

PLU

Plan Local d'Urbanisme



3. ORIENTATIONS D'AMENAGEMENT ET DE PROGRAMMATION

OAP THÉMATIQUE MOBILITÉS



Projet arrêté le 30 septembre 2024

Projet approuvé le 30 juin 2025



SOMMAIRE

Préambule	4
1. Introduction : Portée de l'OAP thématique mobilités dans le PLU	5
1.1 Urbanisme, mobilité et vie locale	5
1.2 Principaux objectifs et cadre des orientations	5
Focus sur les objectifs poursuivis par le Projet d'Aménagement et de Développement Durables en matière de déplacement et de mobilité	6
Focus sur le schéma cyclable arlysère	7
1.3 Organisation des orientations	9
2. Les centralités	10
2.1 les orientations sur le stationnement	10
2.2 Les Orientations d'aménagement	11
3. Les quartiers pavillonnaires et les lotissements	14
3.1 les orientations sur le stationnement	14
3.2 Les Orientations d'aménagement	15
4. L'habitat collectif, seul ou en mixité avec le pavillonnaire	17
4.1 les orientations sur le stationnement	17
4.2 Les Orientations d'aménagement	18
5. La cité médiévale et ses hameaux	22
5.1 les orientations sur le stationnement	22
5.2 Les Orientations d'aménagement	23
6. Les zones d'activités	24
6.1 les orientations sur le stationnement	25
5.2 Les Orientations d'aménagement	26

PREAMBULE

Outil permettant d'assurer la traduction réglementaire des objectifs fixés dans le Projet d'Aménagement et de Développement Durables, les Orientations d'Aménagement et de Programmation aussi appelé les OAP, prévoient les actions et opérations d'aménagement à mettre en œuvre sur des sites précis et stratégiques ou sur des thématiques.

- Elles expriment ainsi les ambitions et la stratégie de la collectivité en matière d'aménagement.
- Elles s'imposent en termes de compatibilité, aux autorisations d'occupation du sol et aux opérations d'aménagement. Autrement dit, les travaux et opérations réalisés dans les secteurs concernés ne peuvent être contraires aux OAP et doivent contribuer à leur mise en œuvre ou tout du moins ne pas les remettre en cause.
- Elles ne développent pas des règles mais des principes à respecter.

Il existe plusieurs type d'OAP : les Orientations d'Aménagement et de Programmation sectorielles, et les Orientations d'Aménagement et de Programmation thématiques. Ce sont ces dernières qui sont développées dans le présent document.

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 pour guider les pétitionnaires et aménageurs vers des projets qualitatifs.

1. INTRODUCTION : PORTEE DE L'OAP THEMATIQUE MOBILITES DANS LE PLU

1.1 URBANISME, MOBILITE ET VIE LOCALE

Les orientations en matière de mobilité dans le cadre du Plan Local d'Urbanisme ont vocation à assurer le développement de comportements adaptées à des échelles locales. Si le territoire français s'est fortement développé autour de l'usage de l'automobile, les niveaux de trafics actuels et l'espace public (mais aussi privé) occupé par ce mode sont devenus incompatibles avec les besoins et enjeux des milieux urbains.

Les orientations définies ci-après revêtent donc une importance capitale dans les quartiers les plus denses où les alternatives à la voiture peuvent aisément se développer. Sur les quartiers moins denses et les hameaux, les orientations proposés s'inscrivent dans la continuité de ces enjeux, même si l'impact relatif (en termes de volumes de déplacements concernés) sera moins important.

La notion de la « vie locale », où les résidents s'approprient les espaces publics, développent des pratiques de mobilité douces est intimement lié aux volumes de trafic susceptible de s'écouler. Des études ont démontré les nuisances du trafic routier (bruit, pollution atmosphérique) et leurs effets sur la sécurité des modes actifs, mais surtout sur l'effet de fermeture des façades et l'absence de relations sociales entre les résidents d'une rue. Plus ces interactions sont importantes et fréquentes et plus elles impliquent une appropriation de l'espace public et du foisonnement de piétons. Il s'agit ici d'un élément central pour garantir une qualité de vie locale réellement « vécue » par les résidents qui permet le développement et le maintien d'une identité communale.

1.2 PRINCIPAUX OBJECTIFS ET CADRE DES ORIENTATIONS

Albertville est fortement marquée par l'empreinte de la voiture. Il s'agit du mode de déplacement majoritairement privilégié par les habitants dans leurs déplacements (à hauteur de 78%). Cette forte empreinte s'explique par des distances de déplacements parfois propices à son usage, le manque d'alternatives pour les échanges en lien avec les communes non desservies par une gare, la faible densité de certains secteurs qui ne permet pas le développement d'offre de transports collectifs pertinente et soutenable pour la collectivité, Or, le trafic et le stationnement automobiles impactent la qualité de vie des Albertvillois (pollution atmosphérique, bruit, etc.).

En dépit de cette forte part de la voiture, les modes actifs rencontrent un usage non négligeable avec 11% pour la marche à pied et 3% pour le vélo. Ces parts illustrent un potentiel d'usage des modes actifs à l'échelle de la commune intéressant. De plus, la ville comporte des atouts pour le développement des modes actifs : l'habitat et les activités se concentrent dans la plaine qui comporte peu de relief, les distances sont ainsi réduites : 1 kilomètre, soit 15 minutes à pied, séparent le centre-ville de la gare ou de la cité de Conflans ; alors que l'ensemble du territoire urbanisé est à moins de 15 minutes depuis la gare ou le centre-ville.

Face à ces constats mis en avant dans le diagnostic, la Ville souhaite repenser la mobilité sur son territoire en se tournant progressivement vers des modes de déplacement plus durables et adaptés au contexte local, en particulier les modes actifs avec le développement d'un maillage piéton et cyclable, des objectifs inscrits dans le Projet d'Aménagement et de Développement Durables.

**FOCUS SUR LES OBJECTIFS POURSUIVIS PAR LE PROJET D'AMENAGEMENT ET DE DEVELOPPEMENT DURABLES
EN MATIERE DE DEPLACEMENT ET DE MOBILITE**

AXE 2. ALBERTVILLE UNE VILLE RAYONNANTE.

Développer une mobilité active et renforcer l'attractivité du territoire

ORIENTATION 1. Repenser la mobilité pour se déplacer sereinement sur le territoire

OBJECTIF 1. Améliorer le maillage du territoire

- Revoir le schéma de circulation ;
- Poursuivre le maillage des modes doux à travers tous les quartiers de la ville ;
- Connecter le réseau cyclable à la voie verte V62 dite « la Belle Via » ;
- Développer les possibilités de franchissement sécurisé

OBJECTIF 2. Développer une mobilité apaisée

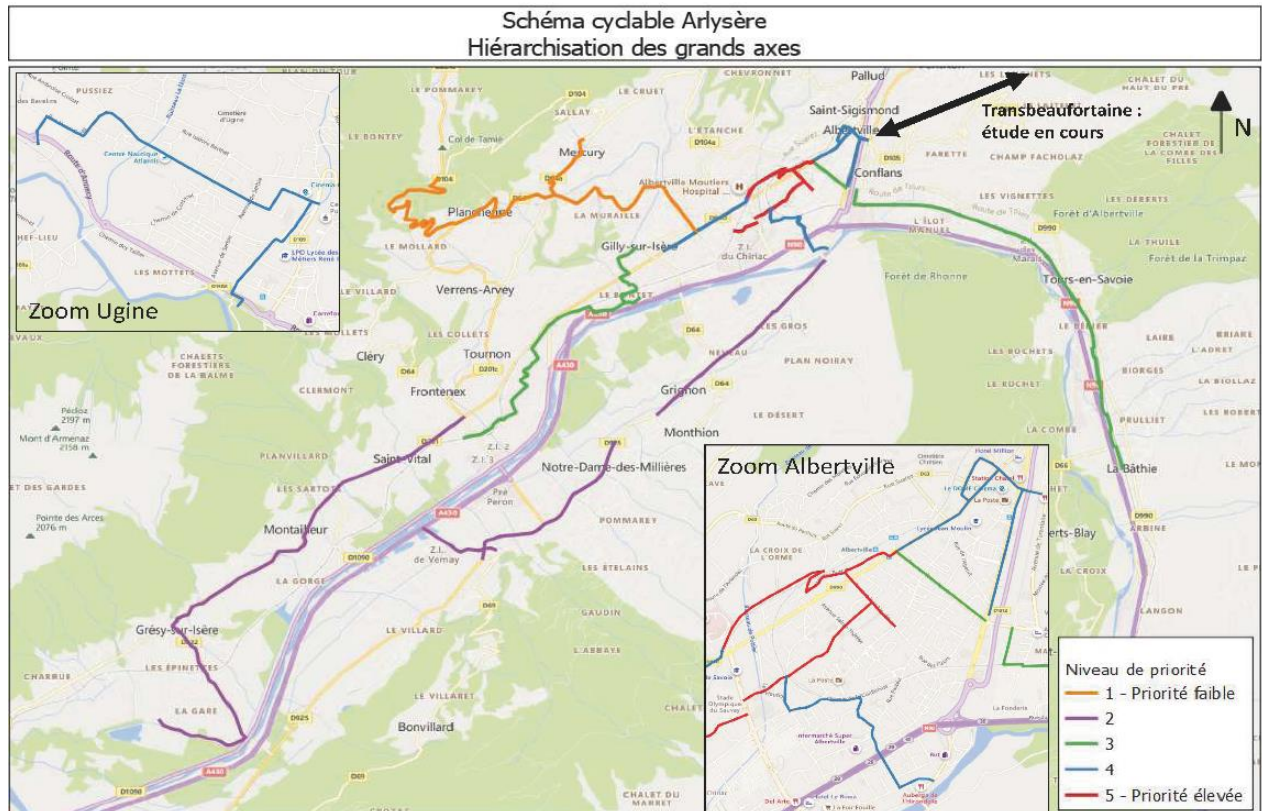
- Développer des liaisons « modes doux » autour des axes forts qui traversent le territoire ;
- Traiter le secteur du centre-ville élargi comme un espace apaisé ;
- Réaménager l'axe stratégique de l'avenue des Chasseurs Alpains ;
- Requalifier les berges de l'Arly, axe majeur de la trame verte et bleue communale et support de mobilité douce ;
- Aménager des parkings de rabattement aux abords des centralités

OBJECTIF 3. Encourager une mobilité plus durable

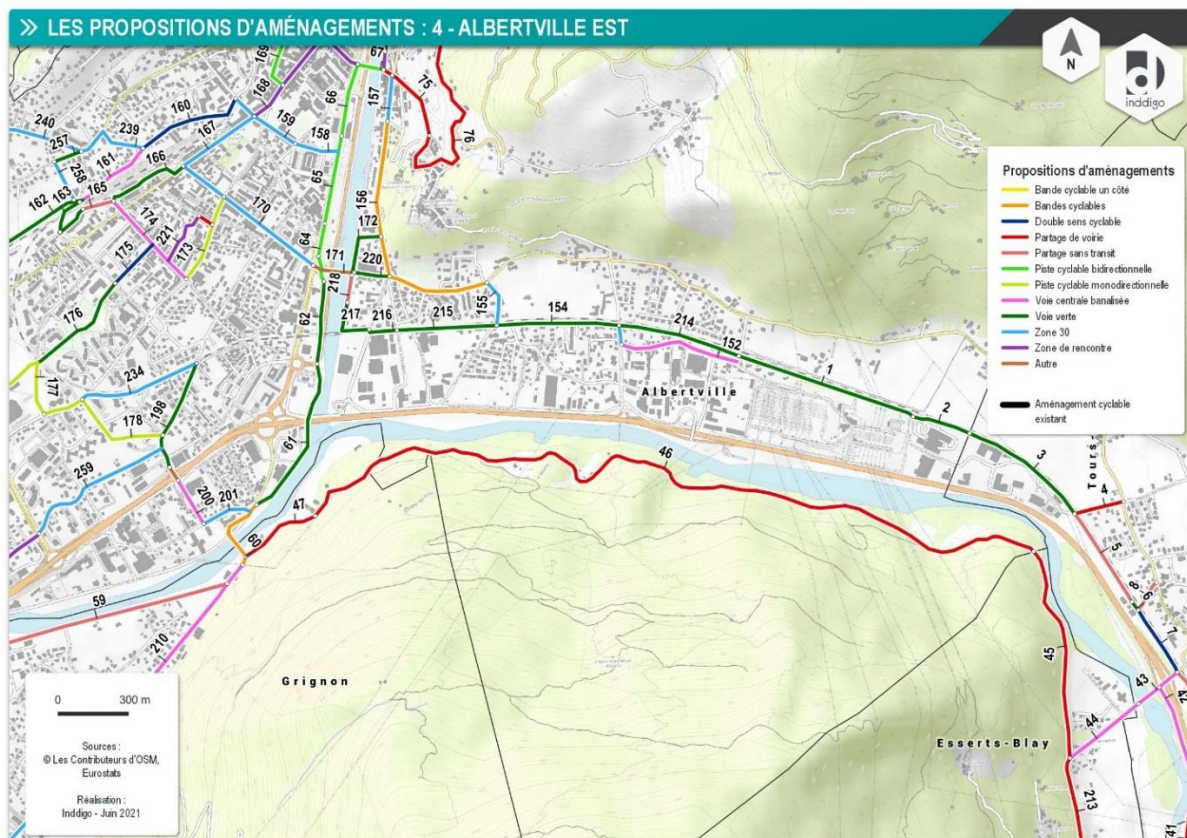
- Poursuivre l'installation d'arceaux de stationnements vélo sécurisés
- Permettre l'implantation de bornes de recharge électriques
- Encourager le développement de l'autopartage et du covoiturage ;
- Renforcer l'intermodalité du pôle gare et du réseau de bus urbain ;
- Déployer une station de biocarburants sur le territoire ;
- Prendre en compte le projet du « Tram Train »

FOCUS SUR LE SCHEMA CYCLABLE ARLYSERE

Depuis plusieurs années, la Communauté d'Agglomération Arlysère s'est engagée en faveur des mobilités dites « actives ». Cela se traduit entre autres à travers son Schéma Cyclable adopté en 2021 qui lui permet aujourd'hui d'organiser sa politique globale pour la pratique quotidienne du vélo sur le territoire. Ce document a permis d'identifier, notamment sur la commune d'Albertville, les axes sur lesquels des liaisons cyclables doivent être réalisées en priorité. Une typologie d'aménagement à l'échelle de la commune a également été préconisée dans le cadre de cette étude.



Hiérarchisation des grands axes du schéma cyclable Arlysère // Source : Schéma cyclable Arlysère



Aménagements cyclables préconisés sur la commune d'Albertville dans le cadre du Schéma Cyclable Arlysère //

Source : Schéma Cyclable Arlysère

1.3 ORGANISATION DES ORIENTATIONS

Pour répondre aux objectifs du PADD, les orientations du volet mobilité sont organisées par typologie d'urbanisation. Cinq types de formes urbaines caractéristiques pour lesquels des enjeux et des orientations spécifiques ont été identifiés :

- Les centralités ;
- Les quartiers pavillonnaires et les lotissements ;
- L'habitat collectif, seul ou en mixité avec du pavillonnaire ;
- La cité médiévale et ses hameaux ;
- Les zones d'activités.

Les orientations visent à recentrer les enjeux de mobilités sur ces différentes typologies de formes urbaines et les besoins de déplacements qui y sont liés. Pour chacun de ces secteurs, des orientations thématiques sont développées. Cela concerne notamment le stationnement, les modes doux et les transports en commun.

Rappel

Le PLU n'étant pas un document de planification de la mobilité en tant que tel, les orientations et principes décrits se concentrent sur les éléments relevant de l'urbanisme : en particulier en identifiant les besoins d'espaces réservés et principes d'aménagement pour assurer les liens avec les maillages à développer.

2. LES CENTRALITES

Cela concerne le centre-ville, le quartier de la gare et le bourg de Saint-Sigismond.



LES CARACTÉRISTIQUES

- Centralités attractives concentrant commerces et services, piliers de la vie locale ;
- En général un tissu urbain organisé autour de grands axes routiers, circulés ;
- Malgré la présence d'aménagements qualitatifs pour les modes actifs, la présence de la voiture reste prégnante ;
- Accès aux cœurs d'îlots assurés par des venelles dont le statut (public ou privé) est parfois difficile à cerner.

LES ENJEUX DE LA MOBILITÉ

- ✚ Réduire la place de la voiture dans les centralités où la densité bâtie et les distances à parcourir entre les fonctions urbaines permettent le développement des modes actifs.
- ✚ Maintenir l'activité et la vie locale et anticiper les difficultés d'approvisionnement (livraisons, disparition des commerces).

2.1 LES ORIENTATIONS SUR LE STATIONNEMENT

• **Limiter le nombre de places lors de la construction de nouveaux logements et l'adapter pour les autres types de surfaces** (bureaux, commerces, services) en fonction de l'offre de stationnement public existante ou des mutualisations possibles à proximité.

- Le stationnement de longue durée (résident ou employés) doit se faire sur fonds privés ;
- Le stationnement public est limité dans le temps pour favoriser la rotation en lien avec les commerces et services de proximité.

La mutation du stationnement se fait au gré des projets et par l'accompagnement d'aménagement qualitatifs pour les modes actifs sur les axes d'accès à ce tissu urbain dense. Elle vise à accompagner et renforcer l'évolution des pratiques de mobilité.

• **Soutenir la réalisation de parkings regroupés au niveau des entrées des centralités** avec possibilité de location ou d'achat des places de stationnement pour les habitants.

- Sur les parkings privés : favoriser la mutualisation dans les projets, en cas de création de stationnement souterrain, privilégier des aménagements ouverts, sans box pour éviter le stockage en lieu et place des véhicules.
- Sur les parkings publics : la création d'un parking peut être réalisée en parallèle d'une suppression de places de stationnement sur voirie, le nombre de places total restant inférieur ou égal à l'offre supprimée. Ce stationnement n'est pas directement au droit des commerces (évite les manœuvres et la pratique de la double file) mais légèrement excentré sur des poches accessibles (facilitant les manœuvres), la marche à pied reste le principal mode de déplacement favorisé.

• **Des espaces de stationnement vélo, de courte ou longue durée, sont aménagés sur la voirie.** Ils permettent d'une part aux usagers de disposer d'espaces clairement définis mais ils marquent également la présence de ce mode aux autres usagers (notamment automobilistes). L'objectif est également de **développer les stationnements vélos**, type arceaux, **au droit des pôles générateurs de déplacement.** L'objectif étant d'intensifier les actions pour développer la pratique et l'usage du vélo qu'il soit classique ou à assistance électrique.



Exemples de stationnements vélos sécurisés de type consigne collective. Source : cahier « Rendre sa voirie cyclable », CEREMA, 2023



Stationnement vélo aux pôles générateurs de déplacements : autour du parc Olympique et de ses équipements sportifs (Albertville), à proximité des commerces (Rue C. Dubois Albertville), à proximité des écoles (Gilly-sur-Isère).

2.2 LES ORIENTATIONS D'AMENAGEMENT

- **Les itinéraires pour les modes actifs**, outre leur fonctionnalité, **participent à la mise en valeur de la commune et à son patrimoine par le choix des matériaux** : il convient ainsi de limiter l'usage d'enrobé bitumineux.
- **Les trottoirs sont à élargir** (2.50 m souhaitable) en lien avec le foisonnement piéton : croisement de piétons avec poussettes, caddie, etc..
- **Rendre les périmètres à dominante piétonne clairement perceptibles**, par le jalonnement et par des choix de matériaux adaptés.
 - Le mobilier urbain est adapté à la présence de piétons avec la mise à disposition de bancs par exemple : certaines catégories de population doivent pouvoir réaliser des pauses dans leur déplacement piéton ;
 - La végétalisation, en lien avec la trame verte et bleue, participe également au caractère agréable des itinéraires, notamment en période estivale ;
 - L'éclairage est adapté aux parcours piétons, y compris sur les traversées de rues importantes.

- **Prendre en compte les besoins des PMR** (Personnes à Mobilité Réduite) sans dénaturer lorsque cela s'applique au caractère architecturé du domaine public.

- Dans la mesure des besoins d'exploitation, **maintenir des espaces de livraison** (stationnement de courte durée) **et assurer la desserte par de petits véhicules adaptés à l'emprise des voiries.**

- **Favoriser les zones piétonnes**, avec ou sans dérogation, **et les zones de rencontre** en interne de ce type de tissu urbain : le piéton est au centre de l'espace public.

- **Les arrêts de bus se font par principe sur chaussée.** Des dérogations sont possibles et parfois nécessaires (conditions de visibilité, danger de collision par l'arrière, etc.) pour l'aménagement d'arrêts en encoche (hors chaussée).

- Les arrêts sont systématiquement pourvus d'un quai (en principe en commun avec le trottoir) et à minima équipés d'un banc, d'un dispositif d'information voyageurs (horaires, lignes, réseau), d'un abri contre les conditions météorologiques (soleil, pluie, vent).
- La largeur disponible permet le passage des piétons en transit, l'attente des voyageurs, la pose de mobilier urbain et l'espace nécessaire à la montée-descente des voyageurs.
- Une traversée piétonne est aménagée à proximité des arrêts de bus. Dans la mesure du possible la traversée piétonne est située à l'arrière du bus arrêté (accidentologie beaucoup plus faible).

- Dans la règle, piétons et cyclistes ont des parcours distincts. **Les parcours cyclistes structurants sont prioritairement conçus pour les cyclistes** mais pas exclusivement (présence ponctuelle de rollers, skateurs, trottinettes, etc.). Ce sont en général des itinéraires en site propre (pistes cyclables et non pas bandes cyclables).

- Les largeurs d'aménagements cyclables sont au minimum de 1.5m par sens, les réductions pour des questions d'emprises sont à limiter au maximum.

A titre d'exemple : un cycliste de gabarit 0.75 m centré sur une bande d'1,20 m n'a que 22 cm d'espace libre à sa gauche. Une voiture de 2 m de large sur une voie de 3 m laisse 50 cm sur sa droite. L'espace de dépassement est alors de 72 cm soit inférieur à la largeur de dépassement de 1 m demandée au code de la route.

Même en prenant l'hypothèse que le cycliste roule le plus à droite possible de sa voie la largeur de dépassement n'est que de 0.95 m. Pour cette raison, il n'est pas possible de descendre en deçà de 1,20m pour une bande cyclable. Si la largeur ne permet pas l'insertion d'une bande de 1,20m, il est préférable de mieux organiser les conditions de mixité officielle et/ou repenser le plan de circulation.

- Ces voies tracent des grands itinéraires continus dans la commune. Elles servent aussi bien aux déplacements quotidiens qu'aux loisirs. Si la distance usuelle d'un déplacement cycliste est de 3 à 5 km, elle peut passer à 5-10 km avec les VAE (vélos à assistance électrique) ;
- Le début, la fin et les zones de croisement de ces voies structurantes avec le réseau routier sont à traiter avec soin, en tenant compte des typologies d'aménagements cyclables existantes ou projetées ;
- Ces voies vertes constituent des voies majeures pour les cyclistes. Elles donnent accès ou sont connectées à des parcours cyclables mineurs dès que nécessaire (maillage). Ces points d'entrée et de sortie des voies vertes sont à aménager pour que la visibilité et la sécurité des usagers soient garanties.



Exemples d'aménagements cyclables qualitatifs. Source : Cahier « Rendre sa voirie cyclable », CEREMA, 2023



Exemples d'aménagements cyclables qualitatifs, Albertville Avenue des Chasseurs Alpains, Crolles Rue de la Bouverie

3. LES QUARTIERS PAVILLONNAIRES ET LES LOTISSEMENTS

Cela concerne la plaine de Conflans, le quartier Albertin, les espaces pavillonnaires autour de ruisseau du Chiriact et de l'Arlandaz.



LES CARACTÉRISTIQUES

- Habitat principalement individuel, tendance à l'étalement urbain, forte proportion de voirie pour mailler les accès aux parcelles privées ;
- Souvent, quartiers très hermétiques, espace public peu adapté aux mobilités douces. Hormis les chemins historiques, les cheminements piétonniers sont souvent lacunaires en raison du cloisonnement du parcellaire ;
- Espaces verts et stationnement sur fonds privés. Espaces publics aménagés à minima (absence de trottoirs, éclairage routier, absence de lieux appropriables par les piétons, absence de lieux de promenade et de rencontre, etc.) ;
- Tendance à la privatisation de l'espace public (par exemple par le stationnement).

LES ENJEUX DE LA MOBILITÉ

- ✚ Proposer des alternatives fiables et sécurisées à la voiture individuelle (vélo, piéton).
- ✚ Limiter la présence des véhicules sur l'espace public.

3.1 LES ORIENTATIONS SUR LE STATIONNEMENT

- Eviter le stationnement côté rue : le stationnement se fait de préférence sur l'espace privé. La réalisation de nouvelles constructions inclut ces espaces sans se reposer sur la possibilité d'un stationnement sur l'espace public.
- Le stationnement sur les rues est limité à quelques places bien définies à destination des visiteurs. Les aménagements réalisés ne permettent pas du stationnement en dehors des espaces définis pour cette usage.

Retour d'expérience : lorsque le stationnement sur parcelle privée est réduit à son strict minimum en emprise (par exemple une place en garage et une place derrière le portail), les usagers tendent à se stationner dans la rue afin d'éviter les manœuvres et d'utiliser leur garage pour du stockage. Cet usage, lorsqu'il est généralisé à plusieurs maisons dans un lotissement, implique un volume important de véhicules stationnés sur la voirie.

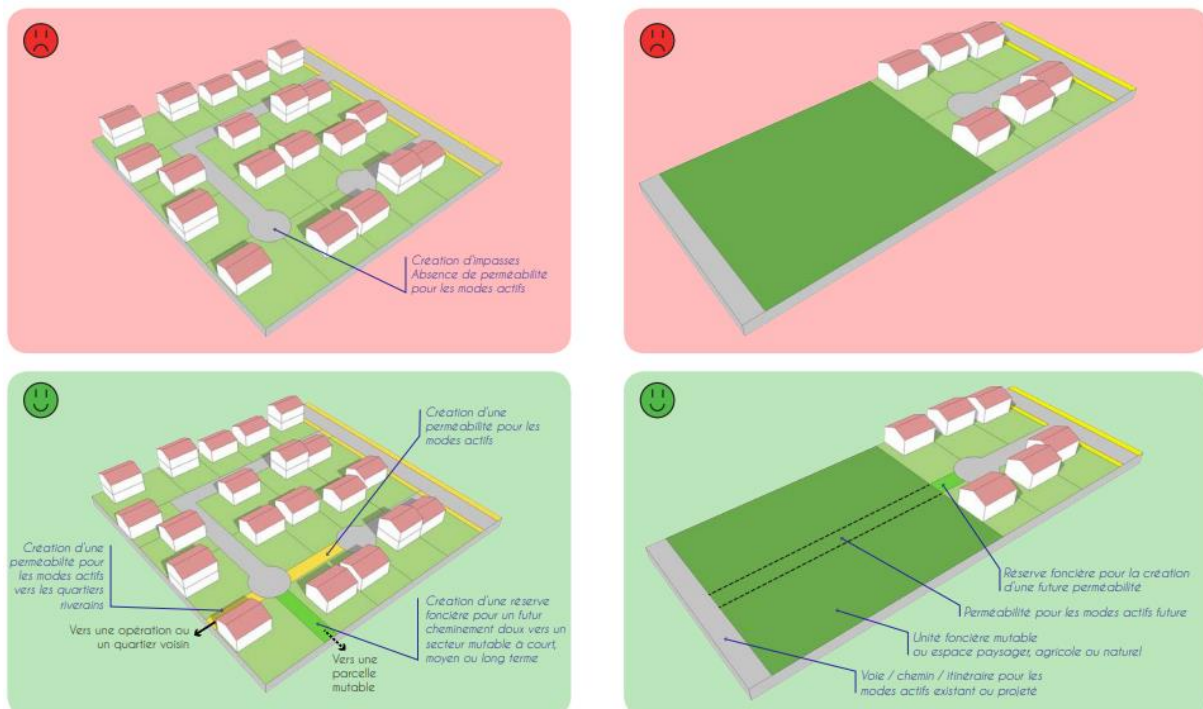
Le stationnement sur la rue n'étant généralement pas bien délimité (aménagement permissif), des conflits entre résidents peuvent émerger par manque d'espace.

Il est donc essentiel, dans la définition des projets de construction ou réaménagement, d'identifier la part de stationnement autorisée sur voirie (publiques ou privée) et de prévoir des aménagements restrictifs pour s'y tenir. Sur les parcelles (logements, emplois, etc.) le stationnement est également à définir pour assurer des espaces suffisants et accessibles afin que les usagers puissent effectivement s'y garer sans que cela représente des manœuvres complexes.

- Les espaces de stationnement visiteurs peuvent être regroupés en entrée des lotissements, en lien avec les aménagements en faveur des piétons (trottoirs).
- Du stationnement vélo (type arceaux) peut être créé au droit d'aménagements cyclables desservant les lotissements. Il n'a pas besoin d'être capacitaire car les résidents peuvent également stocker leur vélo chez eux directement. Ce stationnement peut être utilisé par les visiteurs (notamment les jeunes) et renforce visuellement les espaces alloués aux modes actifs sur l'espace public.

3.2 LES ORIENTATIONS D'AMENAGEMENT

- **Privilégier les parcours les plus courts pour les modes actifs** en négociant des servitudes de passage public le cas échéant : les raccourcis piétons sont à la fois attractifs du point de vue des distances et temps de parcours, mais ils représentent également des aménagements parfaitement sécurisés. Le jalonnement et l'éclairage ponctuel (entrée et sortie de servitude) permettent de les mettre en valeur.



Principes de création de perméabilités pour les modes actifs dans une opération et/ou entre les opérations et quartiers, et principe de maintien d'une possibilité pour les modes actifs vers une unité foncière mutable ou vers des espaces naturels, paysagers et agricoles.

Source : OAP modes actifs du PLU d'Avignon, 2021



Exemples de perméabilités piétonnes aménagées en tissu pavillonnaire, Gilly-sur-Isère (73), Crolles (38)

- **Limiter les accès directs de parcelles sur les voies à fort trafic ou de transit** : outre la question de l'accessibilité du mode voiture qui tend à renforcer l'usage de ce mode pour des courtes distances, il s'agit également d'assurer un espace « tampon » entre la circulation sur des voies résidentielles et la circulation sur des axes structurants. Ces espaces permettent de modérer les vitesses et de replacer l'automobiliste dans un contexte de partage de la voirie avec les autres modes.

- **Renforcer les perméabilités existantes pour les modes actifs et créer de nouvelles perméabilités à l'intérieur des quartiers et/ou avec les quartiers et pôles générateurs de déplacements environnants** : des distances jusqu'à 2km peuvent facilement se réaliser à pied.

Les publics les plus jeunes (scolaires en lien avec les équipements), mais également les publics les plus âgés sont en particulier à prendre en compte. Il s'agit de populations souvent captives dont les déplacements se font en majorité par les mobilités actives.

- **Densifier l'urbanisation autour des corridors de transports collectifs et des aménagements modes actifs qualitatifs.** Les cheminements en lien avec les arrêts de transports collectifs (notamment les arrêts ayant la plus forte fréquence de desserte) sont un maillon essentiel de la chaîne de déplacement : outre l'aménagement de trottoirs aux normes (1,40m de largeur minimum) et non encombrés, l'éclairage au droit des arrêts et des traversées piétonnes renforce leur visibilité et la perception de sécurité.

- **Les arrêts de bus peuvent se faire sur la chaussée ou en encoche.** Les arrêts sont systématiquement pourvus d'un quai, en principe en commun avec le trottoir s'il existe, et a minima équipés :

- Pour les lignes régulières d'un banc ; d'un dispositif d'information voyageurs (horaires, lignes, réseau) ; d'un abri contre les conditions météorologiques (soleil, pluie, vent).
- Pour les lignes scolaires : d'un abri contre les conditions météorologiques.

Une traversée piétonne, lorsque nécessaire, est aménagée à proximité. Dans la mesure du possible la traversée piétonne est située à l'arrière du bus arrêté (accidentologie beaucoup plus faible).

- **Les aménagements cyclables sont à aménager en fonction de la typologie de trafic** (desserte locale, transit, gabarits des véhicules) **et des vitesses pratiquées.** Il est possible de se référer aux éléments produits par le Cerema, par exemple pour faire le choix entre la mixité ou séparation des vélos et voitures.

4. L'HABITAT COLLECTIF, SEUL OU EN MIXITE AVEC LE PAVILLONNAIRE

Cela concerne les quartiers de la Contamine, du Val des Roses, du Champ de Mars.

LES CARACTÉRISTIQUES

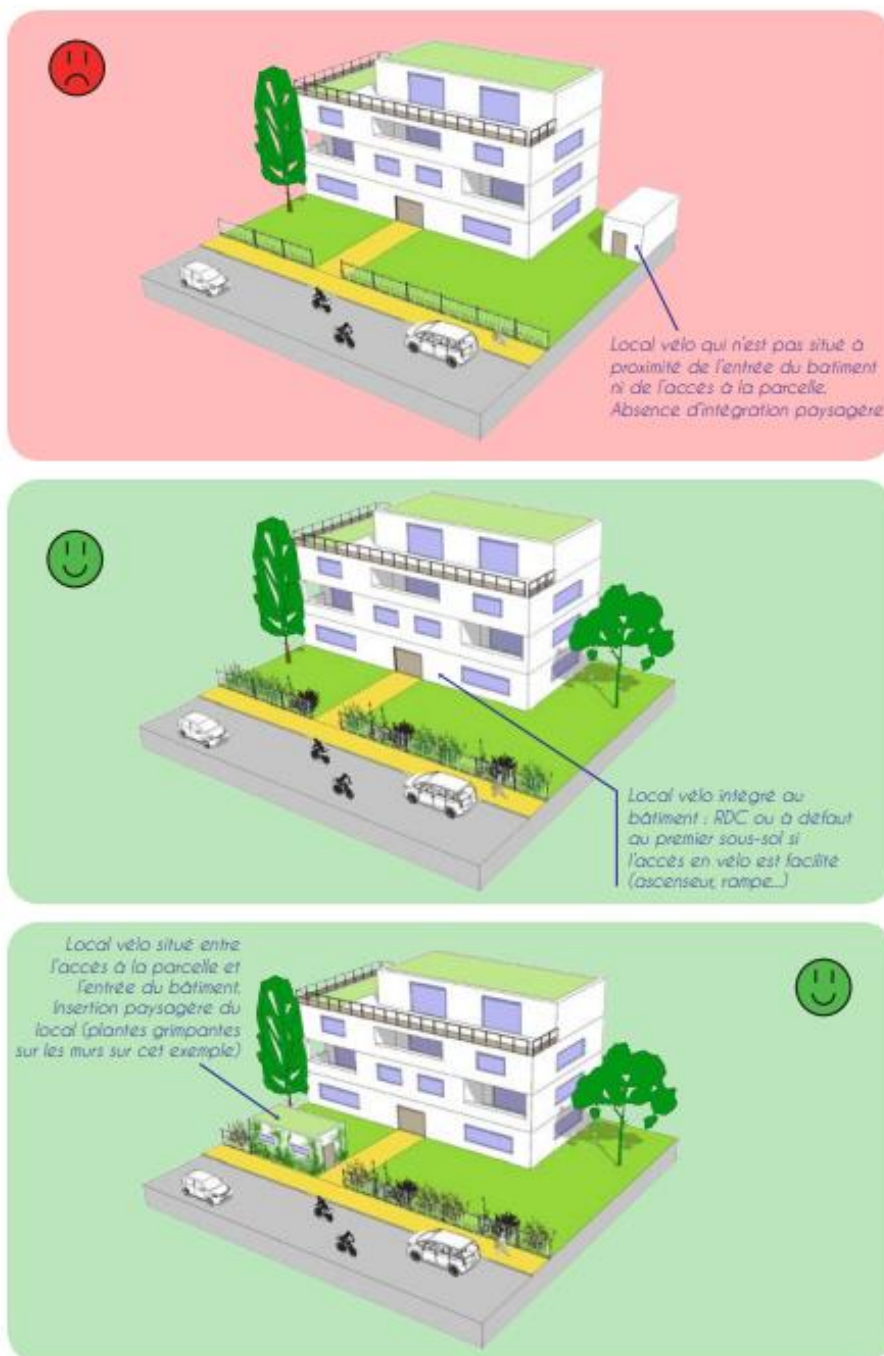
- ➔ Immeubles et résidences avec une forte proportion d'espaces verts privatifs et parfois morcelés ;
- ➔ Urbanisation essentiellement résidentielle avec souvent peu de services ou commerces ;
- ➔ En général parkings en surface très prégnants ;
- ➔ Tendance à la fermeture des copropriétés avec murs ou clôtures de séparation.

LES ENJEUX DE LA MOBILITÉ

- ✚ Réduire la dépendance à la voiture dans un contexte de faiblesse des alternatives ;
- ✚ Favoriser l'accès aux transports en commun ;
- ✚ Retrouver la perméabilité du tissu pour le piéton (chemins de traverse, etc.).

4.1 LES ORIENTATIONS SUR LE STATIONNEMENT

- **Eviter le stationnement voiture sur la rue et privilégier** lorsque cela est possible **le stationnement en parking souterrain, immeuble par immeuble ou en parking regroupé** : plus le stationnement est éloigné des portes d'entrée des bâtiments, plus l'alternative « piétonne » devient attractive pour les trajets de courte distance.
 - En cas de stationnement souterrain : la mutualisation peut permettre d'éloigner les véhicules des accès de chaque bâtiment. Les places les plus proches des accès peuvent être réservées à des solutions d'autopartage et aux véhicules électriques.
 - Dans le cas de stationnement en surface, celui-ci devra être perméable et participer à la qualité paysagère des lieux : continuités piétonnes en bordure et dans les espaces de stationnement, plantations (espaces arborisés notamment), etc. Il est traité de façon à limiter l'imperméabilisation des sols.
- **L'offre de stationnement peut s'adapter aux besoins réels dans les quartiers existants**, si le taux de motorisation baisse par exemple au fil du temps. Les espaces libres peuvent être alloués à d'autres usages.
- **Proposer du stationnement vélo sécurisé facilement accessible à l'entrée des immeubles** : la position (sur le cheminement d'accès aux résidences) et la facilité (pas besoin de porter le vélo) du stationnement vélo est essentiel pour que ce mode devienne une véritable alternative aux usagers.



Principes de localisation et intégration paysagère des locaux de stationnement pour les vélos

Source : OAP modes actifs du PLU d'Avignon, 2021

4.2 LES ORIENTATIONS D'AMENAGEMENT

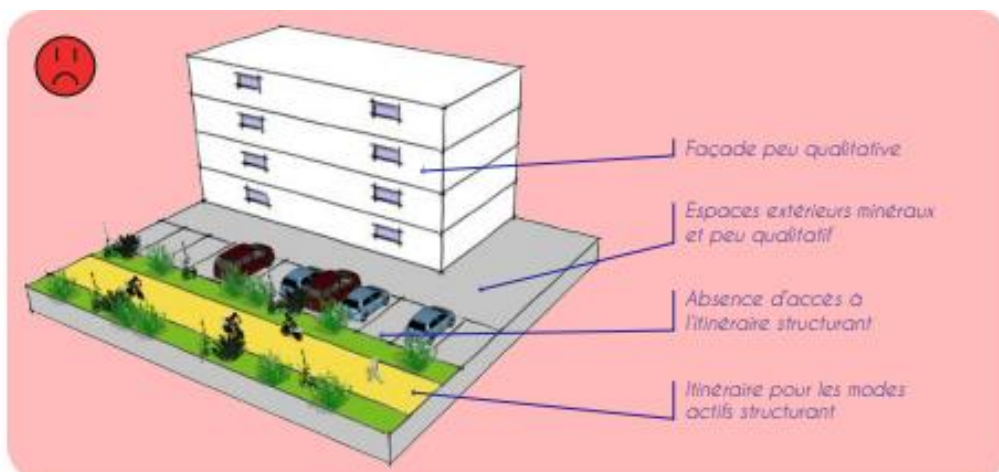
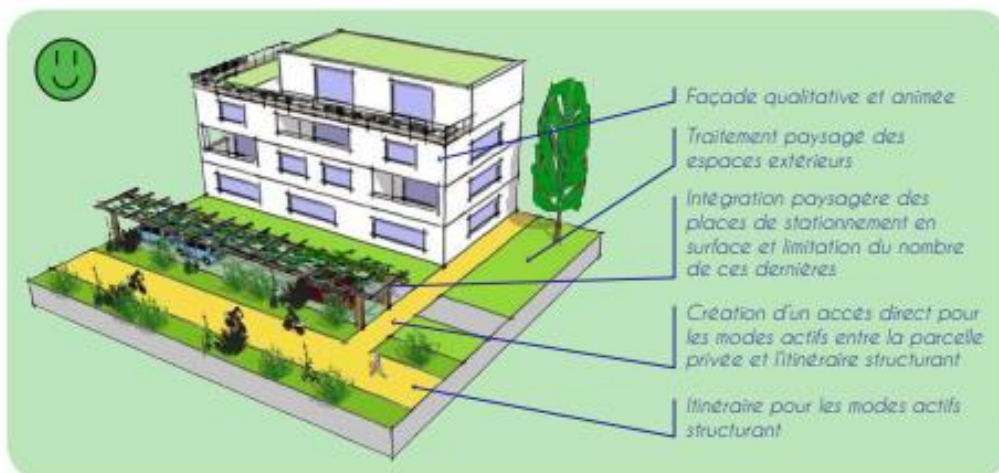
- **Rétablir une échelle piétonne dans les espaces ouverts** (qu'ils soient publics ou privés) pour favoriser au maximum les possibilités de rencontre, de mixité, de jeux, etc. Ces espaces sont souvent dominés par un usage de la voiture (voie d'accès, espaces de stationnement devant les bâtiments eux-mêmes), il s'agit donc de faire du mode piéton celui qui domine (ou au moins dispose d'un partage équilibré) les espaces. L'aménagement d'espace de rencontre ou de jeux favorise naturellement le foisonnement et la présence de piéton (enfants notamment) sur ces espaces.

- **Renforcer la présence humaine sur l'espace public** (services, commerces, activités, équipements, mobilier urbain, jeux) **et animer l'espace public et limiter les velléités pour un autre usage** (stationnement automobile notamment). Les animations (ou événements) ponctuelles ou régulières à l'échelle de quartier peuvent participer à développer ces usages.

- **Créer des cheminements et des raccourcis piétons et cyclistes** (transversales, lignes de plus grande pente, impasses percées, etc.) qui convergent vers les arrêts de transport public et les pôles générateurs de déplacement :

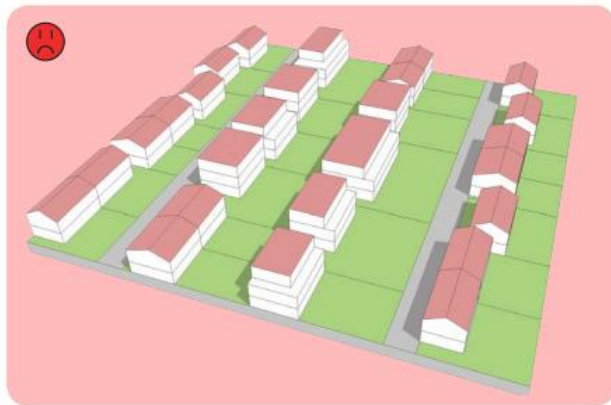
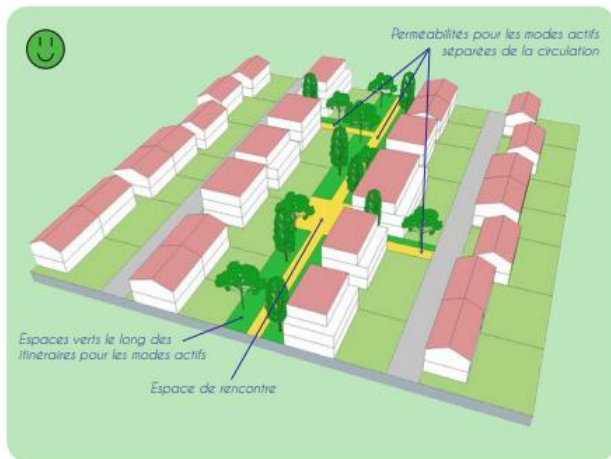
- L'éclairage des parcours piétons et cyclistes les rend visibles et participent au sentiment de sécurité des usagers ;
- Disposer de cheminements suffisamment larges pour être plantés sur les voies principales ;
- Compléter les discontinuités des réseaux modes actifs par la négociation de servitude de passage communes aux piétons et aux cyclistes.

- **La réalisation d'itinéraires réservés aux modes actifs** permet de créer de la perméabilité dans le tissu urbain : les trajectoires directes, en lien avec des pôles de commerces et de services, ou des équipements scolaires sont à prioriser.



Principes d'aménagement le long des itinéraires modes actifs structurants

Source : OAP modes actifs du PLU d'Avignon, 2021



Exemple d'aménagement piéton, Gilly-sur-Isère (73)

Principes de création d'itinéraires uniquement dédiés aux modes actifs dans les nouvelles opérations

Source : OAP modes actifs du PLU d'Avignon, 2021

• **Les arrêts de bus peuvent se faire sur la chaussée ou en encoche.** Les arrêts sont systématiquement pourvus d'un quai (en principe en commun avec le trottoir s'il existe) et a minima équipés :

- Pour les lignes régulières d'un banc, d'une information voyageurs (horaire, ligne, réseau), d'un abri contre les conditions météo (soleil, pluie).
- Pour les lignes scolaires : d'un abri contre les conditions météo (soleil, pluie).

Une traversée piétonne, lorsque nécessaire, est aménagée à proximité. Dans la mesure du possible la traversée piétonne est située à l'arrière du bus arrêté (accidentologie beaucoup plus faible).

• **Les aménagements cyclables sont à aménager en fonction de la typologie de trafic** (desserte locale, transit, gabarits des véhicules) **et des vitesses pratiquées.**



Exemples d'aménagements réalisés dans le cadre du projet de réhabilitation de la résidence Cardurand à Saint-Nazaire : Des arceaux vélos sont positionnés devant les portes d'accès aux bâtiments. Des itinéraires qualitatifs et paysagers parcourent le site et assurent le lien entre les entrées des bâtiments et trottoirs des voiries adjacentes et la porosité pour les modes actifs. Du mobilier (tables, bancs, jeux pour enfants) est également aménagé pour renforcer l'appropriation de l'espace. Les parkings sont regroupés et relayés après les espaces modes actifs, l'accès voiture se fait sur une seule entrée tandis que les modes actifs disposent d'accès sur l'ensemble des voiries adjacentes.

5. LA CITE MEDIEVALE ET SES HAMEAUX



LES CARACTÉRISTIQUES

- ↪ Partie haut perchée de la ville ;
- ↪ Conflans, ancienne cité médiévale aux ruelles étroites aujourd'hui devenu à la fois lieu touristique et de résidence ;
- ↪ Hameaux témoignant de l'étagement de l'habitat souvent lié à une activité agricole ancestrale.

LES ENJEUX DE LA MOBILITÉ

- + Maintenir le lien avec le centre-ville d'Albertville ;
- + Concilier accessibilité et traversées de localités pacifiées ;

5.1 LES ORIENTATIONS SUR LE STATIONNEMENT

• **Favoriser le regroupement de stationnement en entrée de localité ou dans des parkings centraux** qui permettent une économie de sol : il s'agit de limiter le stationnement sur voirie pour assurer des emprises suffisantes aux véhicules circulant dans ces centre bourg, mais aussi de mettre en œuvre, à plus long terme, des possibilités de réaménagement de l'espace public (délimitation des cheminements modes actifs ou zones apaisées).

• **Assurer un traitement paysager des espaces de stationnement publics** : plantations d'arbres, revêtements perméables, ...



Exemples de traitement paysager des espaces de stationnement publics : Parking de l'école Gilly-sur-Isère (73), Parking du Médipôle Chambéry (73), Parking de covoiturage Albertville (73)

• **Proposer du stationnement vélo sécurisé facilement accessible à l'entrée des immeubles** : la position (sur le cheminement d'accès aux résidences) et la facilité (pas besoin de porter le vélo) du stationnement vélo est essentiel pour que ce mode devienne une véritable alternative aux usagers.

5.2 LES ORIENTATIONS D'AMENAGEMENT

- **Aménager les traversées de localité avec des cheminements piétons** lisibles, fonctionnels (largeur de 1.40m minimum, sans obstacle et revêtu) pour une meilleure prise en compte de la vie locale. En cas d'emprise insuffisante, le recours à des zones apaisées permet la mixité des usages de la voirie. L'éclairage au droit de traversées, d'arrêts de transport collectif ou de point dur (visibilité notamment) assure une meilleure prise en compte des piétons.
- **Le jalonnement, ou l'affichage de plans, identifiant les raccourcis existants sur le secteur** (caractère touristique notamment) permet, en lien avec le stationnement, d'orienter le parcours des piétons et de mettre en valeur le patrimoine paysager ou bâti, les chemins de randonnées, etc.
- **Aménager les arrêts de transports collectifs de manière à disposer d'un espace d'attente suffisant** pour le confort des usagers (sol revêtu).
- **Lors d'implantation de commerces ou services de proximité, privilégier les emplacements à proximité des parkings regroupés.** Il s'agit d'une part de permettre l'accessibilité aux commerces et services (y compris livraisons) et d'autre part d'éviter des situations problématiques pour la circulation (stationnement sur trottoir, double file, etc.)
- **Traiter les voies de desserte en impasse comme des « zones de rencontre »** (sans trottoirs, largeur maximum de 4,5m) avec des aménagements qualitatifs garantissant la sécurité de tous les usagers ; plus faible).

6. LES ZONES D'ACTIVITES

Cela concerne la zone commerciale du Chiriac, la zone de la Pierre du Roy



LES CARACTÉRISTIQUES

- ↪ La grande majorité de ces zones n'ont pas de qualité d'aménagement particulière. Elles sont fonctionnelles, peu ou pas végétalisées et avec des espaces publics minimalistes et conçus pour la voiture ;
- ↪ La plupart de ces zones disposent de surfaces de stationnement en quantité suffisante mais très simplement (ou insuffisamment) aménagées. Elles sont peu ou mal desservies par les transports publics et les modes actifs ne sont en général pas pris en compte : les déplacements d'une enseigne à l'autre sont pensés pour la voiture malgré des distances à pied réduites ;
- ↪ La géométrie des voies est en général dimensionnée pour les flux de poids lourds ;
- ↪ La spécialisation de l'espace et des fonctions implique des déplacements parfois longs avec le domicile (tant pour les motifs de travail que pour le motif achat ;
- ↪ La proximité de zones avec des axes routiers structurants et les largeurs de voiries disponibles peuvent favoriser la pratique de vitesses élevées et peu compatibles avec la présence de modes actifs.

LES ENJEUX DE LA MOBILITÉ

- ✚ Rendre ces secteurs accessibles aux personnes peu ou non motorisées ;
- ✚ Permettre des déplacements modes actifs au sein de ces secteurs ;
- ✚ Limiter la concentration des flux routiers lorsqu'une alternative en mode actif existe.

6.1 LES ORIENTATIONS SUR LE STATIONNEMENT

- **Privilégier le stationnement sous le bâtiment et éventuellement sur plusieurs niveaux** par souci d'intégration et d'économie du sol ;



Exemple de stationnement sous le bâtiment, Lidl, Albertville

- Lorsque possible, **rendre perméables les parkings à l'air libre, et développer la végétalisation en lien avec des cheminements piétons et les parcours depuis l'extérieur du site** ;
- **Privilégier l'usage multiple ou polyvalent de certains parkings lorsque les emprises le permettent** (P+R et centre commercial, regroupement de stationnement pour les pendulaires d'une zone artisanale par exemple).
- **Complexifier les circulations automobiles d'un parking à l'autre pour** réduire le recours à la voiture sur les courtes distances.

- **Aménager du stationnement vélo adapté** (couvert, emprises adaptées à des vélos cargos, etc.) au droit des entrées des commerces, en lien avec des itinéraires cyclables lisibles.



Exemple de stationnement vélo au droit des commerces d'Albertville : Quartier du Val des Rose, Biocoop, Espace commercial Le Montagne

5.2 LES ORIENTATIONS D'AMENAGEMENT

- **Positionner des arrêts de transport en commun à proximité ou en relation logique avec l'entrée du centre commercial et des enseignes** : cheminement d'accès paysagé, lisibilité du lien et proximité, ... ;
- **Orienter les façades vers les accès piétons et les arrêts de transport collectifs.**
- **Faire passer les itinéraires cyclables sécurisés à proximité immédiate de l'entrée des centres commerciaux**, en lien avec les itinéraires sur les axes structurants d'accès : les conflits vélo / voiture doivent être clairement identifiés sur les itinéraires proposés afin de les aménager pour assurer la visibilité et sécurité des usagers.
 - Les largeurs d'aménagements cyclables sont au minimum de 1.5m par sens (profil large des voiries d'accès des zones d'activité), les réductions pour des questions d'emprises sont à limiter au maximum.
 - Le début, la fin et les zones de croisement de ces voies structurantes avec le réseau routier sont à traiter avec soin, en tenant compte des typologies d'aménagements cyclables existantes ou projetées.
- **Rendre les zones d'activités perméables aux piétons**, qu'il s'agisse du mode d'accès à la zone commerciale, de la continuité avec l'usage des transports collectifs ou de déplacements courts entre les enseignes ; et vélos par la réalisation de passages et de connexions avec les quartiers voisins.
- **Aménager des traversées piétonnes régulières sur les différentes artères de la zone afin de renforcer la visibilité des piétons sur le site** : des barrières garde-corps et les îlots refuges peuvent être aménagés sur les traversées d'axe fortement circulés. L'éclairage est également positionné de manière à assurer la visibilité par tout temps.
- **Aménager des arrêts de bus avec des quais et une accessibilité adaptée.**
- **Assurer la continuité des cheminements modes actifs avec les entrées principales ou secondaires (raccourcis) des entreprises.**