



5 – O RIENTATIONS D' A MÉNAGEMENT ET DE P ROGRAMMATION

5-8 - OAP thématique F « Mobilités »

ARRÊT PROJET

Décembre 2025

Dossier certifié conforme par M le Président et annexé à la présente délibération de la Communauté de Communes Rumilly Terre de Savoie du 15 décembre 2025 arrêtant le projet de révision générale du PLUI-HM.

Le Président,
François RAVOIRE



SOMMAIRE

INTRODUCTION.....	3
QU'EST-CE QU'UNE OAP ?	3
LES ORIENTATIONS D'AMENAGEMENT ET DE PROGRAMMATION (OAP) THEMATIQUES	4
COMMENT UTILISER LES OAP THEMATIQUES ?	4
L'INTEGRATION DES MOBILITES DANS LES OAP DU PLUI-HM : CADRE REGLEMENTAIRE	5
THEMATIQUE 1 MAILLAGE DES MOBILITES ACTIVES.....	8
ORIENTATIONS GÉNÉRALES / DES AMÉNAGEMENTS SÉCURITAIRES ADAPTÉS AUX CONTEXTES.....	10
ACTION 1 / Sécuriser les parcours vélo depuis Rumilly, en direction de Chavanod (Grand Annecy).....	12
ACTION 2 / Favoriser l'accessibilité vélo à la future halte ferroviaire d'Hauteville-Marcellaz.....	16
ACTION 3 / Sécuriser les parcours vélo depuis Rumilly, en direction de Vaulx.....	17
ACTION 4 / Connecter la frange nord-est du territoire à Vaulx.....	20
ACTION 5 / Connecter la frange nord-ouest du territoire à Vallières-sur-Fier	21
ACTION 6 / Connecter la frange ouest du territoire à Rumilly.....	24
ACTION 7 / Connecter la frange sud du territoire à Rumilly.....	26
ACTION 8 / Renforcer le maillage cyclable en direction de la frange Sud Est, complémentairement à la véloroute des 5 Lacs	29
ACTION 9 / Renforcer le maillage cyclable aux portes du centre-ville de Rumilly.....	30
THEMATIQUE 2 GESTION DU STATIONNEMENT	32
ACTION 1 Encadrer l'offre de stationnement en centre-ville.....	33
ACTION 2 Envisager la complémentarité des modes par une localisation stratégique du stationnement.....	33
ACTION 3 Penser le stationnement à l'échelle de chaque opération	33
THEMATIQUE 3 FAVORISER L'INTERMODALITE	34
ACTION 1 Créer des aires de mobilités locales.....	35
ACTION 2 Renforcer la pratique du covoiturage	36
ACTION 3 Poursuivre le développement de services et aménagements adaptés et sécurisés, afin d'encourager la pratique du vélo.....	36
THEMATIQUE 4 CŒUR DE VILLE	37
ACTION 1 Apaiser les circulations automobiles et désengorger le centre-ville	37
ACTION 2 Faire de la gare de Rumilly un pôle multimodal attractif et efficace	38
ACTION 3 Renforcer la place des modes actifs en cœur de ville	38
ACTION 4 Encadrer les livraisons dans le centre-ville	38

INTRODUCTION

Qu'est-ce qu'une OAP ?

L'orientation d'aménagement et de programmation (OAP) est un outil d'urbanisme réglementaire permettant de définir de manière qualitative les ambitions et la stratégie d'une collectivité territoriale en termes d'aménagement dans certains secteurs stratégiques ou sur certaines thématiques.

C'est un outil offert aux collectivités pour leur permettre de maîtriser les projets.

Elles sont obligatoires dans les zones à urbaniser.

Le contenu des OAP est encadré par les articles L.151-6 et suivants du Code de l'Urbanisme.

En cohérence avec le projet d'aménagement et de développement durables, les orientations d'aménagement et de programmation :

- comprennent des dispositions portant sur l'aménagement, l'habitat, les transports, les déplacements et, en zone de montagne, sur les unités touristiques nouvelles.
- définissent un échéancier prévisionnel d'ouverture à l'urbanisation des zones à urbaniser et de réalisation des équipements correspondant à chacune d'elles, le cas échéant.
- définissent les actions et opérations nécessaires pour mettre en valeur les continuités écologiques

Ces orientations peuvent être relatives à des quartiers ou à des secteurs à mettre en valeur, réhabiliter, structurer ou aménager. Elles peuvent prendre la forme de schémas d'aménagement et préciser les principales caractéristiques des voies et espaces publics (OAP sectorielles).

Elles peuvent définir les actions et opérations nécessaires pour mettre en valeur l'environnement, notamment les continuités écologiques, les paysages, les entrées de villes et le patrimoine, lutter contre l'insalubrité, permettre le renouvellement urbain et assurer le développement de la commune (OAP thématiques).

Les Orientations d'Aménagement et de Programmation (OAP) thématiques

Le PLUiHM contient 7 OAP thématiques. Ces orientations sont à respecter sur l'ensemble du territoire et également dans les secteurs concernés par une OAP sectorielles le cas échéant.

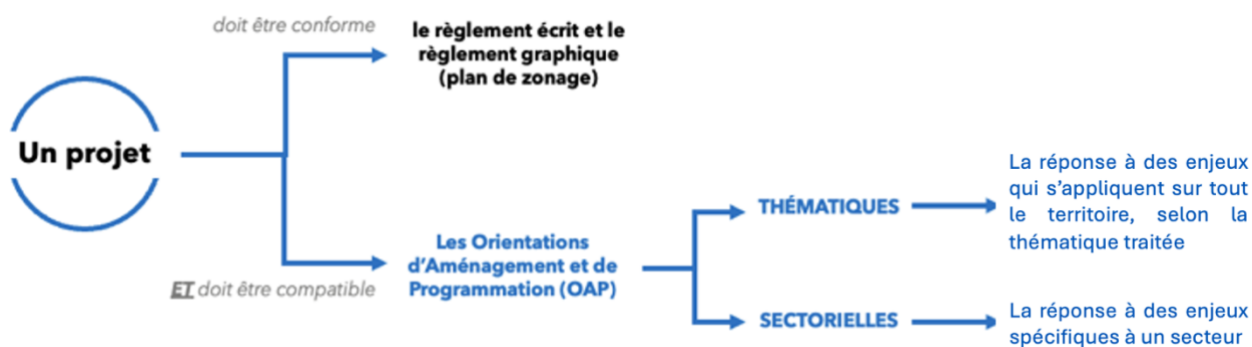
- L'OAP A « dynamique écologique et adaptation au changement climatique des espaces urbains »
- L'OAP B « Franges urbaines et rurales »
- L'OAP C « mise en valeur des anciennes granges »
- L'OAP D « Recyclage du foncier économique »
- L'OAP E « Cycles de l'Eau »
- L'OAP F « Mobilités »
- L'OAP G « Trame Verte Urbaine du centre-ville élargi de Rumilly »

Comment utiliser les OAP thématiques ?

Les orientations écrites et graphiques sont des documents opposables aux autorisations d'urbanisme.

Tout projet public ou privé devra être compatible avec l'orientation d'aménagement et de programmation et ses documents graphiques : cela implique de ne pas contredire les orientations définies.

Les orientations d'aménagement et de programmation ne sont pas des règles mais des **orientations**. Elles **complètent le règlement** car tous les éléments d'un projet urbain ne peuvent pas être traduits réglementairement. Ce rapport juridique est plus souple que le rapport entre le projet et le règlement, qui est celui de la conformité.



Un projet non concerné par une OAP sectorielle peut aussi avoir à intégrer les dispositions d'une OAP thématique selon sa situation (périmètre de centralité, interface avec un espace agricole ou un espace boisé, ...)

Idem pour un site d'OAP sectorielle : il peut avoir aussi à intégrer en complément les dispositions d'une ou plusieurs OAP thématiques selon sa situation (périmètre de centralité, interface avec un espace agricole ou un espace boisé, ...)

Les orientations et leurs illustrations présentées plus après n'ont pas pour objectif de tracer avec précision les implantations des constructions ou des aménagements. Il s'agit de décrire les qualités souhaitées des espaces libres, de l'intégration urbaine ainsi que la vocation du site. Les porteurs de projet disposent de marges de manœuvre pour traduire ces orientations.

INTRODUCTION

L'intégration des mobilités dans les OAP du PLUi-HM : cadre réglementaire

Les orientations d'aménagement du PLUi valant plan de mobilité sont encadrées par l'article L151-47 du Code de l'Urbanisme :

Le plan local d'urbanisme tenant lieu de plan de mobilité poursuit les objectifs énoncés aux articles [L. 1214-1](#) et [L. 1214-2](#) du code des transports.

Il comprend :

1° Des orientations d'aménagement et de programmation qui précisent les actions et opérations d'aménagement visant à poursuivre les principes et les objectifs énoncés aux articles L. 1214-1 et L. 1214-2 du code des transports ;

[...]

Le Code des transports régit les principes et objectifs du plan de mobilités, cités dans les articles suivants :

Article L1214-1 du Code des transports modifié par la Loi n°2019-1428 du 24 décembre 2019 – art. 16 (V)

Le plan de mobilité détermine les principes régissant l'organisation de la mobilité des personnes et du transport des marchandises, la circulation et le stationnement dans le ressort territorial de l'autorité organisatrice de la mobilité. Il est élaboré par cette dernière en tenant compte de la diversité des composantes du territoire ainsi que des besoins de la population, en lien avec les collectivités territoriales limitrophes. Le plan de mobilité vise à contribuer à la diminution des émissions de gaz à effet de serre liées au secteur des transports, selon une trajectoire cohérente avec les engagements de la France en matière de lutte contre le changement climatique, à la lutte contre la pollution de l'air et la pollution sonore ainsi qu'à la préservation de la biodiversité.

NOTA :

Conformément au II de l'article 16 de la loi n° 2019-1428 du 24 décembre 2019, les présentes dispositions entrent en vigueur le 1er janvier 2021.

Les dispositions du code des transports dans leur rédaction résultant des 2° à 5°, des 7° à 15°, des 17° et des 19° à 25° du I du présent article s'appliquent aux plans de déplacements urbains, aux plans locaux de mobilité et aux plans locaux d'urbanisme en tenant lieu mentionnés au deuxième alinéa de l'article L. 151-44 du code de l'urbanisme approuvés au 31 décembre 2020, à compter de leur prochaine révision ou de leur prochaine évaluation réalisée dans les conditions prévues à l'article L. 1214-8 du code des transports

Article L1214-2 du Code des transports modifié par la Loi n°2021-1104 du 22 août 2021 – art. 108 (V)

Le plan de mobilité vise à assurer :

1° L'équilibre durable entre les besoins en matière de mobilité et de facilités d'accès, d'une part, et la protection de l'environnement et de la santé, d'autre part, en tenant compte de la nécessaire limitation de l'étalement urbain telle qu'encadrée par les plans locaux d'urbanisme ou les plans locaux d'urbanisme intercommunaux ;

2° Le renforcement de la cohésion sociale et territoriale, notamment l'amélioration de l'accès aux services de mobilité des habitants des territoires moins denses ou ruraux et des quartiers prioritaires de la politique de la ville ainsi que des personnes handicapées ou dont la mobilité est réduite ;

INTRODUCTION

3° L'amélioration de la sécurité de tous les déplacements, en opérant, pour chacune des catégories d'usagers, un partage de la voirie équilibré entre les différents modes de transport et en effectuant le suivi des accidents impliquant au moins un piéton, un cycliste ou un utilisateur d'engin de déplacement personnel ;

4° La diminution du trafic automobile et le développement des usages partagés des véhicules terrestres à moteur ;

5° Le développement des transports collectifs et des moyens de déplacement les moins consommateurs d'énergie et les moins polluants, notamment l'usage de la bicyclette et la marche à pied ;

6° L'amélioration de l'usage du réseau principal de voirie dans l'agglomération, y compris les infrastructures routières nationales et départementales, par une répartition de son affectation entre les différents modes de transport et des mesures d'information sur la circulation ;

7° L'organisation du stationnement sur la voirie et dans les parcs publics de stationnement, notamment en définissant les zones où la durée maximale de stationnement est réglementée, les zones de stationnement payant, les emplacements réservés aux personnes handicapées ou dont la mobilité est réduite, la politique de tarification des stationnements sur la voirie et dans les parcs publics corrélée à la politique de l'usage de la voirie, les modalités particulières de stationnement et d'arrêt des véhicules de transport public, des taxis et des véhicules de livraison de marchandises, les mesures spécifiques susceptibles d'être prises pour certaines catégories d'usagers, de véhicules ou de modalités de transport, notamment tendant à favoriser le stationnement des résidents et des véhicules bénéficiant d'un signe distinctif de covoiturage créé en application des articles L. 1231-15 ou L. 1241-1 ou bénéficiant du label " auto-partage " ;

7° bis La localisation des parcs de rabattement à proximité des gares ou aux entrées de villes, le nombre de places de stationnement de ces parcs, en cohérence avec les conditions de desserte en transports publics réguliers de personnes du territoire couvert par le plan de mobilité, et la mise en place de stationnements sécurisés pour les vélos et engins de déplacement personnel ;

8° L'organisation des conditions d'approvisionnement de l'agglomération nécessaires aux activités commerciales et artisanales et des particuliers, en mettant en cohérence les horaires de livraison et les poids et dimensions des véhicules de livraison dans le ressort territorial de l'autorité organisatrice de la mobilité, en prenant en compte les besoins en surfaces nécessaires aux livraisons pour limiter la congestion des voies et aires de stationnement, en améliorant la préservation, le développement et l'utilisation des infrastructures logistiques existantes, notamment celles situées sur les voies de pénétration autres que routières et en précisant la localisation des infrastructures et équipements à venir, dans une perspective multimodale ;

9° L'amélioration des mobilités quotidiennes des personnels des entreprises et des collectivités publiques en incitant ces divers employeurs, notamment dans le cadre d'un plan de mobilité employeur ou en accompagnement du dialogue social portant sur les sujets mentionnés au 8° de l'article L. 2242-17 du code du travail, à encourager et faciliter l'usage des transports en commun et le recours au covoiturage, aux autres mobilités partagées et aux mobilités actives ainsi qu'à sensibiliser leurs personnels aux enjeux de l'amélioration de la qualité de l'air ;

9° bis L'amélioration des mobilités quotidiennes des élèves et des personnels des établissements scolaires, en incitant ces établissements à encourager et faciliter l'usage des transports en commun et le recours au covoiturage, aux autres mobilités partagées et aux mobilités actives ;

INTRODUCTION

9° ter L'amélioration des conditions de franchissement des passages à niveau, notamment pour les cyclistes, les piétons et les véhicules de transport scolaire ;

10° L'organisation d'une tarification et d'une billettique intégrées pour l'ensemble des déplacements, incluant sur option le stationnement en périphérie et favorisant l'utilisation des transports collectifs par les familles et les groupes ;

11° La réalisation, la configuration et la localisation d'infrastructures de charge destinées à favoriser l'usage de véhicules électriques ou hybrides rechargeables ainsi que la localisation du réseau d'avitaillement à carburant alternatif tel que précisé à l'article 39 decies A du code général des impôts. Le plan de mobilité peut tenir lieu de schéma directeur de développement des infrastructures de recharges ouvertes au public pour les véhicules électriques et les véhicules hybrides rechargeables mentionné à l'article L. 353-5 du code de l'énergie.

Conformément au I de l'article 108 de la loi n° 20121-1104 du 22 août 2021, ces dispositions s'appliquent aux plans de mobilité et aux plans locaux d'urbanisme tenant lieu de plan de mobilité mentionnés au deuxième alinéa de l'article L. 151-44 du code de l'urbanisme dont l'élaboration ou la révision est décidée par l'organe délibérant de l'autorité organisatrice de la mobilité après la publication de ladite loi.

THEMATIQUE 1

MAILLAGE DES MOBILITES ACTIVES

DEFINITION

Cette première thématique porte sur les modes de transports dits « actifs », qui désignent, par définition, les déplacements non carbonés ou très faiblement carbonés, comme le vélo (avec ou sans assistance électrique), la marche à pied, ainsi que les engins de déplacements personnels (trottinettes avec ou sans assistance électrique, ...). Elle permet de traduire dans les pièces opposables du PLUiHM, de façon territorialisée, les orientations stratégiques du Programme d'Orientations et d'Actions (POA Mobilités) visant à améliorer et à favoriser l'utilisation de modes alternatifs à la voiture moins consommateurs d'énergie et moins polluants, et plus particulièrement :

- L'Orientation stratégique n°1 relative à la mise en œuvre du schéma directeur des mobilités actives de la ville de Rumilly
- L'Orientation stratégique n°3 relative au maillage cyclable du territoire

Les dispositions de la présente OAP peuvent le cas échéant aussi être traduites par des emplacements réservés au règlement graphique.

ENJEUX

> Développer et promouvoir la pratique du vélo, en particulier dans le centre-ville de Rumilly, en construisant un réseau attractif (itinéraires continus, sécurisés, etc...).

> Tenir compte du développement du vélo électrique, qui représente un potentiel de développement important pour ce moyen de transport, alors que les infrastructures actuelles peuvent être améliorées, notamment en termes de continuités.

> Privilégier des parcours cyclables à l'écart des axes les plus fréquentés.

> Tenir compte des fonctionnalités agricoles, en s'appuyant autant que possible sur les tracés existants.

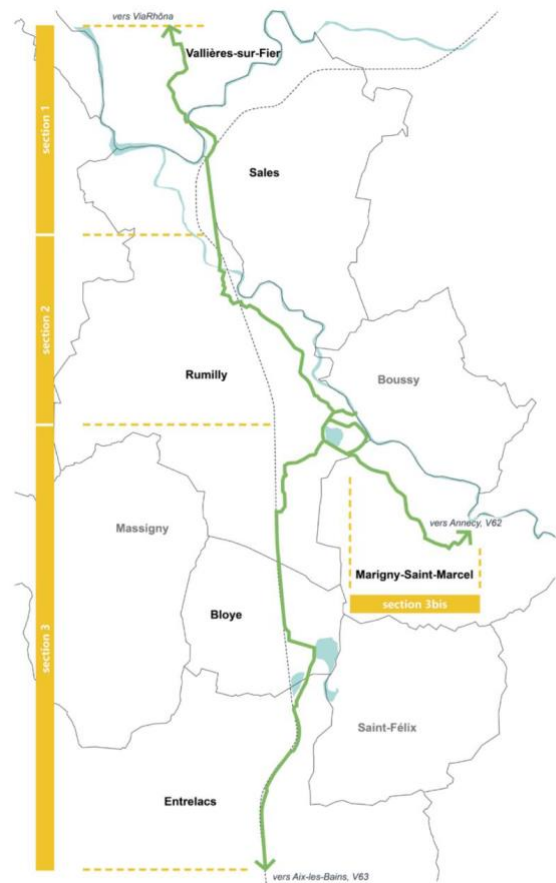


Les actions liées à la mise en œuvre de la véloroute « des 5 lacs » ne sont pas décrites ici. Il s'agit d'un projet porté notamment par la Région et par le Département.

Ce projet fait toutefois l'objet d'emplacements réservés pour permettre sa réalisation.

Cet itinéraire pourra nécessiter :

- des adaptations des largeurs des chemins empreintés (principe général d'un profil de 3 m + accotements)
- l'aménagement de voie verte en site propre lorsque le tracé passe par une route départementale à forte circulation (portions sur la RD3 à Marigny-Saint-Marcel).



Tracé de la véloroute de l'Albanais

ORIENTATIONS GÉNÉRALES / DES AMÉNAGEMENTS SÉCURITAIRES ADAPTÉS AUX CONTEXTES

	Aménagement cyclable à prévoir le long des routes départementales hors agglomération, ou en agglomération (uniquement sur les routes à grande circulation). ➤ Pour les routes départementales hors RD16/RD3/RD910/RD14, des aménagements type bande cyclable ou bande dérasée, chicanes, chaussée à voie centrale banalisée peuvent être proposés  ➤ Pour les routes départementales RD16/RD3/RD910/RD14, des aménagements type piste cyclable seront privilégiés sauf problématique technique. 
	Aménagement cyclable à prévoir le long des voies communales hors agglomération. ➤ Des aménagements type signalétique au sol, bande cyclable ou bande dérasée, chicanes, chaussée à voie centrale banalisée peuvent être proposés.
	Aménagement cyclable à prévoir le long de chemins ruraux ➤ Dans ce cas de figure, les revêtements proposés devront prendre en compte à la fois le confort des cyclistes mais aussi la praticabilité agricole de ces itinéraires. ➤ Des légers confortements du profil peuvent parfois être rendus nécessaires (profil recherché de 3 m + accotements). Toutefois, les aménagements à prévoir devront faire l'objet d'une concertation préalable avec les agriculteurs concernés, de telle façon à prendre en compte leurs enjeux, comme, par exemple, la sécurité des accès aux exploitations et les éventuels conflits d'usage entre circulations agricoles et circulations vélo.
	Aménagement ou ouvrage à créer pour assurer la continuité du cheminement

	Voirie en agglomération, adaptée pour un usage mixte de la chaussée. ➤ Il s'agit ici principalement de zones 30, ou de de section à 50 km/h avec un trafic modéré.
	Principaux parcours vélos sécurisés existants hors agglomération.
	Tracé de la véloroute des 5 Lacs (aménagement prévus d'ici 2029)
	Principales liaisons cycles existantes ou à aménager aux portes du centre-ville de Rumilly
	Principaux arrêts du réseau J'YBus hors périmètre urbain de Rumilly

ACTION 1 / Sécuriser les parcours vélo depuis Rumilly, en direction de Chavanod (Grand Annecy)

OBJECTIF Limiter le passage par la route des Creuses et connecter les centre-bourgs et les centres-villages

Commune : SALES

ORIENTATIONS SCHEMATIQUES



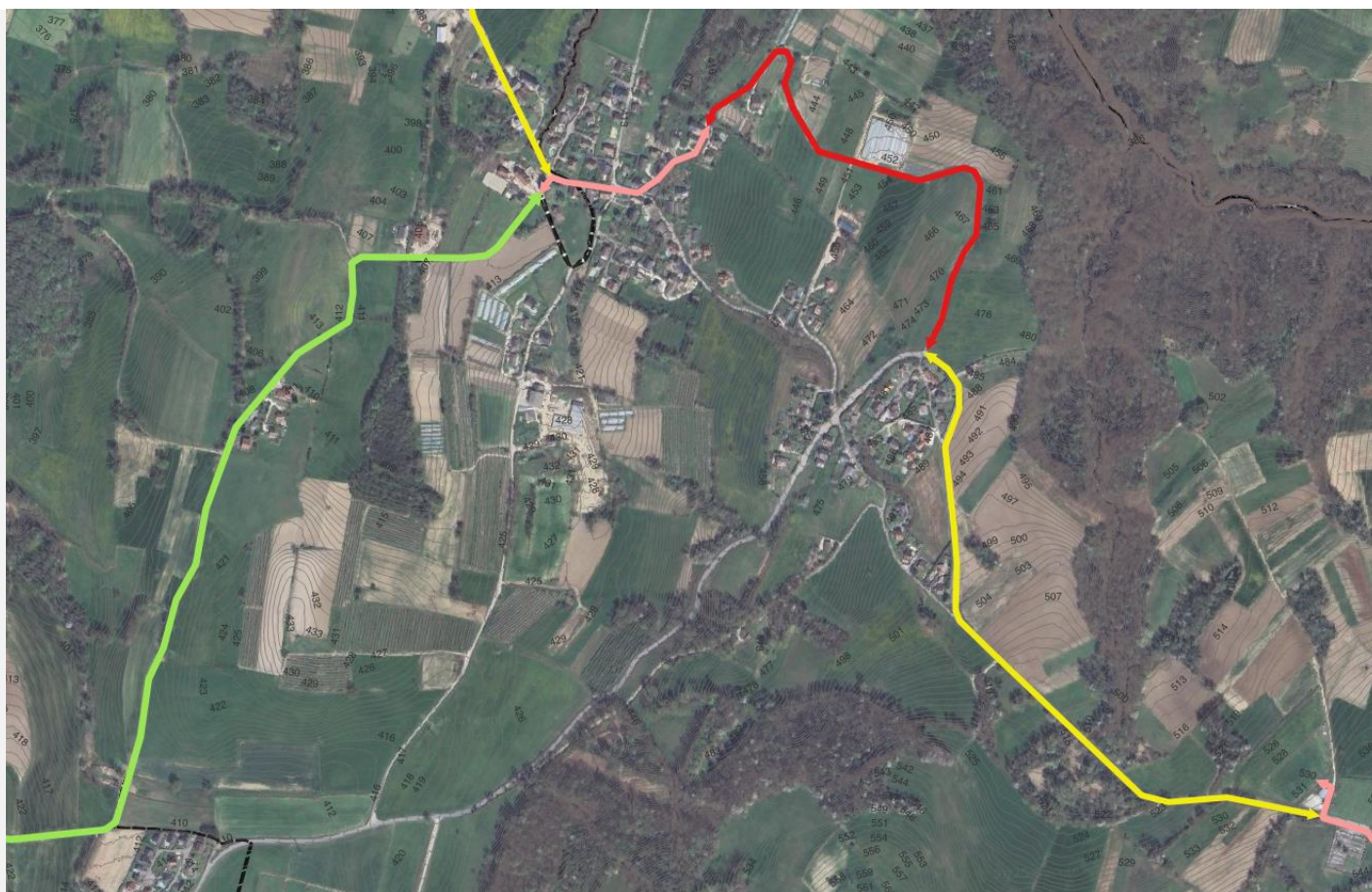
- Le tracé priorise l'accroche du secteur de Couty (renouvellement urbain et densification importante) avec le Chef-lieu (et ses équipements / services) par la voie communale. Cet axe présente toutefois une déclivité importante sur environ 400 au niveau du chemin des Écoliers. Après le passage du Chef-lieu, le passage par les chemins ruraux en direction de Faramaz est privilégié.
- A terme, il est aussi envisagé de tirer parti de la suppression de la STEU actuelle de Rumilly pour réaliser une passerelle permettant de relier plus directement le secteur de Couty /Chef-lieu à la gare de Rumilly.

ACTION 1 / Sécuriser les parcours vélo depuis Rumilly, en direction de Chavanod (Grand Annecy)

OBJECTIF Limiter le passage par la route des Creuses et connecter les centre-bourgs et les centres-villages

Commune : MARCELLAZ-ALBANAIS

ORIENTATIONS SCHEMATIQUES



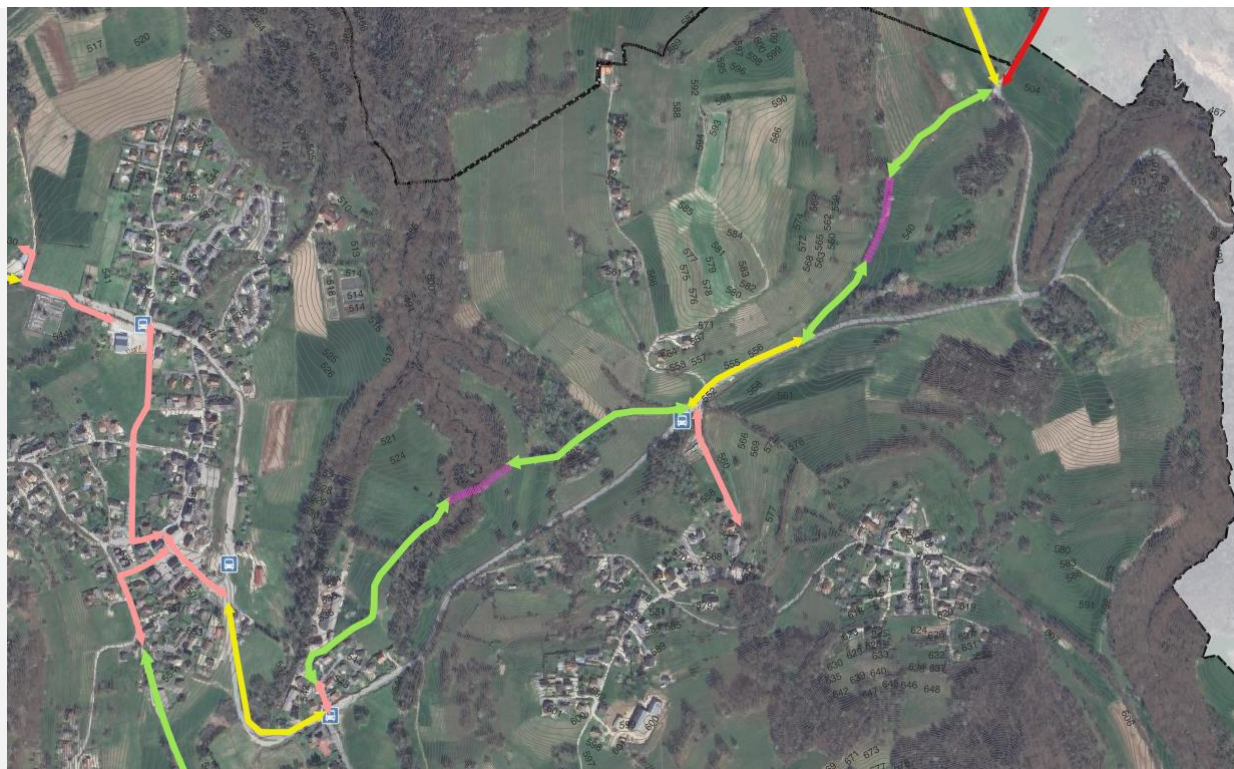
- Une fois le hameau de Faramaz atteint, le passage par la route des Combes permet de retrouver la route des Creuses en (quasi) point haut, avec une topographie et un profil plus favorable aux aménagements cyclables, jusqu'à l'entrée du Chef-lieu (futur pôle sportif et loisirs).

ACTION 1 / Sécuriser les parcours vélo depuis Rumilly, en direction de Chavanod (Grand Annecy)

OBJECTIF Limiter le passage par la route des Creuses et connecter les centre-bourgs et les centres-villages

Commune : MARCELLAZ-ALBANAIS

ORIENTATIONS SCHEMATIQUES



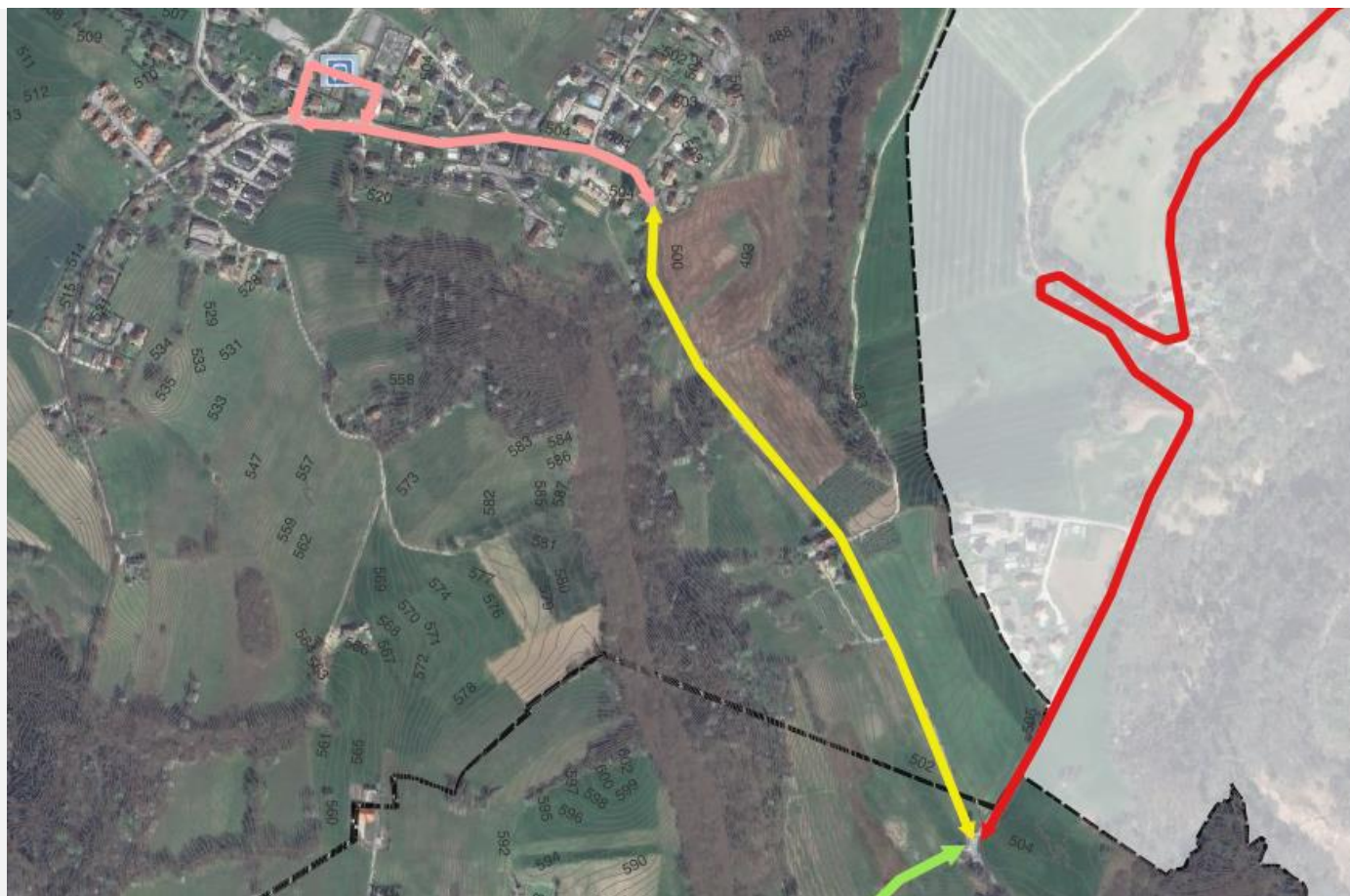
- La traversée urbaine du Chef-lieu sera privilégiée, plutôt que la RD16. Un traitement paysager de l'entrée urbaine du Chef-lieu entre les Prailles et le giratoire du centre-bourg sera aussi l'opportunité de conforter/sécuriser les mobilités actives.
- Depuis les Prailles, le parcours privilégiera le chemin rural existant jusqu'à l'arrêt de transports en commun de Joudrain/Oilly. Cet axe permettra ainsi de connecter ces hameaux au Chef-lieu. A noter qu'un ouvrage de franchissement du cours d'eau devra être prévu.
- Le chemin rural sera aussi mobilisé (et sa continuité assurée) pour rejoindre la route d'Étercy. L'accès à Chavanod sera ensuite privilégié par la route de Belleville, afin d'éviter la section plus contrainte de la RD16.

ACTION 1 / Sécuriser les parcours vélo depuis Rumilly, en direction de Chavanod (Grand Annecy)

OBJECTIF Limiter le passage par la route des Creuses et connecter les centre-bourgs et les centres-villages

Commune : ÉTERCY

ORIENTATIONS SCHÉMATIQUES



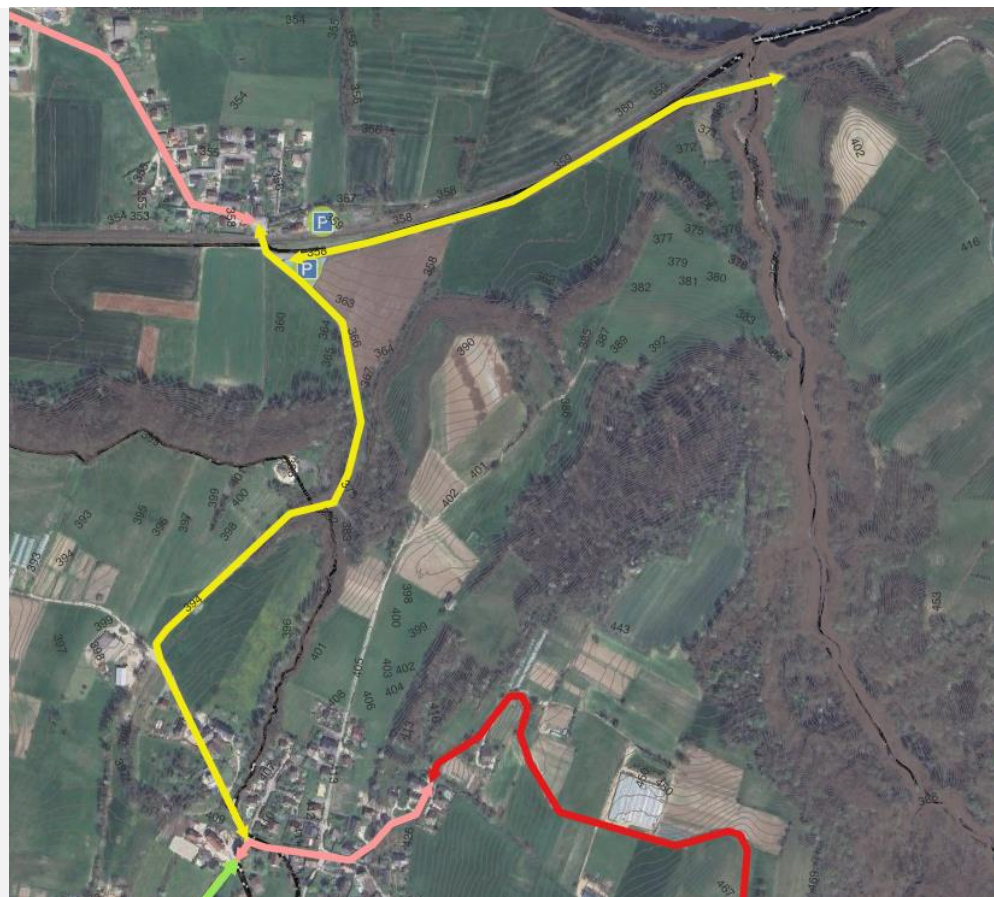
- Une sécurisation de la partie hors agglomération de la route d'Étercy sera recherchée pour connecter le Chef-lieu au réseau cyclable.

ACTION 2 / Favoriser l'accessibilité vélo à la future halte ferroviaire d'Hauteville-Marcellaz

OBJECTIF Anticiper les aménagements futurs pour l'affirmation d'un pôle multimodal.

Communes : MARCELLAZ-ALBANAIS /
ÉTERCY / HAUTEVILLE-SUR-FIER

ORIENTATIONS SCHEMATIQUES



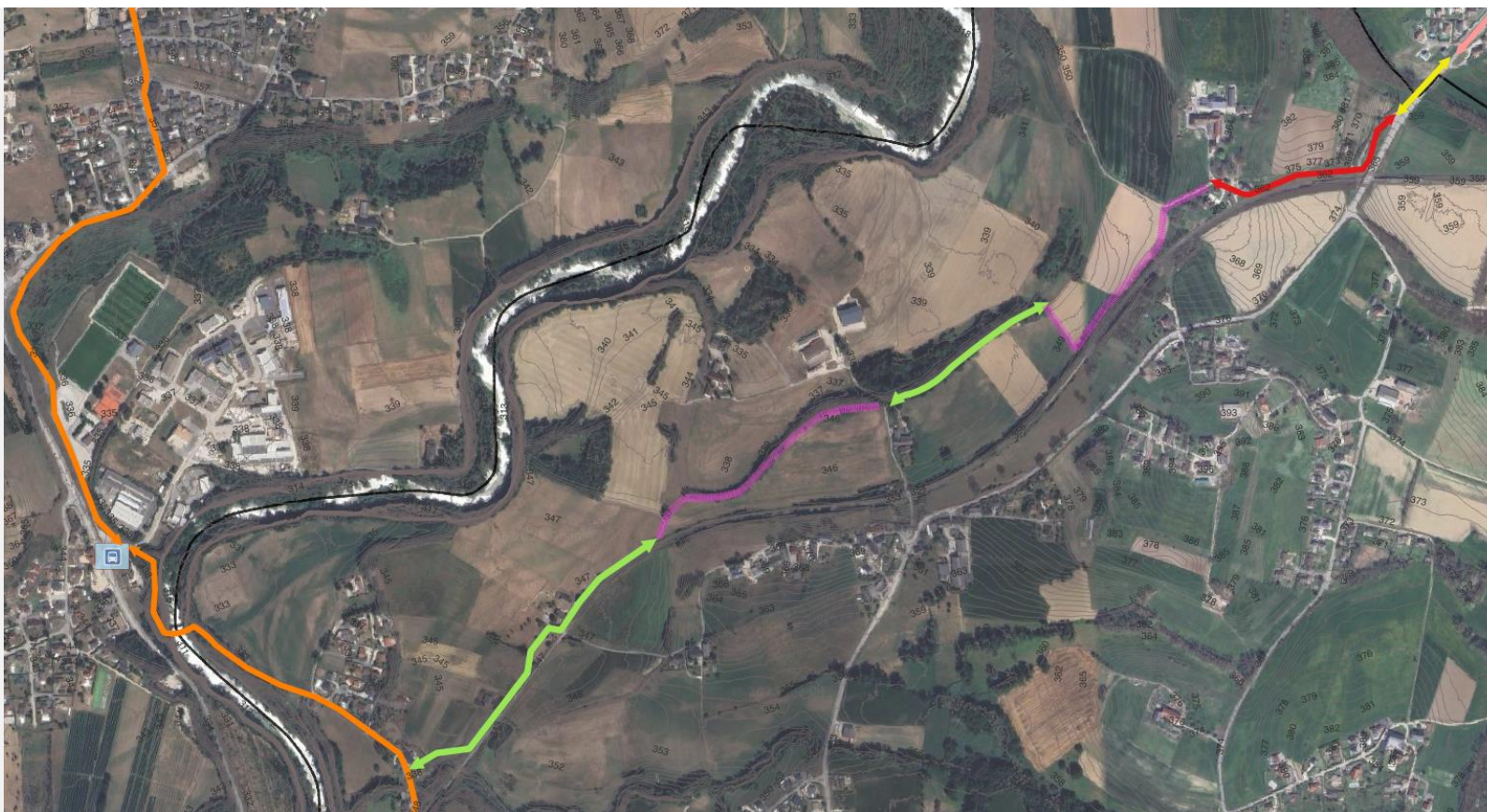
- Ces aménagements passent essentiellement par la sécurisation des routes départementales.

ACTION 3 / Sécuriser les parcours vélo depuis Rumilly, en direction de Vaulx

OBJECTIF Limiter le passage par la RD3 et connecter les centre-bourgs et les centres-villages

Commune : SALES

ORIENTATIONS SCHEMATIQUES



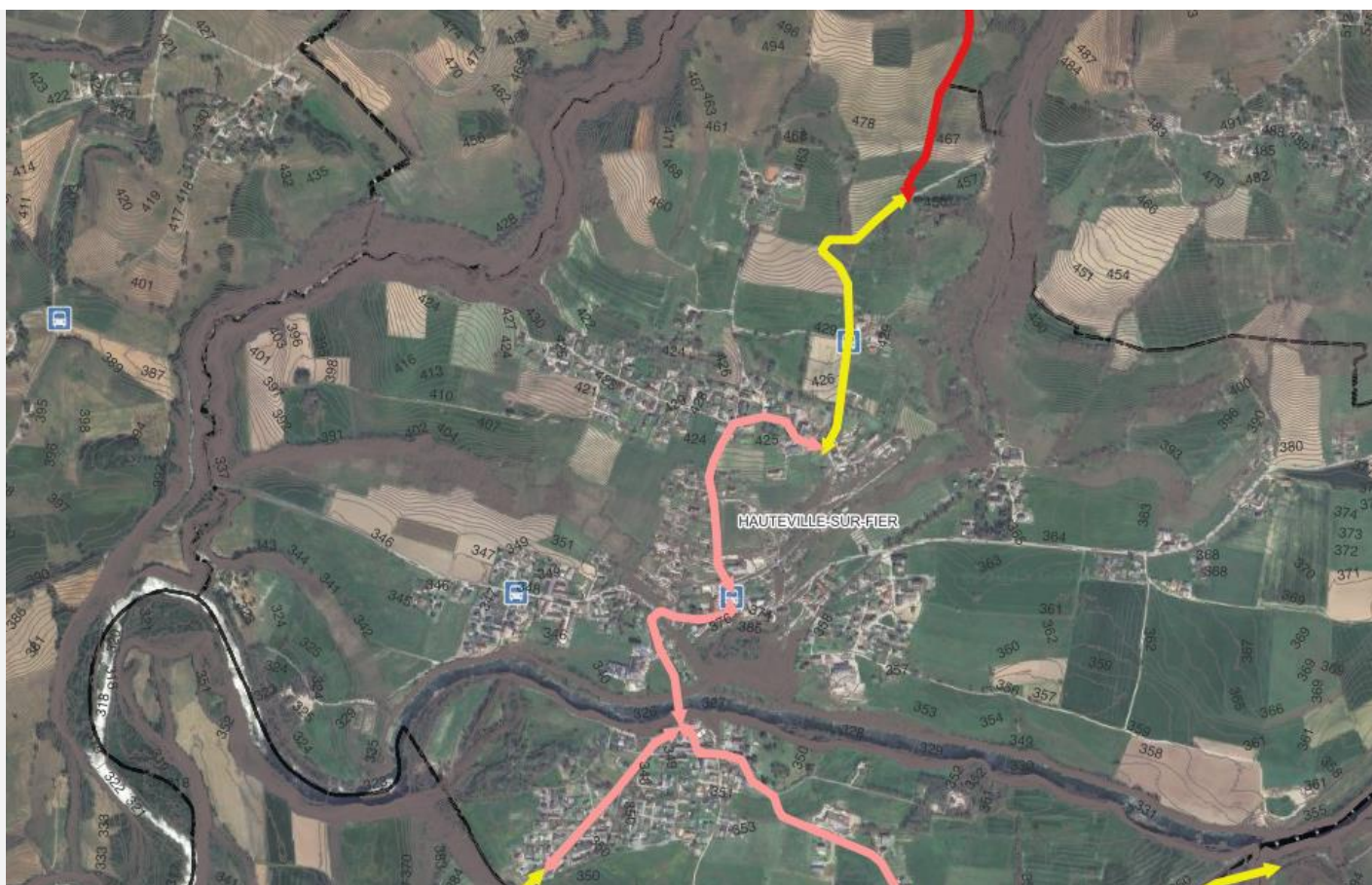
- Le tracé priorise l'accroche à la véloroute au nord afin de limiter le nombre de traversées de la voie ferrée. Le tracé proposé mobilise un chemin rural et nécessite aussi l'aménagement d'une nouvelle continuité, le long de la voie ferrée afin de limiter l'impact sur la fonctionnalité des espaces agricoles.

ACTION 3 / Sécuriser les parcours vélo depuis Rumilly, en direction de Vaulx

OBJECTIF Limiter le passage par la RD3 et connecter les centre-bourgs et les centres-villages

Commune : HAUTEVILLE-SUR-FIER

ORIENTATIONS SCHÉMATIQUES



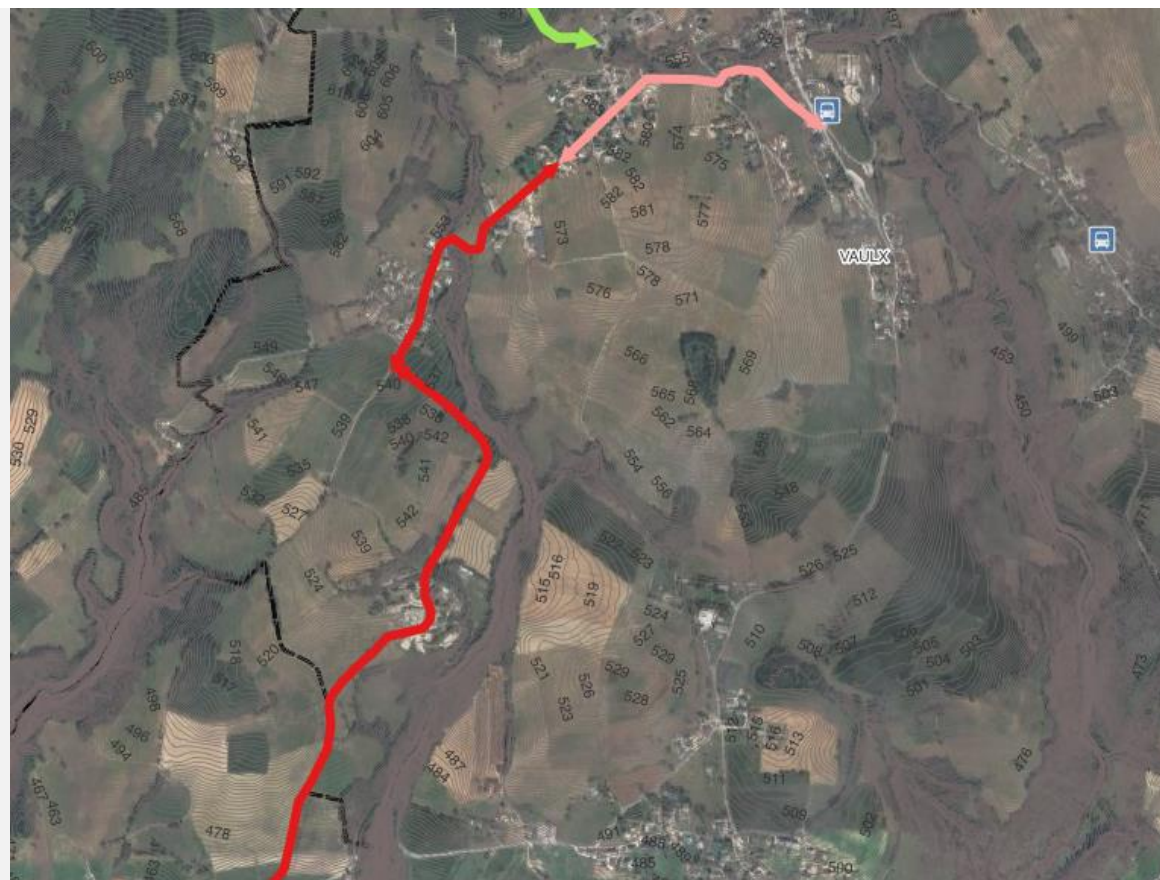
- Hors traversée urbaine, une portion d'environ 800 m sur la RD3 est parcourue, permettant, ensuite par la route de Lagnat de rejoindre le site touristique des Jardins Secrets et ensuite le Chef-lieu de Vaulx.

ACTION 3 / Sécuriser les parcours vélo depuis Rumilly, en direction de Vaulx

OBJECTIF Limiter le passage par la RD3 et connecter les centre-bourgs et les centres-villages

Commune : VAULX

ORIENTATIONS SCHEMATIQUES



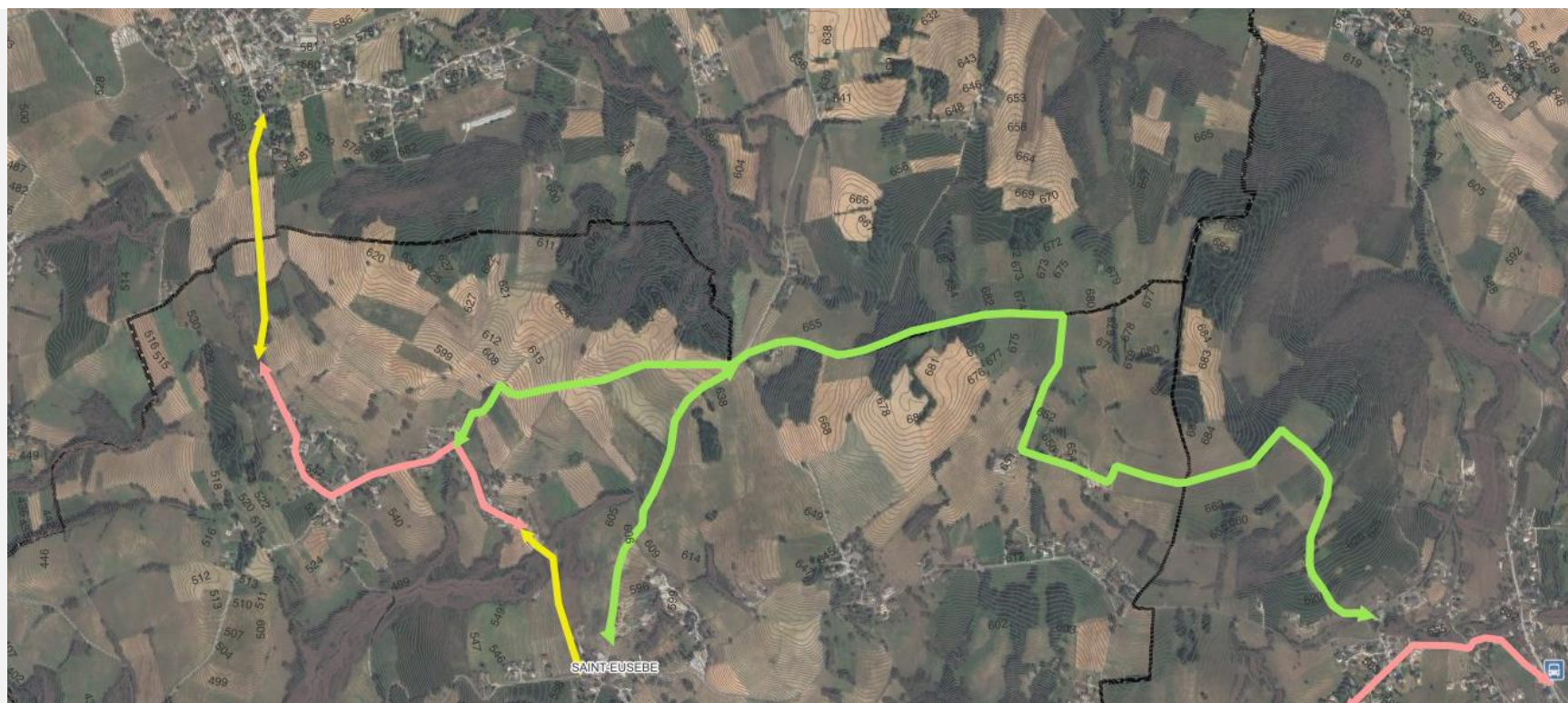
- La tracé privilégiera la route de Lagnat.

ACTION 4 / Connecter la frange nord-est du territoire à Vaulx

OBJECTIF Offrir des alternatives à la voiture pour les petits déplacements du quotidien

Communes : THUSY / SAINT-EUSÈBE / VAULX

ORIENTATIONS SCHÉMATIQUES



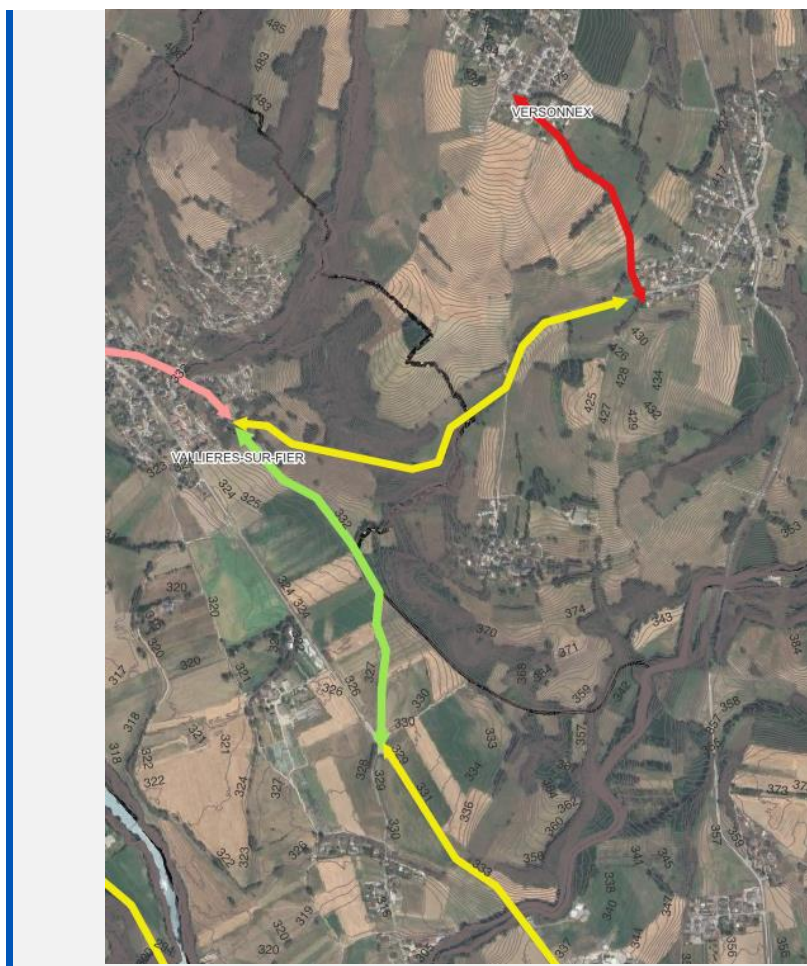
- Les chemins ruraux seront privilégiés (chemin de la Cordy, ...). Les séquences d'approche par la route départementale des chefs-lieux de Thusy et de Saint-Eusèbe seront toutefois à sécuriser.

ACTION 5 / Connecter la frange nord-ouest du territoire à Vallières-sur-Fier

OBJECTIF Offrir des alternatives à la voiture pour les petits déplacements du quotidien

Communes : VERNONNEX / VALLIÈRES-SRU-FIER

ORIENTATIONS SCHEMATIQUES



- La rue de Champ Cutain et la route département 44 (route de Maison de Terre) sont privilégiées puisque le trafic y est plus limité. La mobilisation de la promenade de Gerbaz à Val de Fier permettra aussi de limiter le linéaire de parcours le long de la RD14.

ACTION 5 / Connecter la frange nord-ouest du territoire à Vallières-sur-Fier

OBJECTIF Offrir des alternatives à la voiture pour les petits déplacements du quotidien

Communes : CREMPIGNY-BONNEGUETE /
LORNAY / VALLIÈRES-SRU-FIER

ORIENTATIONS SCHEMATIQUES



- Le réseau communal est privilégié puisque le trafic y est plus limité.
- Une connexion depuis le hameau du Coûer vers Saint André par le route départementale sera aussi prévue.

ACTION 5 / Connecter la frange nord-ouest du territoire à Vallières-sur-Fier

OBJECTIF Offrir des alternatives à la voiture pour les petits déplacements du quotidien

Communes : LORNAY / VALLIÈRES-SRU-FIER

ORIENTATIONS SCHÉMATIQUES



- Les liaisons entre le Chef-lieu et le hameau du Coÿer seront confortées. Il sera prévu des aménagements sécuritaires le long de la RD31 jusqu'au barrage.
- Des échanges seront menés avec le gestionnaire du barrage pour évaluer les possibilités de franchissement par les modes actifs.

ACTION 6 / Connecter la frange ouest du territoire à Rumilly

OBJECTIF Offrir des alternatives à la voiture pour les petits déplacements du quotidien

Communes : MOYE / RUMILLY

ORIENTATIONS SCHEMATIQUES



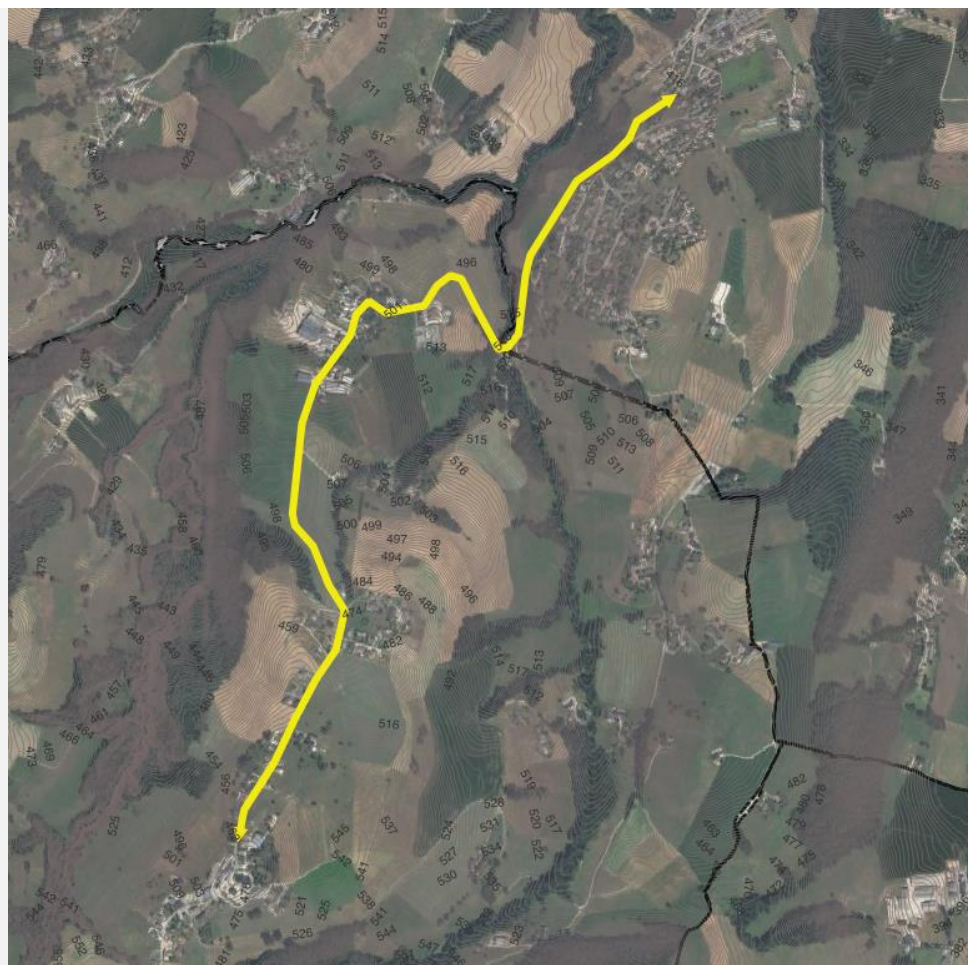
- Les parcours vélos seront à conforter le long de la route du Clergeon.

ACTION 6 / Connecter la frange ouest du territoire à Rumilly

OBJECTIF Offrir des alternatives à la voiture pour les petits déplacements du quotidien

Communes : MASSINGY / RUMILLY

ORIENTATIONS SCHÉMATIQUES



- Les parcours vélos seront à conforter le long de la route de Massingy.

ACTION 7 / Connecter la frange sud du territoire à Rumilly

OBJECTIF Offrir des alternatives à la voiture pour les petits déplacements du quotidien

Communes : BLOYE / RUMILLY

ORIENTATIONS SCHEMATIQUES



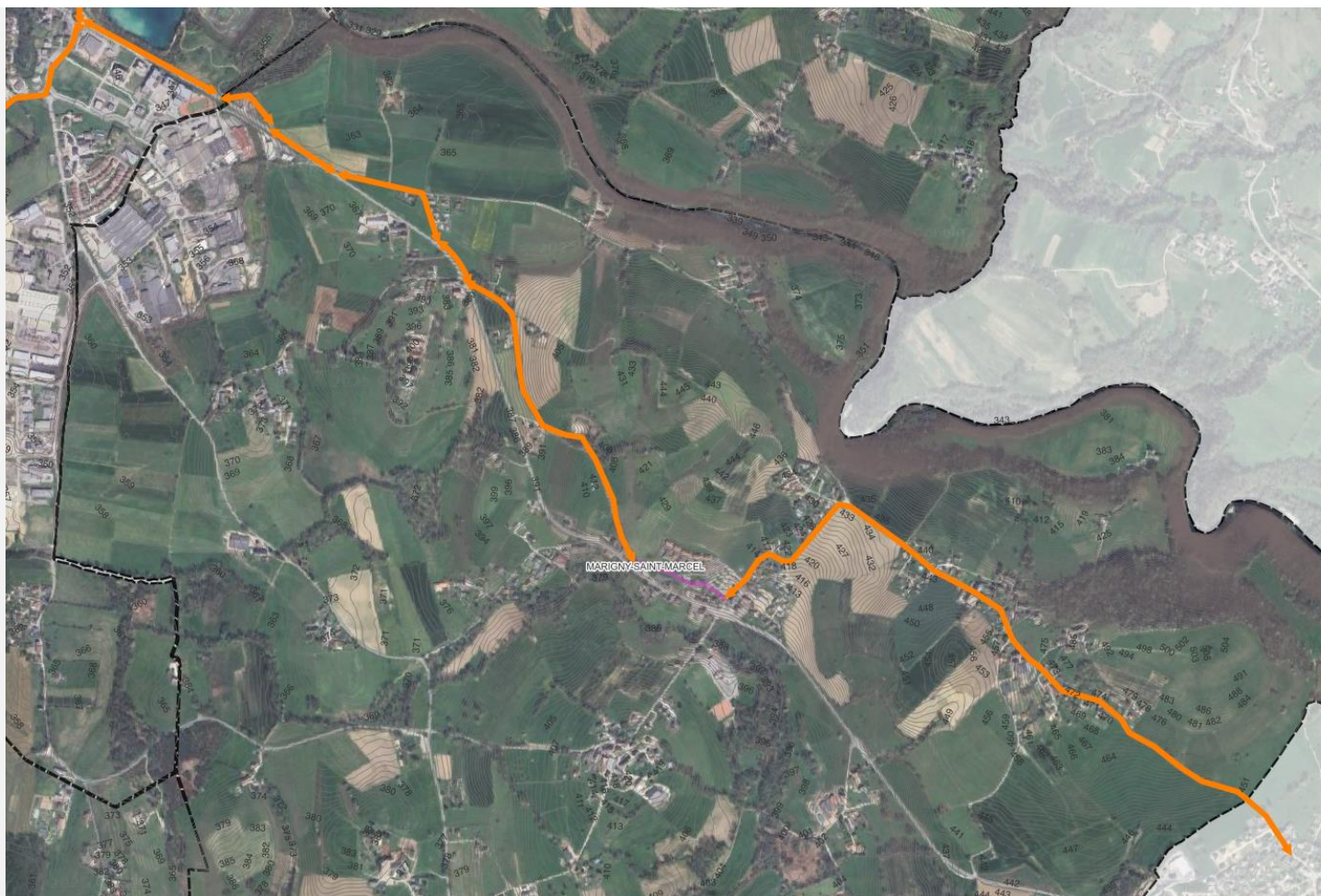
- Les parcours vélos seront encouragés le long de la RD 240 (agglomération). Le giratoire sur la RD910 permet de sécuriser la traversée de cette infrastructure.

ACTION 7 / Connecter la frange sud du territoire à Rumilly

OBJECTIF Offrir des alternatives à la voiture pour les petits déplacements du quotidien

Communes : MARIGNY-SAINT-MARCEL / RUMILLY

ORIENTATIONS SCHEMATIQUES



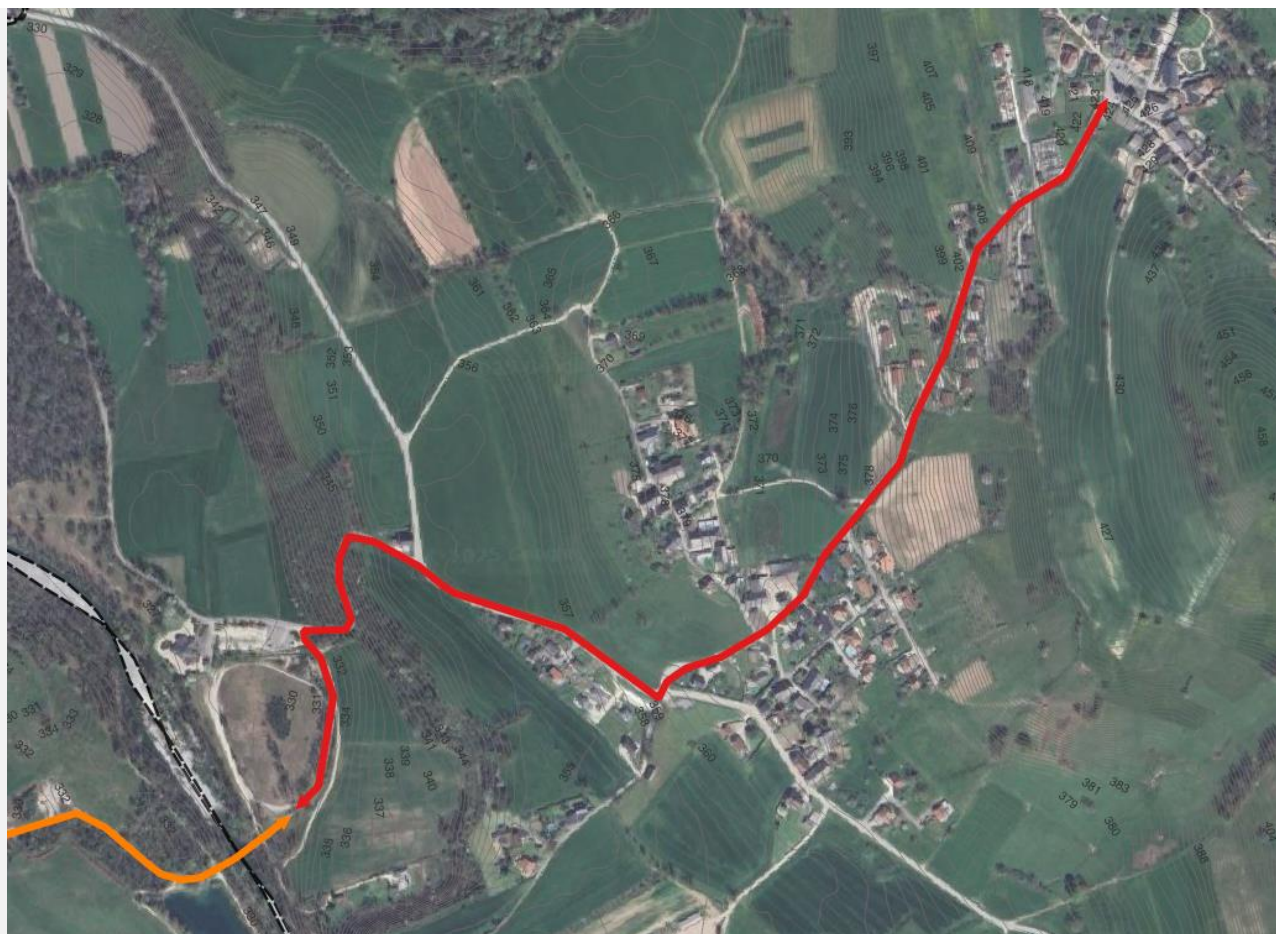
- Prise en compte du projet de Véloroute des 5 Lacs.

ACTION 7 / Connecter la frange sud du territoire à Rumilly

OBJECTIF Offrir des alternatives à la voiture pour les petits déplacements du quotidien

Communes : BOUSSY / RUMILLY

ORIENTATIONS SCHEMATIQUES



- Les parcours vélos seront encouragés entre le Chef-lieu et la passerelle sur le Chéran connectant ainsi le village à la véloroute des 5 Lacs.

ACTION 8 / Renforcer le maillage cyclable en direction de la frange Sud Est, complémentairement à la véloroute des 5 Lacs

OBJECTIF Offrir des alternatives à la voiture pour les petits déplacements du quotidien

Commune : MARCELLAZ-ALBANAIS

ORIENTATIONS SCHÉMATIQUES



- L'objectif est de connecter le Chef-lieu de Marcellaz-Albanais aux communes de Chapeiry et de Saint-Sylvestre via le hameau des Vorges.
- Le chemin rural depuis la Radia sera mobilisé.
- La portion de la RD3 entre le chemin rural et l'entrée dans le hameau des Vorges sera sécurisé à la fois pour les piétons et les vélos.

ACTION 9 / Renforcer le maillage cyclable aux portes du centre-ville de Rumilly

OBJECTIF Offrir des alternatives à la voiture pour les petits déplacements du quotidien

Commune : RUMILLY

ORIENTATIONS SCHEMATIQUES



- Les futurs projets le long de ces parcours devront les prendre en compte.

ACTION 9 / Renforcer le maillage cyclable aux portes du centre-ville de Rumilly

OBJECTIF Offrir des alternatives à la voiture pour les petits déplacements du quotidien

Commune : RUMILLY

ORIENTATIONS SCHÉMATIQUES



- Les futurs projets le long de ces parcours devront les prendre en compte.
- La possibilité de réaliser une passerelle sur le Chéran, permettant de connecter le site du futur collège avec la véloroute des 5 Lacs et Vallières-sur-Fier sera à étudier.

THEMATIQUE 2

GESTION DU STATIONNEMENT

DEFINITION

Cette seconde thématique porte sur la gestion du stationnement sur le territoire, concernant tant les véhicules motorisés que les vélos. Le stationnement influence les dynamiques urbaines du quotidien liées aux mobilités. Il s'agit d'un levier stratégique afin de réduire la place de l'automobile et de favoriser le report modal vers modes actifs.

Cette thématique traduit les orientations stratégiques suivantes du Programme d'Orientations et d'Actions (POA Mobilités) en matière d'aménagement, en particulier :

- L'orientation stratégique n°1 relative à l'apaisement du cœur de ville de Rumilly et la définition d'une politique de stationnement
- L'orientation stratégique n°2 portant sur l'accessibilité des chefs-lieux par les modes actifs et l'organisation autour d'aires de mobilité
- L'orientation stratégique n°3 portant sur la poursuite du développement des services associés à la pratique du vélo, dont un stationnement sécurisé.

Les dispositions de la présente OAP peuvent le cas échéant aussi être traduites par des emplacements réservés au règlement graphique.

ENJEUX

- > Réduire la place de l'automobile dans le paysage urbain du cœur de ville au profit des modes actifs
- > Freiner la réduction de l'espace public en faveur du stationnement et permettre la désimperméabilisation des sols
- > Encourager le report modal par le développement de l'offre de stationnement vélo et l'articulation avec les espaces de stationnement automobile.
- > Calibrer le stationnement en fonction des usages réels et veiller à l'optimisation des surfaces artificialisées dédiées au stationnement par une rotation adaptée

ACTION 1

Encadrer l'offre de stationnement en centre-ville

Le stationnement représente une emprise spatiale importante, en particulier dans le cœur de ville de Rumilly. Au regard d'un objectif de désimperméabilisation et de développement des modes alternatifs à la voiture, l'encadrement de l'offre de stationnement est un levier à actionner pour réduire la place de la voiture dans le paysage urbain.

ORIENTATIONS

- Minorer les exigences en stationnement, tenant compte notamment de l'offre alternative à la voiture (rappel du règlement).
- Encourager la mutualisation

ACTION 2

Envisager la complémentarité des modes par une localisation stratégique du stationnement

ORIENTATIONS

- Conforter l'offre de stationnement à proximité des secteurs desservis par les transports collectifs afin de favoriser le report modal.
- S'appuyer notamment sur la création d'aires de mobilité locale et d'aires de covoiturage (cf. thématique 3).

ACTION 3

Penser le stationnement à l'échelle de chaque opération

La gestion du stationnement s'applique également à une échelle plus fine. L'intégration du stationnement dans l'ensemble des opérations vise à assurer l'adéquation entre l'offre et les besoins et ainsi éviter le sur-calibrage des espaces de stationnement.

ORIENTATIONS

- De manière générale, encadrer le stationnement dans chaque nouvelle opération, et assurer une adéquation avec les besoins.
- Intégrer des stationnements vélos dans chaque projet d'aménagement, et ce en nombre suffisant.

THEMATIQUE 3

FAVORISER L'INTERMODALITE

DEFINITION

La thématique 3 porte sur la pratique de l'intermodalité, de manière hiérarchisée sur l'ensemble du territoire de la Communauté de Communes, visant à réduire la dépendance aux déplacements individuels motorisés.

Par définition, l'intermodalité désigne l'utilisation successive d'au moins deux modes de transport au cours d'un même déplacement. Pour assurer un aménagement efficace, l'intermodalité doit être planifiée et encadrée par des aménagements et services efficaces et adaptés aux besoins et à la fréquentation.

Cette thématique intègre les orientations stratégiques du POA Mobilités, visant à améliorer et à encourager la pratique de l'intermodalité, notamment définies par :

- L'Orientaion stratégique n°2, portant sur l'accessibilité et l'organisation du territoire autour d'aires de mobilités
- L'Orientaion stratégique n°4, portant sur les pratiques de l'intermodalité

Les dispositions de la présente OAP peuvent le cas échéant aussi être traduites par des emplacements réservés au règlement graphique.

ENJEUX

> Assurer la complémentarité entre les modes pour faciliter les déplacements multimodaux et favoriser le report modal

> Garantir l'attractivité des modes de déplacement alternatifs à la voiture et la lisibilité de l'offre

> Développer une offre et des services sur l'ensemble du territoire, et permettre une mobilité de proximité dans un objectif d'équité territoriale.

ACTION 1

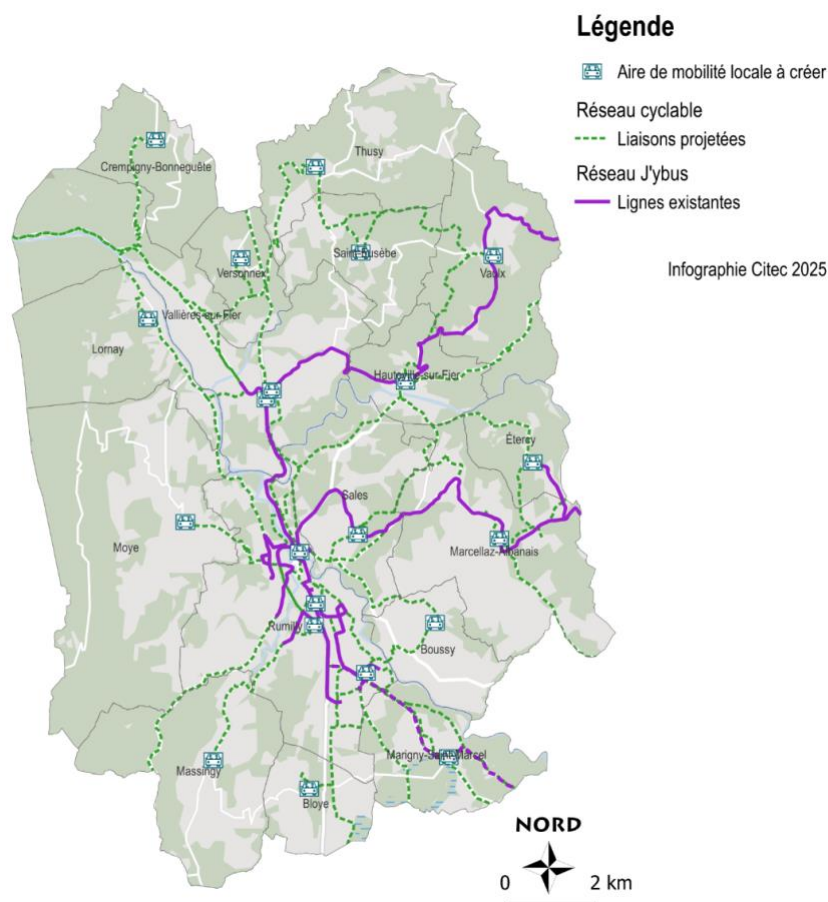
Créer des aires de mobilités locales

Comme défini dans le POA, une aire de mobilité locale est « un espace aménagé, situé à un nœud stratégique du territoire, qui permet de faciliter les correspondances entre différents modes de déplacements et d'offrir des services de mobilité et de proximité. Elle a pour vocation de structurer le réseau de mobilité à l'échelle locale et intercommunale, en agissant comme point d'ancrage entre les zones d'habitat, d'activités et les infrastructures de transport. »

Le développement d'aires de mobilité locales contribue à la création d'une offre de mobilité hiérarchisée, intégrant l'ensemble du territoire (cœur de ville, chefs-lieux, hameaux).

ORIENTATIONS

- Renforcer ou créer des aires de mobilité locale à proximité des secteurs générateurs de déplacements (mairie, établissement scolaire, commerces, zones d'activités)
- Ces aires doivent répondre à des critères :
 - D'accessibilité par les modes actifs depuis les espaces de centralité
 - De proximité aux aménagements existants (stationnement, axe routier structurant, arrêt J'ybus)
- Définir une offre calibrée selon le nombre d'habitants résidant à proximité (fréquentation potentielle)
- Hiérarchiser les aires de mobilités (structurante/intermédiaire/de proximité)
- Proposer des services de mobilité adaptés aux usages et au potentiel de fréquentation



ACTION 2

Renforcer la pratique du covoiturage

La communauté de communes Rumilly Terre de Savoie dispose d'un schéma directeur de covoiturage, visant à réduire les déplacements individuels motorisés.

Sa mise en œuvre a pour objectif d'ancrer le covoiturage dans les pratiques du quotidien afin de réduire le trafic motorisé, la congestion routière, et l'autosolisme. Les aires de covoiturage sont également un levier afin de renforcer l'intermodalité.

ORIENTATIONS

- Créer des aires de covoiturage pérennes, visibles, accessibles sur l'ensemble du territoire pour encourager la pratique du covoiturage et la mutualisation des déplacements, notamment dans le cadre des déplacements domicile-travail.
- Hiérarchiser ces aires de covoiturage (structurante/intermédiaire/de proximité), en fonction de leur localisation, leur potentiel de fréquentation et la proximité à un axe structurant.

ACTION 3

Poursuivre le développement de services et aménagements adaptés et sécurisés, afin d'encourager la pratique du vélo

En complément de la thématique 1 « Maillage des mobilités actives », cet objectif vise à assurer la création d'un réseau sécurisé, continu et hiérarchisé, afin d'articuler les mobilités actives avec le principe d'intermodalité.

ORIENTATIONS

- Compléter l'offre de stationnement vélo en cœur de ville (gare, entrées de ville), en adéquation avec le schéma des mobilités actives
- Compléter l'offre de stationnement vélo sur le reste du territoire, en fonction des usages et des besoins
- Intégrer une offre de stationnement suffisante, adaptée et sécurisée dans les nouvelles opérations

THEMATIQUE 4

CŒUR DE VILLE

DEFINITION

La thématique « Cœur de Ville » porte sur l'organisation des mobilités autour des modes actifs et alternatifs à la voiture individuelle, visant à apaiser le cœur de ville de Rumilly.

Cette thématique vise à préciser les objectifs spécifiques à la ville-centre, en complémentarité avec les thématiques précédentes, « Maillage des mobilités actives », « Gestion du stationnement » et « Favoriser l'intermodalité » s'appliquent également au cœur de ville de Rumilly.

Elle permet également de traduire les orientations stratégiques du POA Mobilités, notamment l'orientation stratégique 1 portant sur l'apaisement du cœur de Rumilly.

Les dispositions de la présente OAP peuvent le cas échéant aussi être traduites par des emplacements réservés au règlement graphique.

ENJEUX

> Améliorer la lisibilité du réseau viaire.

> Désengorger le centre-ville de Rumilly en réduisant les circulations automobiles et en favorisant le report modal.

> Réduire la place de l'automobile dans le paysage urbain.

> Organiser les mobilités du cœur de Rumilly autour des modes actifs.

ACTION 1

Apaiser les circulations automobiles et désengorger le centre-ville

La présence de la voiture dans le cœur de ville de Rumilly constitue un frein à la sécurisation et au développement des mobilités actives, et génère des conflits d'usages entre les différents modes.

ORIENTATIONS

- Développer les zones apaisées dans le centre-ville de Rumilly (zones 30, zones de rencontre) pour fluidifier les déplacements piétons et cycles.
- Il s'agira notamment de veiller à l'apaisement des axes principaux (Boulevard de l'Europe, axe Gantin-Annexion) et à la requalification des entrées de ville :
 - Création d'un giratoire à l'entrée Sud
 - Requalification de l'entrée Nord et des abords du groupe scolaire en boulevard urbain. Pour cela, seront privilégiés des aménagements en faveur des modes doux, en veillant à l'articulation de cet axe avec les transports collectifs, le tracé de la véloroute et des espaces de stationnement.
 - Sécurisation du carrefour entre la Route d'Aix-les-Bains et la Rue Jean Moulin

ACTION 2

Faire de la gare de Rumilly un pôle multimodal attractif et efficace

En complémentarité avec la thématique 3 et la création d'un réseau d'aires de mobilités locales, la gare de Rumilly joue un rôle central dans le renfort de l'intermodalité sur le territoire. Elle centralise un nombre important de flux domicile-travail au quotidien, mais aussi de loisirs, et articule les différents réseaux (lignes interurbaines J'ybus, lignes TER, mobilités actives).

Afin d'en faire un véritable pôle multimodal, de renforcer son attractivité et son efficacité, l'accessibilité de la gare, la lisibilité des connexions, l'articulation des différents modes de déplacement restent à améliorer.

ORIENTATIONS

- Améliorer et renforcer les connexions piétonnes entre le cœur de ville et la gare
- Compléter l'offre de stationnement et d'abris vélos
- Améliorer la signalétique
- Assurer le développement de services dédiés aux modes alternatifs à la voiture

ACTION 3

Renforcer la place des modes actifs en cœur de ville

Le schéma directeur des mobilités actives (SDMA) de la Ville de Rumilly a pour objectif de renforcer la marchabilité et le caractère cyclable du cœur de ville et par conséquent améliorer le cadre de vie pour les habitants et les usagers du territoire. En complémentarité avec la thématique 1 « Maillage des mobilités actives », cet objectif vise à valoriser la place des modes actifs dans le cœur de ville de Rumilly.

ORIENTATIONS

- Assurer un réseau continu, sécurisé et végétalisé pour les modes doux (piétons et cycles)
- Assurer l'articulation de cet objectif avec la thématique 1, objectif 9 « renforcer le maillage cyclable aux portes du cœur de ville de Rumilly »
- S'adosser sur le tracé de la véloroute, comme dorsale du réseau cyclable à l'échelle du territoire.

ACTION 4

Encadrer les livraisons dans le centre-ville

Le cœur urbain de Rumilly concentre commerces, services de proximité et logements dont les besoins quotidiens en transport de marchandises (colis, lettres, denrées alimentaires, matériaux, etc.) et déchets. Les flux de poids lourds et de véhicules utilitaires y génèrent des nuisances (pollution, congestion, insécurité perçue, conflits d'usages), alors même que la majorité des livraisons en centre-ville pourrait être effectuée par des solutions plus légères et mieux cadencées.

ORIENTATIONS

- Mettre en place des « micro-hub » aux entrées du centre-ville (conteneur aménagé ou local dédié), pour les commerces de proximité du centre-ville, et donc limiter les flux de livraisons.