progressive de quelques places de stationnement amont (5 mètres minimum) des passages piétons en secteurs urbanisés sur la RD523 permettra d'améliorer la visibilité des conducteurs et des piétons qui s'engagent. Parallèlement, il convient de raccourcir les traversées pour diminuer le temps d'exposition au risque sur la chaussée (îlots de refuge) avancée de trottoir, …).





Source : Techni Cités

Il pourrait être envisagés de mettre en place des stationnements cycles à la place de ces stationnements véhicules motorisés neutralisés (voir orientation 4 ci-dessous).

FAVORISER L'ACCESSIBILITÉ AUX ARRETS DE TRANSPORT EN COMMUN

Les arrêts de transport en commun se situent le long de la RD523, ce qui est en dehors des compétences de la commune de Villard-Bonnot et relève du Département. Les réflexions sont donc à engager avec celui-ci.

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, commerces, services, …). Les arrêts sont systématiquement pourvus d'un quai, en principe en commun avec le

trottoir. La largeur disponible permet le passage des péons en transit, l'attente des voyageurs, et l'espace nécessaire à la montée-descente des voyageurs.

TRAITER QUALITATIVEMENT L'ESPACE PUBLIC EN DEVELOPPANT LA PLACE DES ESPACES VERTS ET EN INTEGRANT LA NOTION DE REPOS

La qualité des espaces publics dédiés à la marche représente un élément essentiel dans le développement des déplacements piétons du quotidien : augmentation des espaces verts avec la création de zones ombragées en lien avec l'OAP trame verte et bleue, intégration de la notion de « repos » par la mise en place de bancs et de mains courantes, mise en place d'éclairages adaptés … Ces aménagements, qui permettront de renforcer le confort des usagers durant leurs déplacements, doivent être intégrés dans tous les projets nouveaux et dans les projets de requalification lorsque cela est possible. Il est également recommandé, lorsque cela est possible, d'utiliser des matériaux autre que l'enrobé sur les trottoirs afin que la rue ait un aspect moins routier.

Aménagement chemin piéton. Albertville (73), Crolles (38)

ASSURER LA CONTINUITÉ DES CHEMINEMENTS ET LA PERMÉABILITÉ DU TISSU BÂTI

La réduction des temps de parcours est une condition essentielle au développement des modes actifs. Les raccourcis sont à la fois attractifs du point de vue des distances et temps de parcours mais ils représentent également des aménagements parfaitement sécurisés. Ainsi, il convient en amont de tous projets nouveaux ou de projet de requalification, de penser la perméabilité du tissu bâti afin de créer des quartiers perméables et apaisés. Les projets d'aménagement doivent favoriser les espaces dits « traversants » permettant de se rendre d'un point à un autre par des trajets se rapprochant de la ligne droite. Des impasses pour les véhicules motorisés peuvent être crées mais des perméabilités pour les modes actifs doivent être maintenues ou créées à l'intérieur de l'opération et entre les opérations et/ou les quartiers.

Exemple de perméabilités piétonnes aménagées en tissu pavillonnaire. Gilly-sur-isère (73), Crolles (38)

GÉNÉRALISER UNE SIGNALETIQUE SPECIFIQUE A DESTINATION DES MODES ACTIFS

Afin de généraliser la marche à pied, il convient de marquer davantage la place de la marche dans l'espace urbain par l'implantation d'une signalisation vertical informative à destination des piétons pour les guider dans leur déplacement, rendre plus lisible les voies à circulation apaisée et les espaces très fréquentés par les piétons.

Exemple de signalétique Crolles (38)

ORIENTATION 4. ENCOURAGER ET FACILITER LA PRATIQUE DU VELO

ASSURER UN AMÉNAGEMENT QUALITATIF, SECURISÉ ET CONTINU DES ITINERAIRES CYCLABLES

En complément et en continuité des ORIENTATIONS 1 et 2 qui visent l'aménagement d'une voie verte, de zones 30 km/h et de zones de rencontres (20 km/h), et au-delà de l'entretien et de la mise aux normes des itinéraires existants, tous projets d'aménagement et/ou de requalification de voirie doivent intégrer les principes d'aménagement et de continuité des parcours cyclables. La largeur des aménagements doit être suffisante pour assurer la sécurité et le confort des usagers. Ainsi :

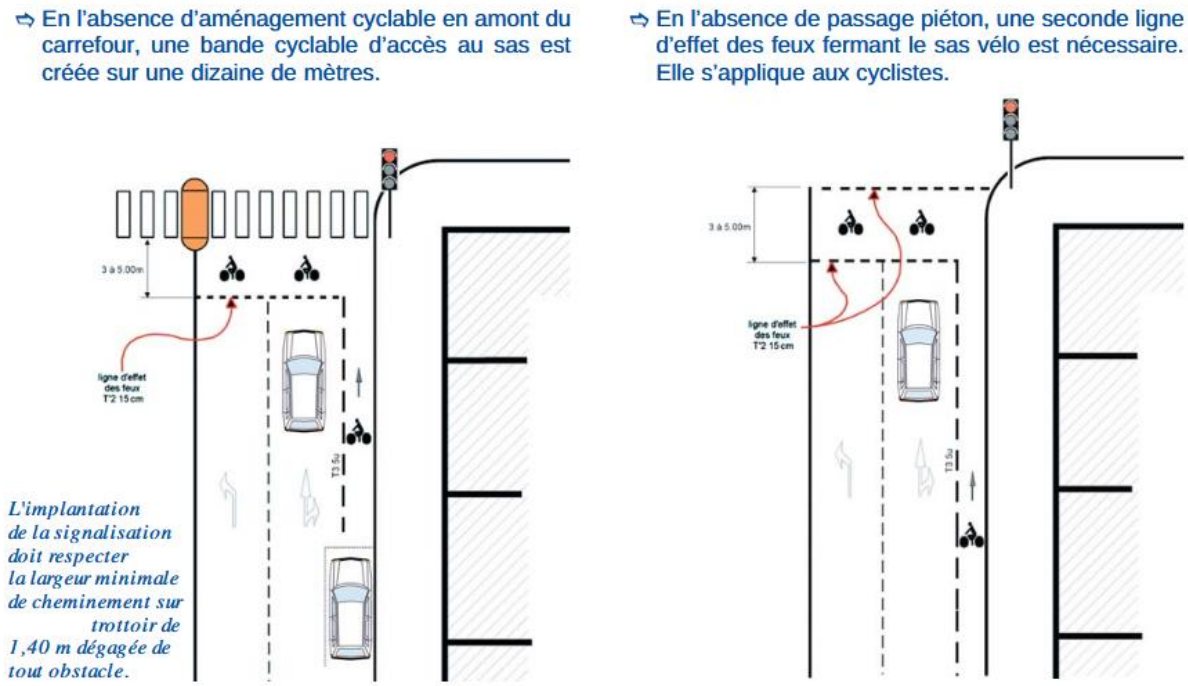
- Pour une bande cyclable, une largeur de 1,50 mètres est attendue (2 mètres minimum si la bande longe du stationnement)
- Pour une piste cyclable unidirectionnelle, une largeur de 2 mètres à 2,50 mètres est attendue
- Pour une piste cyclable bidirectionnelle, une largeur de 2,50 mètres à 3 mètres est attendue.

Les itinéraires cyclables sont à aménager en fonction de la typologie de trafic et des vitesses pratiquées. Sur les secteurs ou le trafic est important et lorsque la largeur de l'emprise publique est suffisante, il convient de prévoir un aménagement cyclable en site propre. En cas d'emprise publique de largeur limitée privilégier la création d'une piste ou bande cyclable. L'utilisation de revêtements roulants doit être privilégiée afin d'assurer un confort d'usage. Le début, la fin et les zones de croisement de ces itinéraires cyclables avec le réseau routier sont à traiter avec soin, en tenant compte des typologies d'aménagements cyclables existantes ou projetées.

Exemples d'aménagements cyclables Albertville (73), Villard-Bonnot (38),

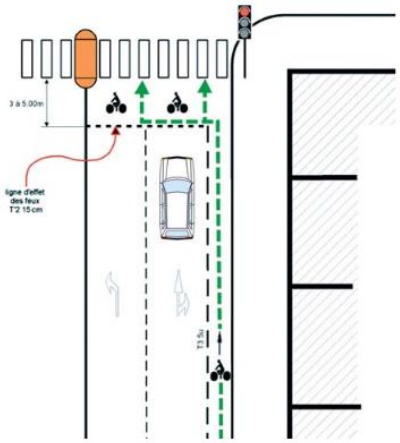
Exemples d'aménagements cyclables Crolles (38)

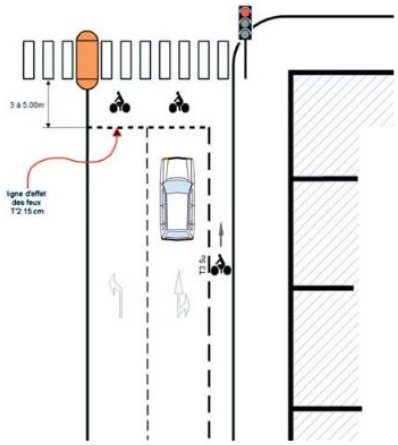
Des sas vélos ou cyclistes sont matérialisés sur la chaussée aux abords des intersections équipées de feux tricolores. Ces sas permettent aux cyclistes de profiter du feu rouge pour se positionner devant les autres véhicules afin de mieux voir et d'être vu, de présélectionner son tourne à gauche avant les véhicules qui sont derrière lui et qui suivent la même direction, de démarrer avant les véhicules à moteur, ce qui assure un bonne perception et insertion. Parallèlement, de par l'éloignement engendré entre le passage piéton et les véhicules motorisés, le sas vélo permet également au piéton d'être mieux vu par les conducteurs des véhicules et d'augmenter le confort de sa traversée. *(Source : CEREMA).*



Exemple d'aménagement d'un sas vélo, Source CEREMA.

⇨ A - Le feu est **ROUGE**





*Je suis **cycliste** ... Le feu est **rouge** ...*

Je m'avance dans le sas et je me place devant les voitures arrêtées, pour aller soit tout droit, soit à gauche.

*Lorsque le feu passe au **vert**, je peux ainsi être vu des automobilistes et démarrer avant eux.*

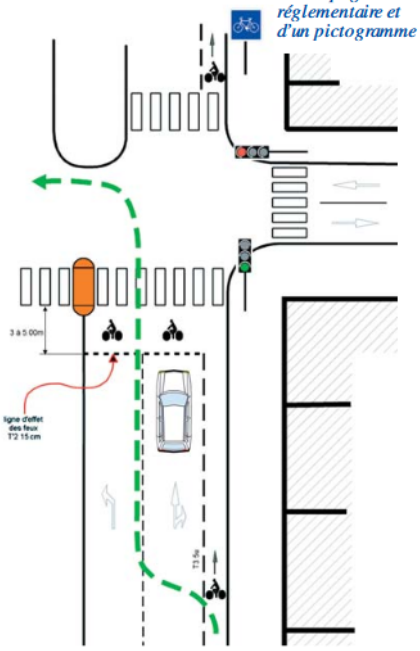
*Je suis **automobiliste** ... Le feu est **rouge** ...*

Je m'arrête avant la première ligne d'effet des feux et je laisse donc libre l'espace (sas vélo) situé entre la ligne d'effet et le passage piéton.

*Lorsque le feu passe au **vert**, je respecte les cyclistes placés devant moi.*

⇨ B - Le feu est **VERT**

Panneau facultatif en présence de marquage réglementaire et d'un pictogramme

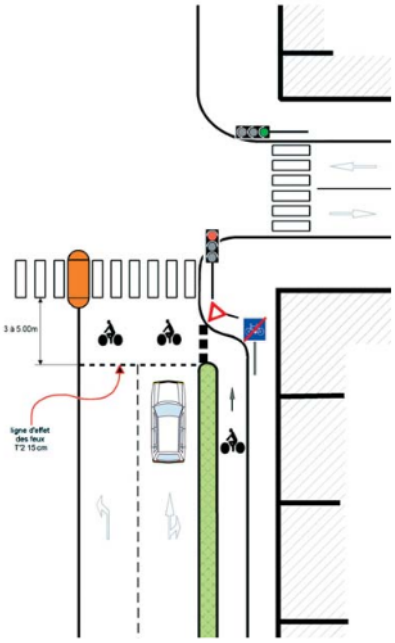


*Je suis **cycliste** ... Le feu est **vert** ...*

Le sas ne me sera pas utile ; j'effectue ma manœuvre de tourne à gauche en me plaçant, par anticipation, à gauche, en amont du carrefour.

Certains "contournent" le carrefour et se placent devant les véhicules de la voie sécante (non réglementaire), d'autres se comportent en piéton.

⇨ C - Cas particulier



*Je suis **cycliste** ... et je roule sur la piste cyclable.*

Arrivé à son extrémité, je cède le passage.

*J'attends que le feu soit **rouge** ou qu'il n'y ait plus de voitures pour entrer dans le sas.*

On peut également gérer par feux l'extrémité de la piste.

Fonctionnement du sas vélo, Source CEREMA.

CREER DE NOUVEAUX ESPACES DE STATIONNEMENT CYCLES A PROXIMITE DES POLES GENERATEURS

Des espaces de stationnement vélo de courte ou longue durée sont à aménagés le long des voies ou encore au droit des pôles générateurs de déplacement.

Parallèlement, lors de la création ou de la requalification de bâtiments, le stationnement des vélos doit être pensés en amont. Il doit être sécurisé et facilement accessible depuis le bâtiment, éléments essentiels pour que ce mode devienne une véritable alternative aux usagers.

PROPOSER DES ITINERAIRES CYCLES PAR L'INTERMEDIAIRE D'UNE SIGNALETIQUE ADAPTEE

Afin de favoriser l'usage du vélo il convient de renforcer la signalisation des itinéraires cyclables notamment pour l'accès aux berges de l'Isère ou encore l'accès aux pôles générateurs en assurant un jalonnement des itinéraires cyclables.

Exemple de signalétique Crolles (38)

ORIENTATION 5. RETRAVAILLER LA PLACE DU STATIONNEMENT SUR L'ESPACE PUBLIC

STRUCTURER LE STATIONNEMENT EN ENVISAGEANT DE NOUVEAUX ESPACES DÉDIÉS

La concrétisation de certains projets évoqués dans les orientations précédentes nécessite de repenser la place du stationnement sur l'espace public et de trouver un équilibre entre le partage des modes sur la voirie. La réduction du stationnement sur voirie est une condition indispensable pour développer l'usage des modes actifs, notamment le long de la RD523 lorsque l'emprise publique est contrainte par le tissu bâti. Cette réduction libère de l'espace pour créer des aménagements cyclables et piétons qualitatifs, limite les manques à la visibilité dangereux pour la traversée des piétons, diminue le risque d'accident par collision portière pour les cycles, rend la voiture moins attractive pour les trajets courts.

La suppression des places le long de la RD523 doit être accompagnée :

- d'aménagements spécifiques et attractifs à destination des modes doux afin de renforcer l'évolution des pratiques de mobilité ;
- par la création de nouvelles poches de stationnement regroupées au niveau des entrées des centralités. Le nombre de place total doit s'approcher de l'offre supprimer. Si la mutation progressive du stationnement se fera au gré des projets et des opportunités foncières, plusieurs emplacements sont d'ores et déjà identifiés :
    - A proximité de la place A. Fredet (parcelle AB682).
    - A proximité de l'ancien garage Renault (parcelle AN482).
    - Dans le secteur des Papeteries en cohérence avec le projet de requalification du site.

  Toutes ou partie de ces places seront nécessairement réglementées en cohérence avec un usage de courte durée pour accéder aux commerces, dans un objectif de redynamisation commerciale.

  Pour autant, il convient de conserver des places de livraison et/ou d'offrir une alternative aux commerçants. Celles-ci devront être suffisamment dimensionnées et localisées de manière à faciliter leur utilisation et ce sans occasionner de gêne pour le fonctionnement des espaces publics.

FOCUS SUR LE PROJET DE REQUALIFICATION DU SITE DES PAPETERIE

La RD523, entre l'Avenue des Papeteries et la Rue Lucette Olivier, est particulièrement contrainte. L'emprise publique de la voie est restreinte : un bâti qui s'implante à l'alignement de la voie + un trottoir non règlementaire de chaque côté de l'axe (0,65m) + des places de stationnement côté site des Papeteries.

RD523 dans le secteur de Lancey, le long du site des Papeteries.

Cette configuration de la voie ne permet pas un aménagement qualitatif à destination des modes actifs (piétons et cycles). La commune souhaite engager une réflexion en étudiant la possibilité de créer une nouvelle voirie au sein du site des Papeteries afin de libérer de l'espace public le long de l'Avenue Aristide Bergès.

Cette réflexion doit être menée en concertation avec le département et reste à préciser dans le cadre d'une étude dédiée au réaménagement du site des Papeteries.

ASSURER UN TRAITEMENT PAYSAGER DES ESPACES DE STATIONNEMENT

Le stationnement devra participer à la qualité paysagère des lieux. Dès lors que le stationnement est réalisé en aérien, un traitement qualitatif des espaces devra être réalisé : plantations, aménagements paysagers, choix des revêtements, matériaux, …

Exemple de traitement paysager des espaces de stationnement public. Albertville (73), Chambéry (73).

SYNTHESE

Les principaux choix d'aménagements en fonction de leur horizon de réalisation sont les suivants.

A COURT TERME

- Création et extension de voies communales limitées à 30 km/h.
- Création de quelques sas vélo aux abords des feux situés sur les RD523 et RD10 (à noter que des études pour adapter les boucles de feux seront à mener).
- Matérialisation (signalétique) des chemins piétons (notamment les aux berges proposées en voie verte) et des voies cyclables.
- Création de stationnement vélos au droit des pôles générateurs de déplacement.
-

A LONG TERME

- Création d'une passerelle au-dessus du ruisseau de la Combe de Lancey pour assurer la continuité modes doux entre la rue des Eaux Claires et le chemin des Roseaux.
- Prévoir des emplacements réservés afin de permettre la création à terme de parking et ainsi faciliter la suppression du stationnement le long de la RD523 pour créer des trottoirs confortables, voire des bandes cyclables.
- Création d'une voie verte réservée piéton et cycle revêtu en enrobé entre le chemin des Adieux et la rue de la Chantourne avec la création d'une passerelle franchissant le ruisseau de Vors. Ce cheminement longe la voie SNCF et emprunte en partie des chemins agricoles privés existants. Des acquisitions foncières sont à prévoir.
- Création d'une voie verte réservée piéton et cycle revêtu en enrobé entre la future passerelle sur le ruisseau de Vors et le lycée (étude SMMAG).
- Mise en place progressive de neutralisation de quelques places de stationnement en amont des passages piétons situés sur la RD523 dans les secteurs urbanisés de la commune.