



PLAN LOCAL D'URBANISME de La Terrasse



3.2-ORIENTATION D'AMENAGEMENT ET DE PROGRAMMATION Thématique DEPLACEMENTS

ARRET PROJET

N°16019

Document arrêté le :	Document approuvé le :
Le Maire de la commune de La Terrasse :	Le Maire de la commune de La Terrasse :

SOMMAIRE

PREAMBULE	4
CHAPITRE 1 - VALORISER ET FAVORISER LES MOBILITES ALTERNATIVES ET DURABLES	5
DISPOSITIONS 1.1-FACILITER LES MOBILITES DOUCES ET OFFRIR UN MAILLAGE MODE DOUX COHERENTS POUR LES USAGERS DU TERRITOIRE.....	5
UN CHEF-LIEU BIEN AMENAGÉ ET FAVORABLE AU PARTAGE DES USAGES	5
DEVELOPPER UN MAILLAGE DE CHEMINEMENTS DOUX COHERENT, SECURISE ET ATTRACTIF,	5
ENGAGER UNE REFLEXION SUR LES USAGES MODES DOUX.....	6
SYSTEMATISER L'AMENAGEMENT DES CIRCULATIONS DOUCES LORS DE NOUVELLES OPERATIONS :.....	8
DISPOSITION 1.2- DEVELOPPER LA PERMEABILITE DES ESPACES PUBLICS.....	8
CONNECTER LES MODES DOUX INTRA LOTISSEMENTS	8
POUR SUIVRE LE DEVELOPPEMENT DEVELOPPER DES CONTINUITES MODES DOUX A L'ECHELLE COMMUNALE	9
CHAPITRE 2-DEPLACEMENTS MOTORISES	11
DISPOSITION 2.1-APAISSER LE CHEF-LIEU ET LA TRAVERSEE DU CENTRE HISTORIQUE	11
UNE DEPENDANCE AUX VÉHICULES MOTORISÉS	11
SECURISER LES ENTREE ET SORTIES DE BOURG	12
DISPOSITIONS 2.2- REpondre aux besoins en stationnement des usagers.....	12
UN PARC DE STATIONNEMENT SUFFISANT MAIS UNE POLITIQUE A CONSTRUIRE	12
PROMOUVOIR DES ESPACES DE STATIONNEMENTS BIEN INTEGRES DANS LE CONTEXTE URBAIN ET ENVIRONNEMENTAL	13
DISPOSITIONS 2.3-OPTIMISER LE FONCIER DEDIE AUX STATIONNEMENTS.....	14
ORGANISATION COMMUNE DU STATIONNEMENT ET LOGIQUE D'UTILISATION DES ESPACES « PERDUS » POUR LA CONSTRUCTION	14

PREAMBULE

La thématique des transports est une composante essentielle du Plan Local d'Urbanisme de La Terrasse, en lien avec les nombreux linéaires routiers et autoroutiers qui sillonnent son territoire. Les composantes montagnardes et rurales du territoire, son armature, entre agglomérations chambérienne et grenobloise, et enfin sa position d'interface entre Belledonne et Chartreuse font de la commune, un territoire attractif et sujet à de nombreux flux motorisés, parcourant les principaux axes que sont la RD 1090 et l'avenue de Savoie-Grésivaudan.

Des enjeux particuliers sont à prendre en considération en termes de déplacements en raison de l'influence des territoires extérieurs, et de son identité villageoise mais dont la résidentialisation augmente sur les dernières années. Les solutions en matière de mobilité sont donc particulières et multiples.

Enfin, les modes doux, bien que présents sur la commune restent à valoriser et explicité car non structurés, sur le centre bourg, en direction de la base de loisirs mais également entre les communes alentours (Lumbin, Tencin, Le Touvet...)

FOCUS : la thématique mobilité tient particulièrement à cœur aux habitants de la commune. La synthèse des ateliers de concertation organisés dans le cadre du PADD ont fait ressortir de nombreux enjeux et ont largement contribué à construire la présente OAP. La synthèse des ateliers figure en annexe du dossier PLU.

L'objet des OAP thématiques déplacements et mobilités vise à répondre aux objectifs suivants (énoncés dans le PADD) :

Objectif 1.1-Requalifier les espaces publics

Connecter les espaces publics

Objectif 3.1-Se déplacer autrement à la Terrasse :

Inscrire la Terrasse dans une démarche volontaire, de nouveaux projets liés aux déplacements doux

Repenser les circulations sur la commune

Répondre aux besoins de stationnement et résoudre les conflits d'usage

Ces OAP thématiques énoncent les dispositions suivantes, contribuant à tendre vers ces objectifs.

Les OAP sectorielles participeront à la réussite de ces OAP thématiques. Ces secteurs à enjeux, seront à relier au réseau de déplacement existant (multiple : viaire, doux, en commun, ...) et dont l'organisation interne devra rechercher les principes définis dans la présente OAP thématique. Le règlement du PLU et le zonage au travers de certains outils, viendront compléter et préciser certains points liés aux déplacements et mobilités.

L'OAP Déplacement permet d'énoncer la politique de la Terrasse sur ce thème et de démontrer l'articulation nécessaire entre ces thématiques et la planification territoriale. La réussite de ces éléments de projets ne pourra être effective qu'en menant des partenariats avec les autorités compétentes en matière de transports et mobilités (Région, Départements) et en menant des réflexions conjointes à l'échelle des territoires pertinents (PNR, liens communes-portes et agglomérations polarisantes).

L'OAP s'applique à l'ensemble du territoire et à l'ensemble des projets dans un rapport de compatibilité. Les projets ne devront pas remettre en cause ces orientations, et devront concourir à leur mise en œuvre.

Elles sont réalisées conformément à l'article L151-6 du code de l'urbanisme stipulant notamment que « 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. »

CHAPITRE 1- VALORISER ET FAVORISER LES MOBILITES ALTERNATIVES ET DURABLES

DISPOSITIONS 1.1-FACILITER LES MOBILITES DOUCES ET OFFRIR UN MAILLAGE MODE DOUX COHERENTS POUR LES USAGERS DU TERRITOIRE

UN CHEF-LIEU BIEN AMENAGÉ ET FAVORABLE AU PARTAGE DES USAGES

Les trottoirs sont larges, sécurisant les déplacements doux et permettant aux cycles de croiser les piétons. Cependant l'aménagement du linéaire principal (avenue de Savoie et du Grésivaudan) est hétérogène. Sur les noyaux anciens, des barrières ou des peintures au sol identifie les modes doux. Certains aménagements sont peu opportuns, tels que les trottoirs creux et surélevés.

Il est également possible de réaliser un circuit au niveau du hameau de Chonas. La valorisation du caractère rural de la commune pourrait se concrétiser par l'aménagement léger de modes doux au niveau du hameau de Chonas et le bouclage avec la base de loisirs.

La matérialisation d'un mode doux rendrait agréable la progression sur une route où le partage des usages est largement dominé par la voiture. Il est possible de rejoindre le hameau et le chef-lieu par des modes doux qui aujourd'hui ne sont toutefois pas aménagés pour les cycles : étroitesse des chemins avec arceaux à l'entrée de cheminements.



Trottoirs surélevés et dangereux

Route du Lac

DEVELOPPER UN MAILLAGE DE CHEMINEMENTS DOUX COHERENT, SECURISE ET ATTRACTIF,

Il s'agit de réduire la pratique de l'automobile notamment au chef-lieu, mais aussi dans les villages et hameaux le long de l'avenue du Grésivaudan et en direction des coteaux. Cela favorise la vitalité et de la convivialité des lieux.

L'optimisation des déplacements modes doux et surtout leur utilisation induit un partage d'usage de la voirie par les différents usagers et modes.

Aménager et Sécuriser les axes de circulation comprenant différents usages :

1-La route du Lac est un espace ouvert suffisamment large de part et d'autre pour accueillir un mode doux et faire la continuité avec la base de loisir. Cet axe est plat, mais emprunté par des véhicules motorisés dont la vitesse nécessite une sécurisation du linéaire mode doux. La liaison avec la base de loisir par cet axe expliciterait du temps le maillage mode doux avec le hameau de Chonas et permettrait de réaliser un bouclage avec le chef-lieu.

La liaison chef-lieu-base de loisirs renforcerait également le maillage mode doux intercommunal puisque le pont marque l'entrée sur la commune de Tencin.



Bande cyclable

Piste cyclable

Image illustrative

Bande cyclable : voie exclusivement réservée aux cycles : avec ou sans sécurisation.

Possibilité d'aménagement de ce type sur la route du Lac : ligne droite méritant une sécurisation du mode doux.

Les pistes et bandes cyclables sont toutes deux réservées aux cyclistes. Les pistes sont séparées de la chaussée routière par une délimitation physique infranchissable (bordure de béton, barrière, aménagement paysager, fossé...) alors que les seconds le sont par un simple marquage au sol.

Les largeurs minimales des pistes cyclables sont proposées à :

- 1,5 m pour une piste unidirectionnelle (hors marquage et séparateurs),
- 2,5 mètres pour une piste bidirectionnelle en zone urbaine,
- 3 mètres pour une piste bidirectionnelle en rase campagne (2,50m si les contraintes sont trop fortes).

Les entrées et sorties de ces pistes cyclables devront être toujours visibles, jalonnées et accessibles sans dénivellation.

ENGAGER UNE REFLEXION SUR LES USAGES MODES DOUX

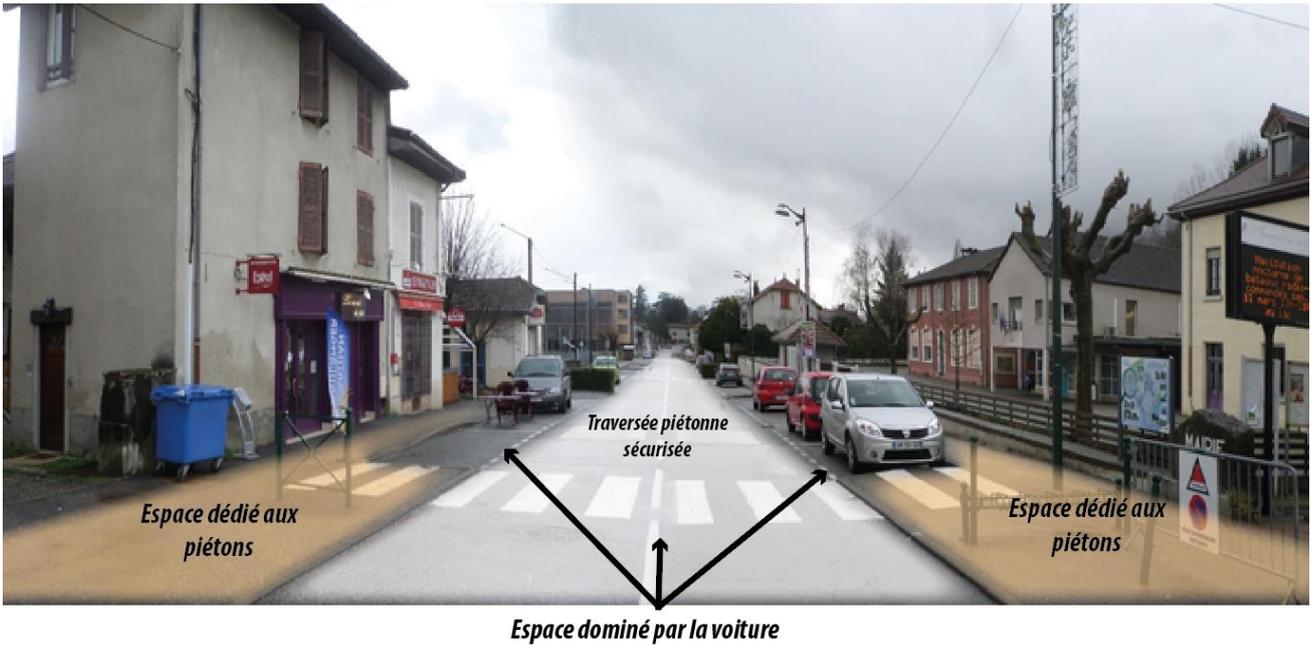
2-L'avenue du Grésivaudan

La voirie centrale est réservée aux flux routiers, comprend un axe de circulation et des stationnements latéraux. Des aménagements types coussins berlinois et passage piéton sécurisent les traversées et la déambulation le long de l'avenue de Savoie-Grésivaudan.

En revanche, aucun aménagement cyclable n'est présent.

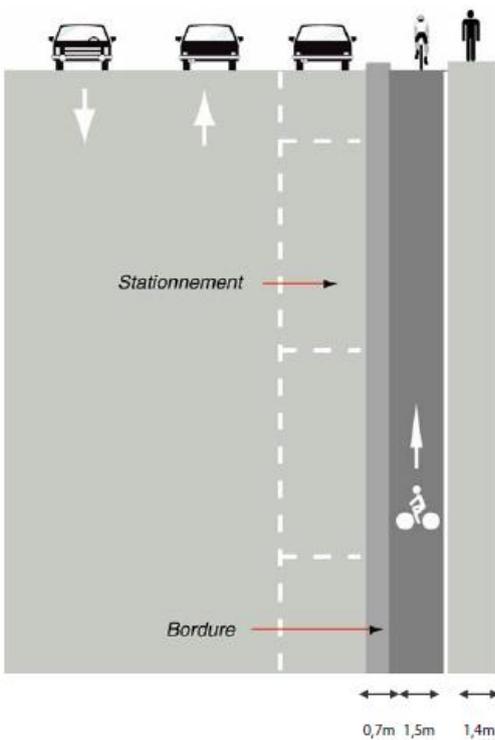
Les trottoirs sont relativement larges côté école et Mairie jusqu'au Carre et rendent possible un aménagement cycle.

Le partage des usages contribue à rendre attractif les équipements, commerces et services existants. Ainsi l'OAP thématique Déplacements est l'occasion de réfléchir sur les mode doux.



Il s'agit ici d'expliciter les usages tout en favorisant les modes doux, notamment du fait des futurs aménagements sur ce secteur (aménagement de la Place de la Cave, constructions de logements futurs...)

Au vu de la largeur des trottoirs depuis la place de la Mairie jusqu'au Carre il serait opportun d'engager une réflexion sur la diversification des usages modes doux. La piste cyclable est (cf.image), intercalée entre le trottoir et le stationnement, créant un sentiment de sécurité et de confort d'usage pour les modes doux.



Le trottoir de l'avenue du Grésivaudan semble suffisamment large pour accueillir ce type d'aménagement.



SYSTEMATISER L'AMENAGEMENT DES CIRCULATIONS DOUCES LORS DE NOUVELLES OPERATIONS :

Il s'agit de garantir la perméabilité des opérations, afin de rendre accessible les points d'intérêt situés à proximité (équipements/services/commerces, intermodalités, lieux d'emplois, ...). Les dessertes internes, la connexion des opérations avec le maillage existant ou à venir (dans l'îlot et de l'îlot vers le tissu existant) sont des conditions indispensables garantissant la perméabilité des espaces publics.

- En lien avec le gestionnaire de la voirie départementale, développer/formaliser des itinéraires modes doux partagés (marquage au sol) : notamment l'itinéraire entre le chef-lieu et la base de loisirs.
- Sécuriser et développer les déplacements modes doux interquartiers
- Réutiliser les chemins ruraux en liaisons douces

DISPOSITION 1.2- DEVELOPPER LA PERMEABILITE DES ESPACES PUBLICS

Voir carte point de blocage dans le maillage déplacements doux

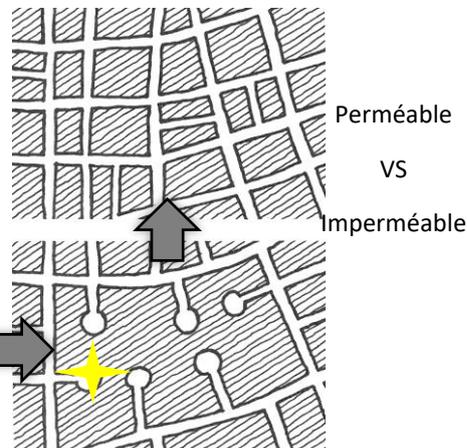
CONNECTER LES MODES DOUX INTRA LOTISSEMENTS

La commune dispose d'un réseau et maillage mode doux très important du fait des politiques d'aménagement, et des nombreux lotissements. Des cheminements doux ont été aménagés simultanément de la construction des lotissements, mais ne sont pas nécessairement connectés, rendant l'espace public peu perméable. Il s'agit ici d'exposer les facteurs de non perméabilité en les espaces publics et publics/privés et de proposer des principes simples facilitant les connexion modes doux :

- Les cheminements piétons intra lotissement sont pourvus d'arceaux à chaque extrémité, priorisant les circulations piétonnes mais pas cyclable. Lever les arceaux
- Inventorier les impasses susceptibles d'être connectées
- Anticiper les connexions douces dans les zones résidentielles, pour tout nouvel aménagement.



*Arceaux peu qualitatifs, n'empêchant pas pour autant le passage de deux roues.
La signalétique se suffit à elle-même*



Des cheminements piétons en impasse ou aux connexions peu heureuse rendant l'espace public peu perméable, induisant un partage des usages peu aisé

POURSUIVRE LE DEVELOPPEMENT DES CONTINUITES MODES DOUX A L'ECHELLE COMMUNALE

Le développement de la perméabilité des espaces publics induit nécessairement un aménagement pensé dans son ensemble et non plus au coup par coup. Il s'agit de mailler le réseau mode doux existant, de le rendre plus dense et donc plus efficient en optimisant les connexions douces.

Les espaces piétons sont arborés et assez qualitatifs. Il s'agira, dans le cadre d'aménagements nouveaux de perpétuer le caractère rural communal.



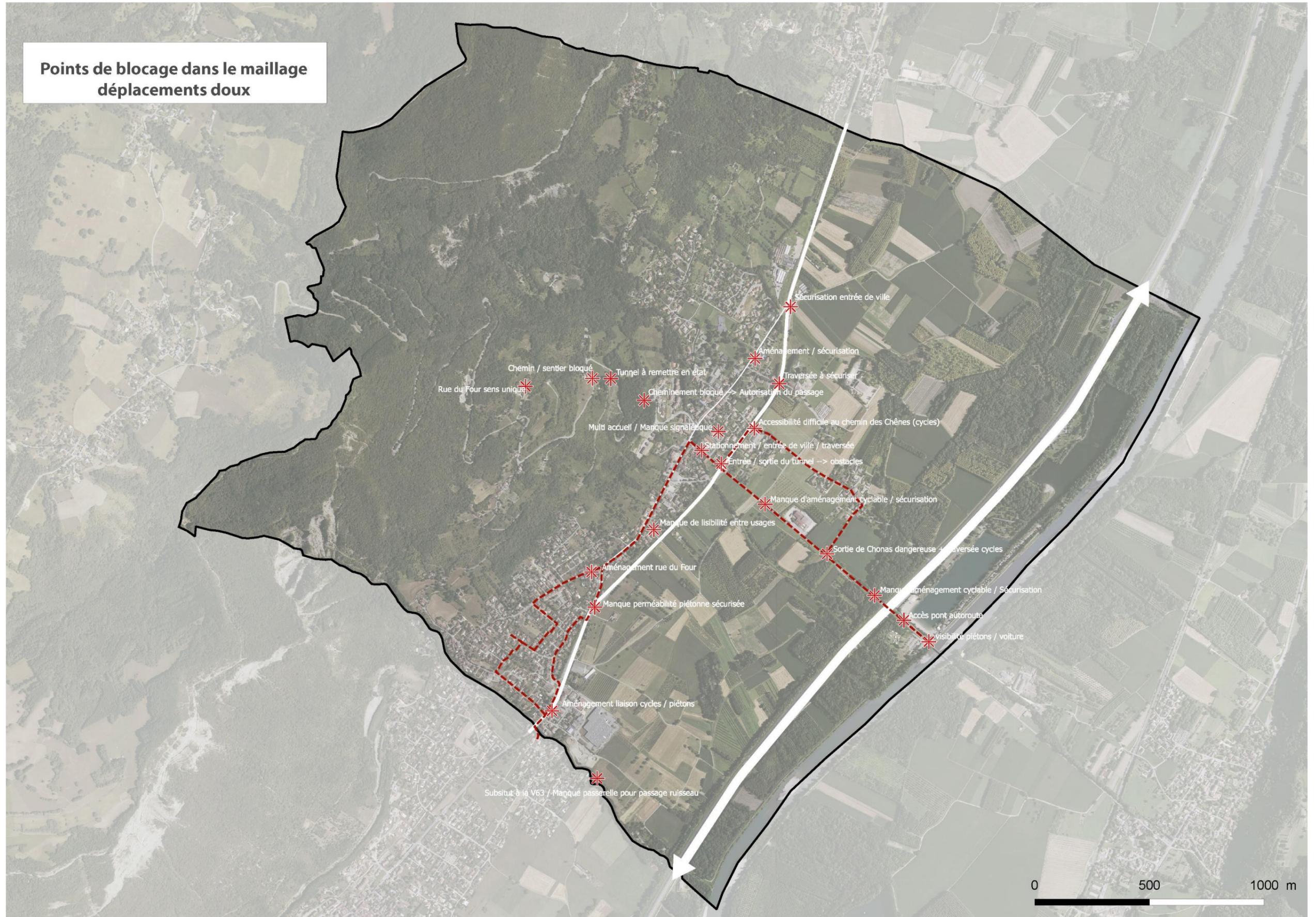
Images à titre illustratif



Le développement de la continuité des modes doux sera fondé sur les principes suivants :

- L'évaluation de la structuration de la trame viaire et urbaine qui définit cette perméabilité : nombre de chemins alternatifs qu'une personne peut utiliser pour expérimenter/ vivre/ ressentir au sein de l'espace public
- L'anticipation des aménagements modes doux pour toute nouvelle opération : il s'agit de connecter les aménagements futurs et existant en développant et densifiant le réseau existant.
- De manière Générale, une très grande perméabilité devrait toujours être encouragée.
- Aménager l'espace pour la sécurité de tous.
- S'assurer de l'accessibilité et d'un confort pour tous.
- Opter pour une signalétique adaptée aux usages souhaités.

Points de blocage dans le maillage déplacements doux



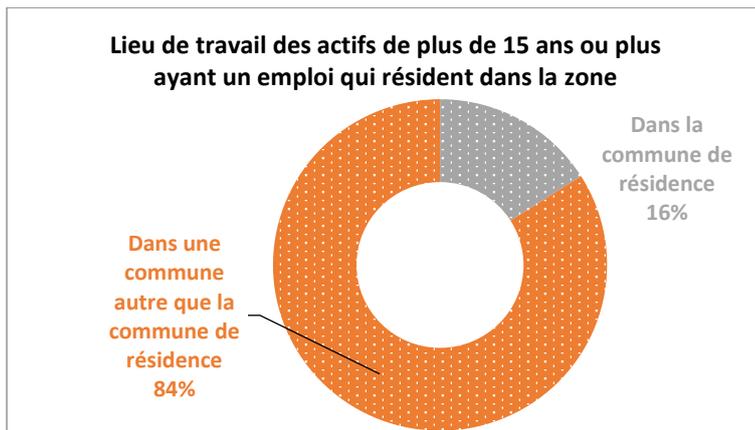
CHAPITRE 2-DEPLACEMENTS MOTORISES

Voir carte armature routière et enjeux liés aux déplacements

Disposition 2.1-APaiser le chef-lieu et la traversée du centre historique

UNE DEPENDANCE AUX VÉHICULES MOTORISÉS

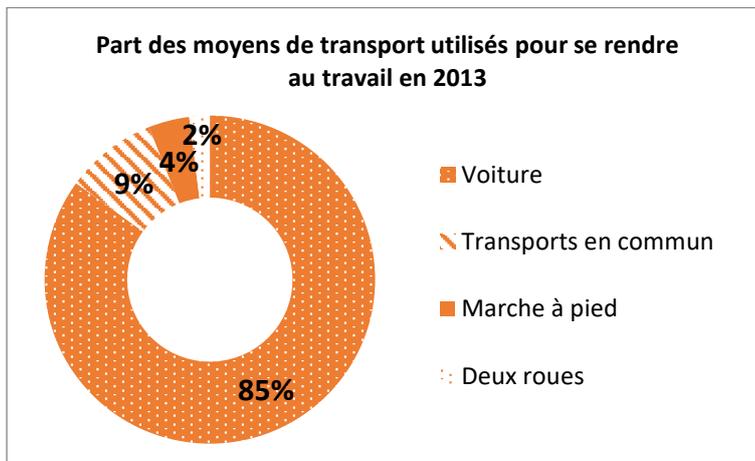
Pour rappel, 96% des ménages ont au moins une voiture et 58% des ménages possèdent deux voitures ou plus, induisant une dépendance marquée à la voiture individuelle. Cela induit des besoins en stationnements et une gestion des entrées et sorties sur la commune ainsi que des déplacements internes.



Une situation géographique stratégique à l'interface entre deux bassins d'emploi conséquent : Chambéry et Grenoble

Une desserte routière facilitant les déplacements motorisés : la RD 1090 et l'A41.

Un réseau de transport en commun bien présent mais peu adapté aux besoins des actifs : Trans'Isère pour les scolaires et le Réseau Tougo



L'avenue de Savoie : le centre historique est très étroit



Les espaces piétons et voitures s'entremêlent. Étroitesse de la voirie qui accueille pourtant de nombreux usages :

- Déplacements motorisés (circulation et stationnements)
- Transport en commun ne pouvant se croiser (voirie insuffisamment dimensionnée).
- Piétons
- Cycles

Il s'agit d'engager une réflexion sur le partage des usages de cette rue ayant une répercussion sur l'ensemble des linéaires communaux :

- Prioriser les modes doux et non plus les véhicules
- Réaliser des aménagements cohérents et maillés, incitant le piéton à se rendre au chef-lieu
- Engager une réflexion sur un itinéraire de transports en commun de substitution sur la portion étroite de l'avenue de Savoie/Grésivaudan.
- Cibler un sens de circulation évitant l'encombrement de cette portion du chef-lieu et renforçant l'accessibilité du chef-lieu.

SECURISER LES ENTREE ET SORTIES DE BOURG

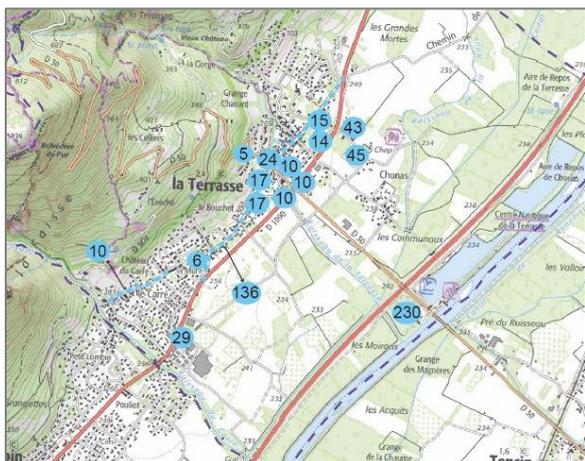
L'apaisement du chef-lieu passe par le réaménagement de voirie et carrefours structurants.

Les entrées et sorties sont nombreuses sur la commune, depuis la RD1090 notamment. Le carrefour de la RD1090 avec la route du Lac est aujourd'hui particulièrement dangereux : visibilité, croisement de deux axes structurants, accessibilité au chef-lieu.

Il s'agira d'engager une réflexion sur ce carrefour en lien avec sa position géographique et stratégique communale (liaison avec Tencin, entrée/sortie directe au chef-lieu, dangerosité).

DISPOSITIONS 2.2- REpondre AUX BESOINS EN STATIONNEMENT DES USAGERS

UN PARC DE STATIONNEMENT SUFFISANT MAIS UNE POLITIQUE A CONSTRUIRE



L'on dénombre sur la commune, 764 places de stationnement principalement situées sur le centre-bourg et la base de loisirs.

Cependant l'effectif tend à réduire au vu des projets en cours sur la commune, qui connaît déjà des points noirs au niveau de la rue du Grésy et de la Cascade par exemple. Cela nécessite de traiter ce phénomène lié au bon vivre ensemble, à l'optimisation de la consommation foncière et à la rationalisation des déplacements.

Le parc de stationnement est aujourd'hui important et répond aux besoins des usagers. Toutefois des points noirs ont été identifiés, à proximité de l'école maternelle notamment.

Il s'agit de :

- Mener un travail sur les usages du parc de stationnement et d'anticiper sur les besoins à venir.
- Employer les dispositifs de régulation des usages du stationnement adaptés (disque bleus, arrêt minute...) sur les espaces jugés stratégiques/ problématique pour la commune.

**PROMOUVOIR DES ESPACES DE STATIONNEMENTS BIEN INTEGRES
DANS LE CONTEXTE URBAIN ET ENVIRONNEMENTAL**

Promouvoir des espaces de stationnements de qualité limitant l'imperméabilisation et l'effet bétonné/nappe, choix des matériaux, végétalisation, ... (impact sur le paysage et la gestion des eaux pluviales). Pour tout nouvel aménagement nécessitant du stationnement, prévoir des matériaux perméables.

Imposer, dans les zones agricoles et naturelles, des aires de stationnement végétalisées et drainantes
Cela permet de se prémunir des risques de ruissellements sur les terrains situés en pente notamment et garanti une meilleure infiltration des eaux pluviales, tout en préservant les caractéristiques « naturelles » du milieu.

Lorsque la configuration du terrain le permet, privilégier d'autres solutions que le stationnement aérien en nappe : souterrain, en ouvrage intégré aux opérations, ...

Permettre la mutabilité des espaces de stationnements : composition / localisation / taille

Principes de végétalisation des stationnements en poche

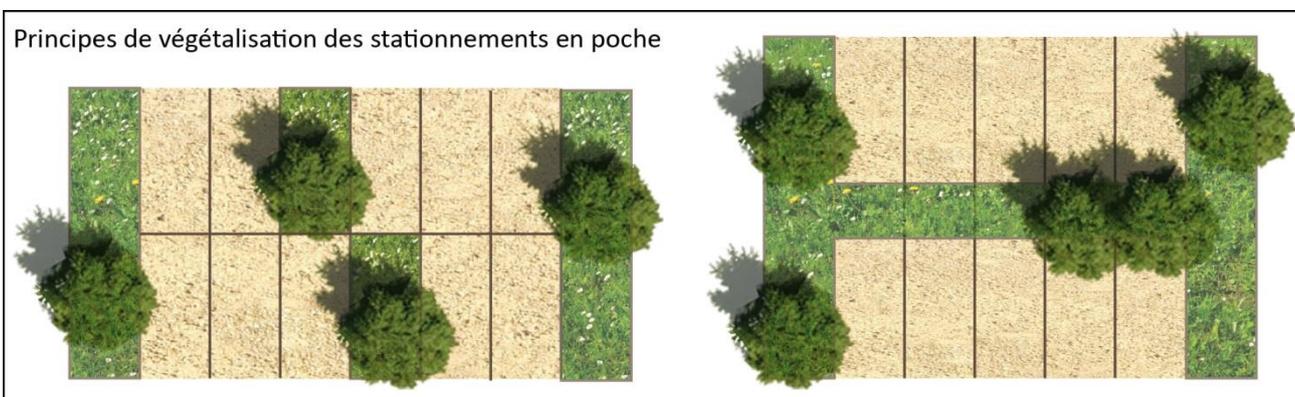


Schéma et image illustratifs

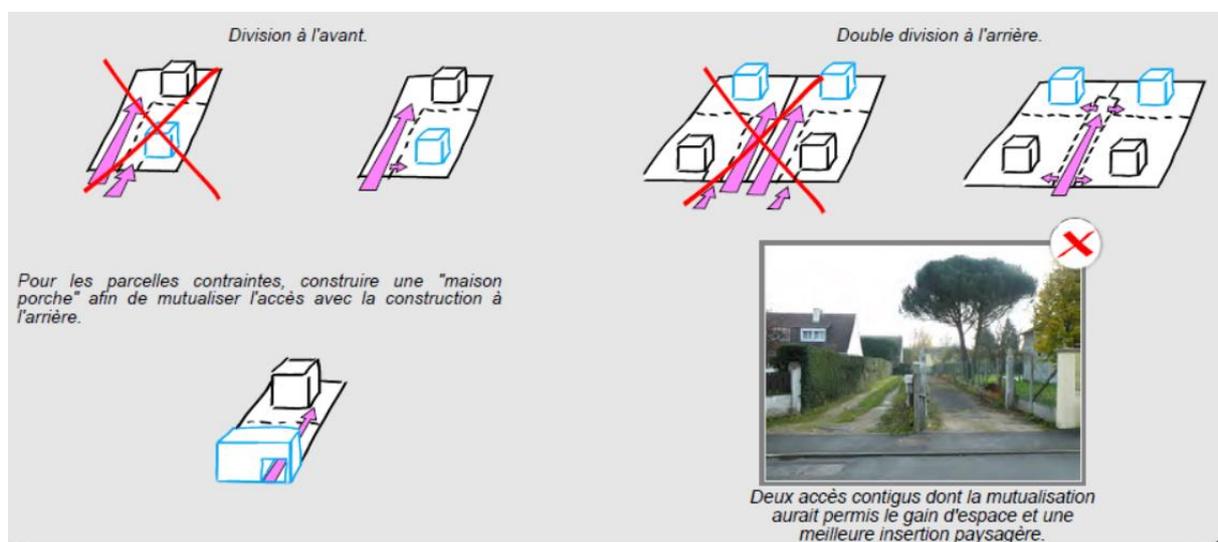


Image illustrative-béton végétalisé

DISPOSITIONS 2.3-OPTIMISER LE FONCIER DEDIE AUX STATIONNEMENTS

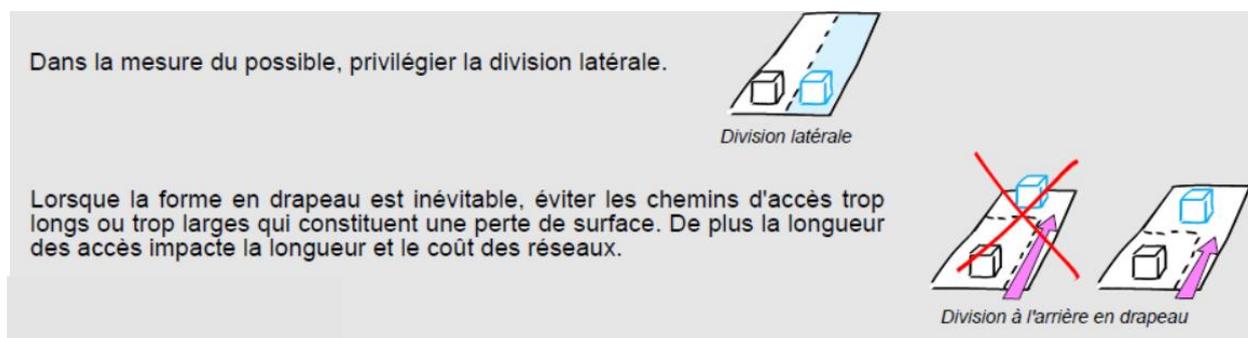
ORGANISATION COMMUNE DU STATIONNEMENT ET LOGIQUE D'UTILISATION DES ESPACES « PERDUS » POUR LA CONSTRUCTION

- Pour les garages collectifs et/ou en souterrain, il ne sera pas admis de séparation physique entre les stationnements (les box sont interdits afin de ne pas favoriser l'utilisation des garages en espace de stockage).
- Les places de stationnement imposées doivent être accessibles en période hivernale (pente inférieure à 20%) afin de ne pas être en situation de carence de places de stationnement au cours de cette période de l'année.
- La question des circulations doit être particulièrement étudiée en cas de projets en densification (divisions parcellaires) :
 - o Mutualiser les accès (gain de foncier, impact paysager moindre, sécurité des piétons, ...) en privilégiant l'accès existant qui pourra être réaménagé (servitude de passage)



Source : CEREMA

- o Eviter la densification en drapeau notamment en fond de parcelle (longueur des réseaux...)

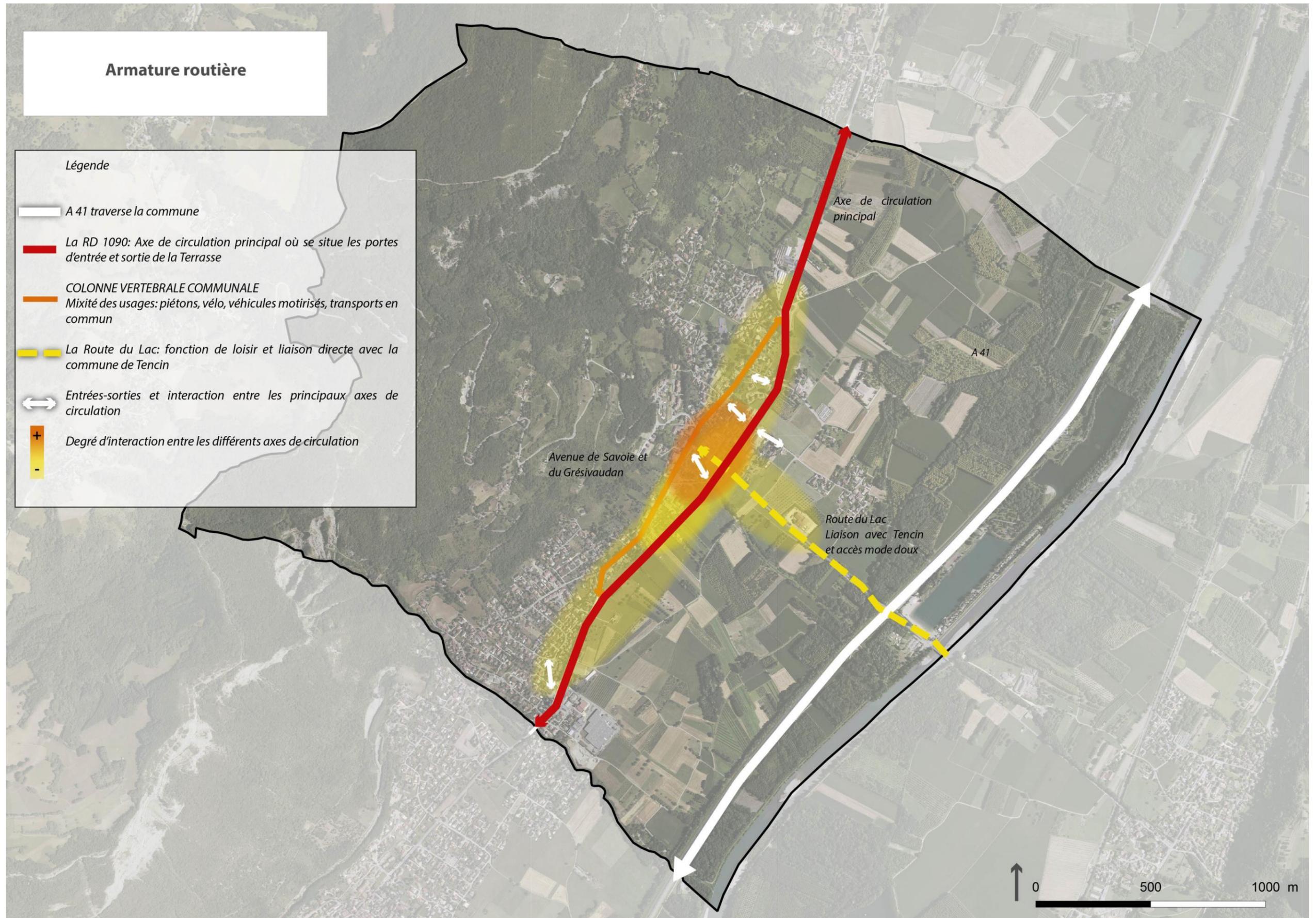


Source : CEREMA

Armature routière

Légende

-  A 41 traverse la commune
-  La RD 1090: Axe de circulation principal où se situe les portes d'entrée et sortie de la Terrasse
- COLONNE VERTEBRALE COMMUNALE**
 -  Mixité des usages: piétons, vélo, véhicules motorisés, transports en commun
 -  La Route du Lac: fonction de loisir et liaison directe avec la commune de Tencin
-  Entrées-sorties et interaction entre les principaux axes de circulation
-  Degré d'interaction entre les différents axes de circulation



Enjeux liés aux déplacements

Légende

Enjeux liés aux mobilités douces

RENFORCER LA PERMEABILITE DES ESPACES PUBLICS ET VALORISER LES MOBILITES ALTERNATIVES

 Valoriser la V63, cheminement structurant à l'échelle communale et intercommunale

 Cheminements doux & cycles souhaités à créer, ou réhabiliter et à sécuriser

Enjeux liés aux transports motorisés

METTRE EN PLACE UNE POLITIQUE DE STATIONNEMENT

 Revoir le dimensionnement des aires de stationnement

APAISER LE CHEF-LIEU

 Arrêts de transports en commun

 Réflexion sur l'itinéraire bus dans le centre historique de la Terrasse

 Accessibilité au coteau nord de la Terrasse

 Anticiper les circulations dans le cadre de nouveaux projets

 Engager la réflexion sur l'aménagement du carrefour entre la Route du Lac et la RD 1090

