

PLAN LOCAL D'URBANISME INTERCOMMUNAL – HABITAT

# OAP THEMATIQUE

## Mobilités



Vu pour être annexé à la délibération du Conseil communautaire en date du 05 mars 2026

Approbation du PLUiH

Rhôn**e**crussol  
COMMUNAUTÉ DE COMMUNES

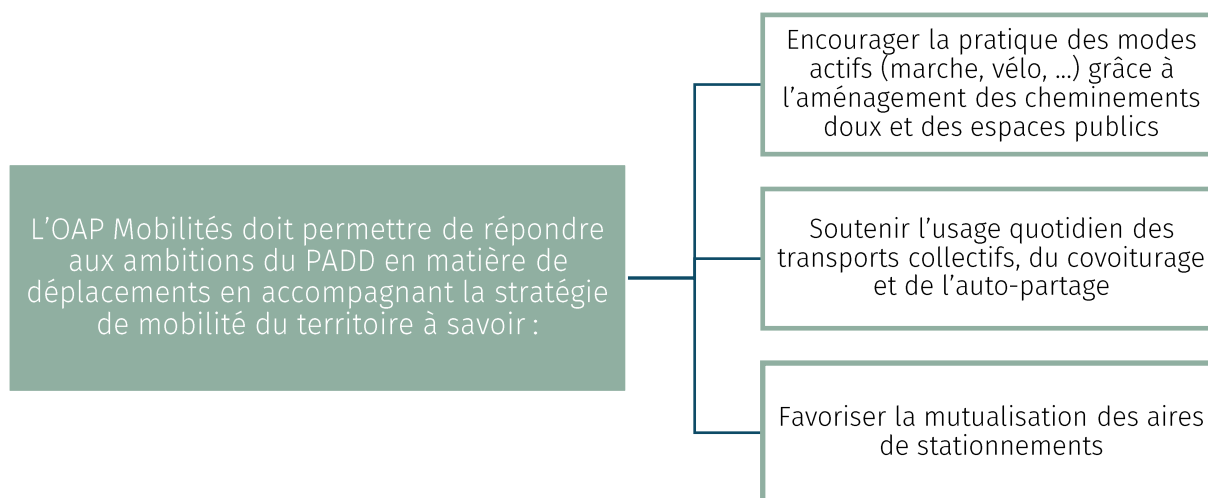
<b>Contexte et objectif .....</b>	<b>3</b>
<b>1. Développer le réseau cyclable.....</b>	<b>4</b>
<b>2. Aménager les espaces de stationnement .....</b>	<b>7</b>
<b>3. Organiser les déplacements dans les opérations d'aménagement .....</b>	<b>9</b>
<b>4. Développer des modes alternatifs à la voiture individuelle .....</b>	<b>10</b>

## Contexte et objectif

Sur le territoire de Rhône-Crussol, environ 31 % des émissions de gaz à effet de serre sont dues au transport routier de biens et de personnes. En moyenne, il y a 1,54 voiture par ménage. Les habitants prennent ces voitures pour les déplacements « courts » (de 1 à 3 km) à hauteur de 59 % et à environ 88 % lorsqu'il s'agit de déplacements pour se rendre au travail.

Le territoire vise à réduire sa consommation énergétique liée au transport en agissant sur le transport de proximité grâce aux politiques d'urbanisme, au développement des transports en commun et des infrastructures pour vélos, ainsi qu'à la réduction de la place de la voiture. Un report modal des salariés du territoire sera accompagné pour passer à des modes de transport plus durables. Le renouvellement des véhicules de transport en commun par des modèles plus sobres est également prévu, ainsi qu'une réduction de la dépendance à la voiture individuelle. De nouvelles infrastructures routières intégreront des aménagements pour les modes doux. Une réduction de 21 % de la consommation énergétique dans le transport de marchandises est visée, notamment via le ferroutage et le transport fluvial.

Afin d'atteindre ces objectifs, il est nécessaire d'intégrer la réflexion sur la transition mobilité au cœur de la planification urbaine. En complément du PCAET (Plan Climat Air Energie Territorial) et du projet de territoire, cette OAP vient conforter la thématique mobilité déjà présente dans le PADD (Projet d'Aménagement et de Développement Durable). Les réflexions sur les maillages complémentaires des voies de mobilités douces sont structurantes pour cette OAP. Ce travail est engagé directement avec Valence Romans Mobilités qui déploie la compétence mobilité pour le compte de Rhône-Crussol sur le territoire.



# 1. Développer le réseau cyclable

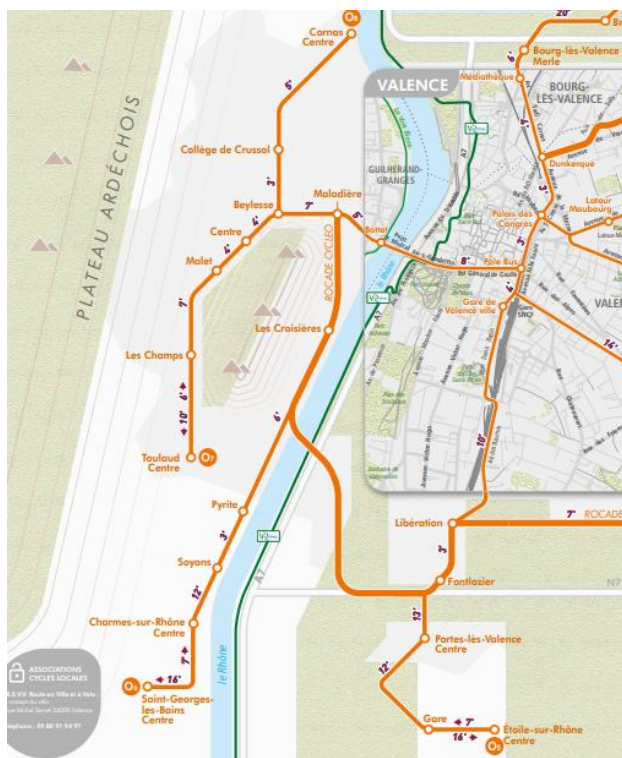
Il s'agit de développer le réseau vélo secondaire à partir du réseau primaire (Cycléo, Via Rhôna, voie bleue) afin de desservir les équipements, les commerces et les zones d'activités.

Cependant, ce réseau reposera sur des aménagements dédiés aux cyclistes (pistes cyclables, bandes cyclables) ou sur des zones de circulation apaisée (zones 30), en fonction du contexte urbain.

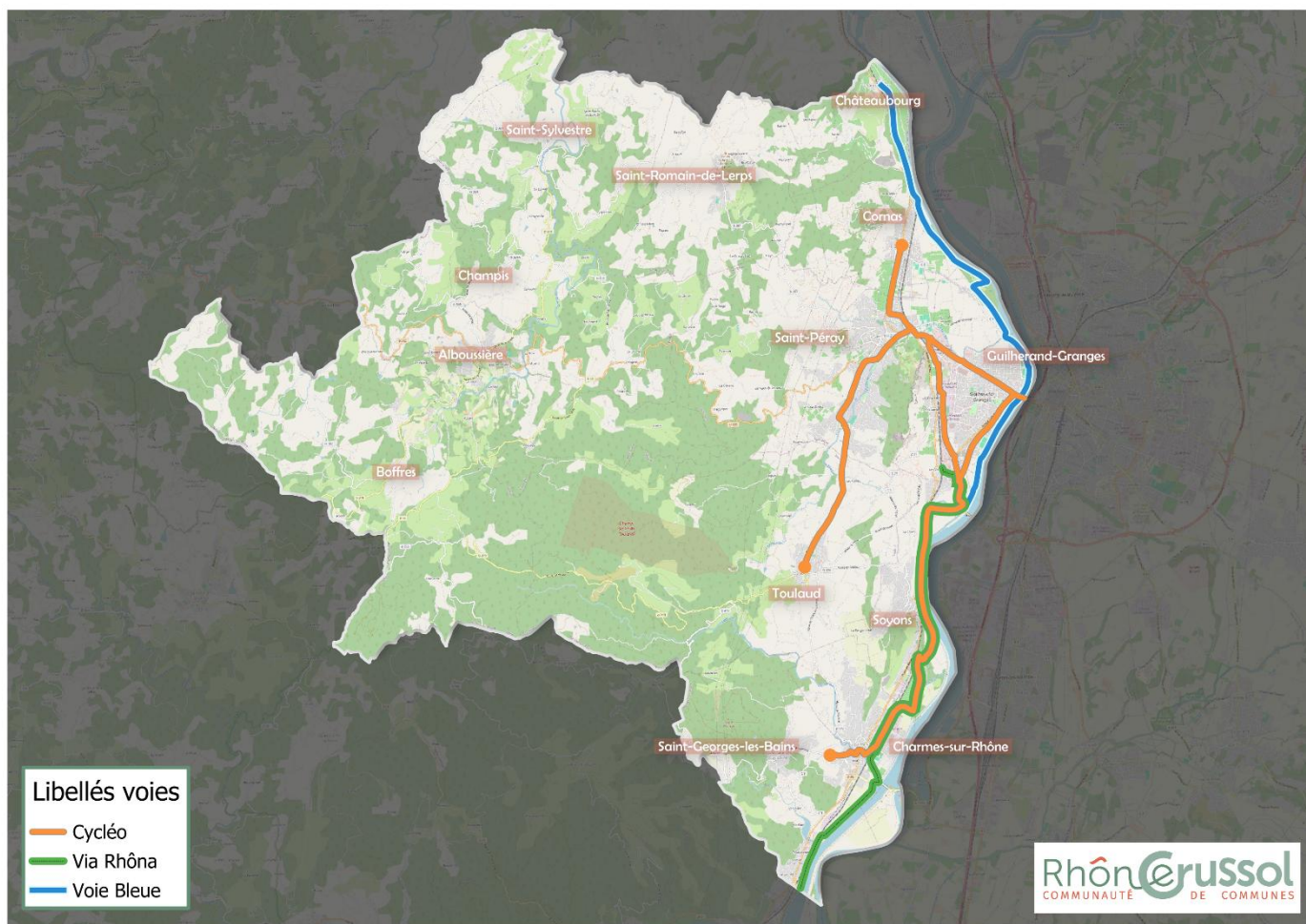
## Le Plan Vélo Intercommunal (PVI) existant et le schéma cyclable à l'échelle intercommunale

Valence Romans Mobilités a développé un Plan Vélo sur l'ensemble des territoires pour qui elle exerce la compétence mobilité. Ce Plan Vélo identifie les axes majeurs à aménager pour la circulation à vélo afin de rejoindre les lieux clefs des territoires.

Ce plan de déplacement s'articule autour du développement de solutions vélos attractives et innovantes, d'un réseau cyclable continu et sécurisé et sur des actions de promotion et de sensibilisation liées à la pratique du vélo.



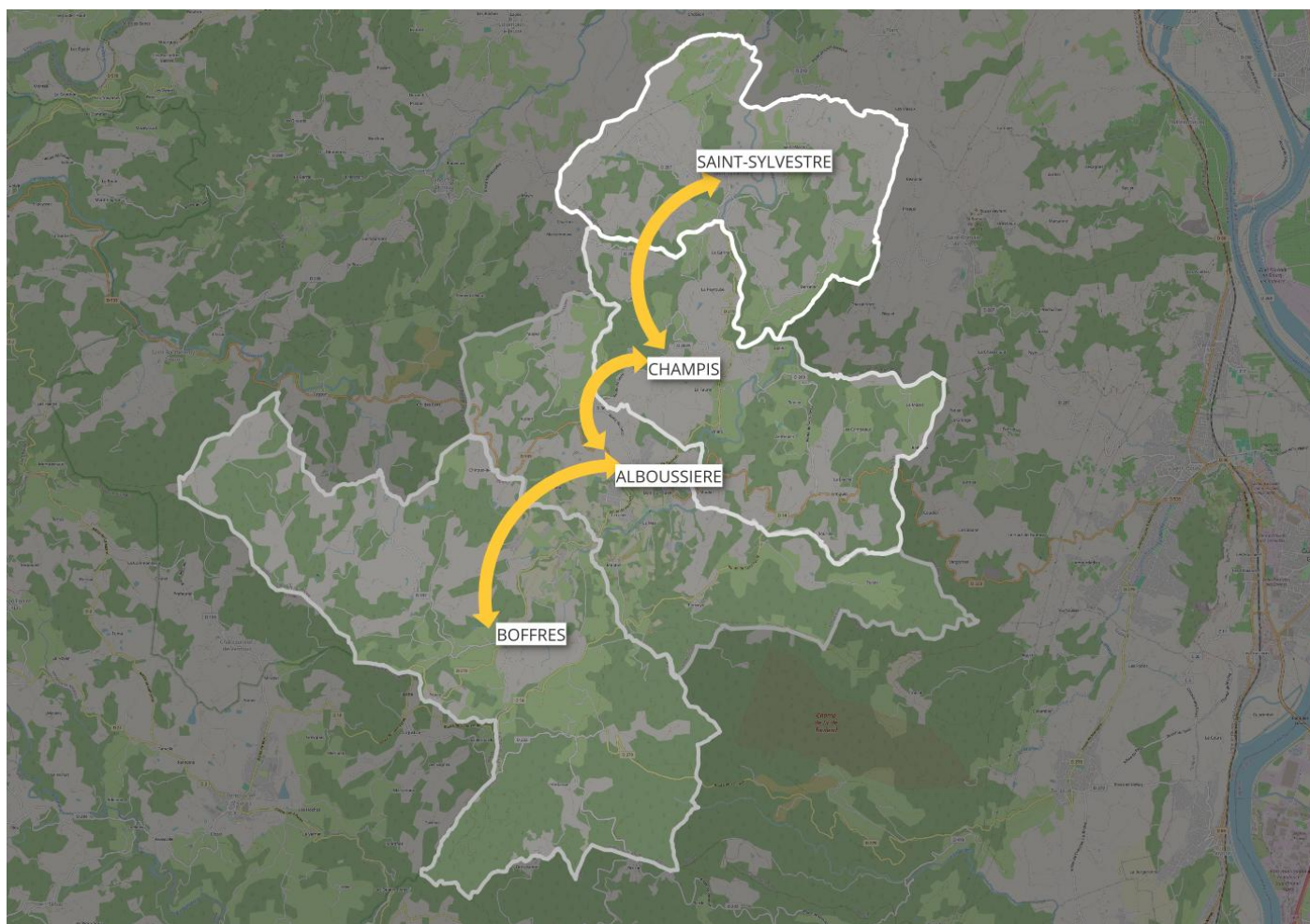
En parallèle de ces axes majeurs de circulation et conformément aux objectifs du PCAET, l'intercommunalité souhaite mettre en place un plan intermédiaire de vélo. En partant du Plan Vélo existant, celui-ci viendra identifier les axes intermédiaires de circulation à vélo aménagés ou à aménager. L'addition de ces deux plans permettra d'avoir un maillage cyclable complet sur le territoire Rhône-Crussol.



## Circuler sur le plateau

Afin de faciliter l'utilisation des modes doux sur le plateau, un projet de voie douce entre les communes est inscrit dans le PADD. Cet aménagement s'adresse autant à la fréquentation touristique qu'aux déplacements quotidiens des habitants.

Cette voie douce permettrait de partir de Boffres et de traverser Alboussière, Champis et de rejoindre Saint-Sylvestre. Cependant, ce projet est indépendant du projet Cycléo.



## Rejoindre la voie bleue

La partie rhodanienne de Rhône-Crussol est aujourd'hui composée de plusieurs grands axes cyclistes qui permettent de se déplacer plus facilement.

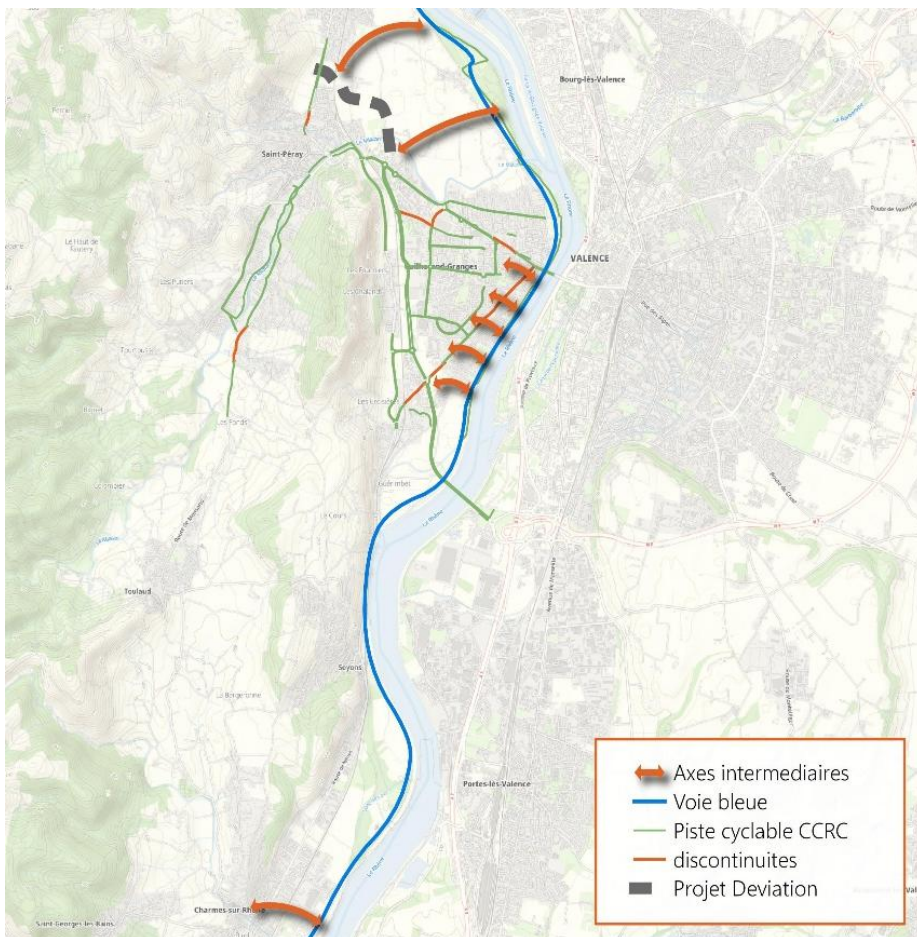
On trouve notamment l'axe Est – Ouest, de Saint-Péray jusqu'à Valence et, l'axe Nord – Sud matérialisé en majorité par la voie bleue. Cette voie est aujourd'hui un élément structurant des déplacements doux du territoire. Rhône-Crussol souhaite faciliter l'accès à ce cheminement.

Pour cela, la Communauté de Communes prévoit d'aménager des cheminements intermédiaires entre les voies cyclables actuelles/ à venir (projet de déviation notamment) et la voie bleue. Certaines de ces liaisons nécessitent des études complémentaires.

Elles sont identifiées dans la présente OAP, sans pour autant apparaître au règlement graphique du présent PLUiH.

La carte ci-dessous présente schématiquement l'orientation « rejoindre intermédiaires manquants de la structuration du cheminement cyclable :





Des sections de voirie et des nouveaux tracés ont été identifiés comme nécessitant un élargissement de la chaussée ou la constitution d'une réserve foncière pour réaliser un aménagement pour les cycles parallèle à la voie de circulation ou pour la création d'un nouvel itinéraire. Pour cela, plusieurs emplacements réservés ont été reportés au règlement graphique. Les cheminements à conforter ou à créer ont été repérés via l'article L151-38 du Code de l'Urbanisme.

## 2. Aménager les espaces de stationnement

### Aménager qualitativement les espaces de stationnement

Afin de dégager l'espace au sol, une réflexion autour des modes de stationnement est nécessaire préalablement à tout projet d'aménagement. Le stationnement devra participer à la qualité paysagère des lieux. Des solutions alternatives à la réalisation du stationnement en aérien sur la parcelle pourront être étudiées.

Lorsque le stationnement est réalisé en surface, un aménagement qualitatif des espaces doit être prévu :

- Intégration et filtres paysagers autour des zones de stationnement,
- Aménagements paysagers, choix de revêtements adaptés, privilégiant notamment les matériaux perméables ou multifonctionnels.

Ces espaces pourront également être conçus pour remplir plusieurs rôles, notamment pour la gestion des eaux pluviales. Le nombre de places de stationnement devra être défini en fonction de la desserte des transports en commun dans le secteur.

Afin de garantir leur utilisation optimale, les places de parking destinées à l'autopartage devront être visibles et facilement accessibles depuis l'espace public. Des cheminements piétonniers permettant d'aller en toute sécurité de la place de stationnement à la construction ou à l'installation seront réalisés.

## Mutualiser les aires des stationnements

Pour répondre aux objectifs d'optimisation de l'espace, la mutualisation des places de stationnement et de leurs accès sera recherchée notamment dans les projets de mixité en particulier (activités / commerces / logements). Le nombre de places de stationnement à créer est à apprécier globalement et peut être inférieur à la somme des exigences induites par chaque destination. Cette mutualisation devra se concevoir en fonction du programme et du phasage des différents opérateurs.

## Développer les stationnements pour modes doux

Ces stationnements seront visibles et facilement accessibles au plus près des constructions. Il est recommandé qu'ils permettent l'attache des vélos de façon sécurisée et, si possible, étudiés pour accueillir à terme des abris couverts pour les cycles. L'implantation sera positionnée de manière à ne pas entraver le cheminement des piétons et facilement accessibles, sur les trajets d'accès aux constructions, et non dissimulées.

Afin de faciliter au mieux l'utilisation ou le report modal vers les modes de déplacements doux, il est essentiel de faciliter leur utilisation. Pour cela quelques grands principes doivent être appliqués dans les projets urbains.

### → Localisation stratégique des stationnements

- Proximité avec les pôles d'attractivité : Placer les stationnements doux à proximité des gares, arrêts de bus, écoles, commerces, bureaux et espaces publics.
- Connexions intermodales : Faciliter la transition entre les modes doux et les transports en commun avec des stationnements sécurisés et facilement accessibles à ces points de connexion.
- Intégration dans les nouvelles constructions : Imposer des normes pour l'intégration de stationnements doux dans les nouveaux projets immobiliers (résidences, bureaux, etc.).

### → Aménagement de stationnements sécurisés et attractifs

- Sécurisation : Installer des dispositifs antivols adaptés (arceaux, boxes, consignes sécurisées) et favoriser les emplacements visibles pour dissuader le vol.
- Qualité et confort : Privilégier des abris couverts et bien éclairés, avec des dimensions adéquates pour différents types de vélos (classiques, cargo, électriques).
- Signalisation : Mettre en place une signalisation claire pour guider les usagers vers les espaces de stationnement.

### → Accessibilité et continuité des itinéraires

- Continuité des aménagements cyclables : Veiller à ce que les espaces de stationnement soient connectés à un réseau cyclable continu et sécurisé.
- Accessibilité pour tous : Prévoir des aménagements pour les personnes à mobilité réduite et faciliter l'accès aux stationnements doux.

Sans réflexion cohérente et poussée sur ces espaces, la part modale des modes doux ne pourra pas progresser rapidement. Lors d'un projet d'aménagement urbain, il est conseillé de s'associer directement avec Valence Romans Mobilités qui pourra amener une expertise quant à la définition des espaces de stationnement doux.

### 3. Organiser les déplacements dans les opérations d'aménagement

#### Organiser les aménagements de voiries dans les nouveaux quartiers en faveur des transports collectifs, des cycles et des piétons

L'aménagement des voies internes aux secteurs urbanisés doit répondre à des enjeux de fluidité, de sécurité et de durabilité. Ces voies doivent être conçues de manière à faciliter la circulation des différents usagers, qu'il s'agisse des véhicules, des piétons ou des cyclistes. Il est essentiel de prendre en compte les spécificités du quartier, comme la densité, les usages existants et les besoins futurs. L'intégration d'espaces verts, de zones de stationnement et de dispositifs de gestion des eaux pluviales permet d'optimiser l'usage des espaces publics tout en contribuant à l'amélioration du cadre de vie. De plus, les aménagements doivent prévoir des solutions d'accessibilité pour tous, y compris les personnes à mobilité réduite, et intégrer des éléments de sécurité, comme des ralentisseurs et une signalisation claire, afin de garantir une circulation sereine et partagée entre tous les modes de transport.

Dans les nouveaux secteurs d'aménagement, les futurs aménagements de voirie doivent prioriser l'intégration harmonieuse des transports collectifs, des cyclistes et des piétons, tout en garantissant leur accessibilité et leur sécurité. Les voies réservées aux transports en commun doivent être clairement définies et adaptées pour permettre un passage fluide des véhicules, tandis que des pistes cyclables sécurisées et bien signalées doivent être mises en place pour encourager l'usage du vélo. Parallèlement, des trottoirs larges et accessibles doivent être aménagés pour les piétons, notamment pour les personnes à mobilité réduite. L'objectif est de créer un réseau de voirie cohérent et interconnecté, facilitant la circulation de chacun, tout en contribuant à la réduction de l'empreinte carbone et à la promotion de la mobilité durable.

Néanmoins, sur des axes structurants, une séparation des modes de déplacement (véhicule motorisés, transports en commun, vélos, piétons) sera envisagée afin d'optimiser la sécurité et la fluidité. A l'inverse au sein des quartiers et au niveau des centralités, des zones de circulation apaisée seront envisagées favorisant le partage de l'espace.

#### Concevoir une gestion intégrée des eaux pluviales de voiries

Concevoir une gestion intégrée des eaux pluviales pour les voiries consiste à mettre en place des solutions durables et efficaces pour gérer les eaux de pluie, en évitant les risques d'inondations et en préservant l'environnement. Cette approche repose sur des aménagements qui favorisent l'infiltration naturelle, la rétention et l'évaporation des eaux, tout en limitant leur rejet direct dans les réseaux d'assainissement. Plusieurs solutions sont possibles :

- Utilisation de revêtements perméables,
- Création de noues ou de bassins de rétention,
- Aménagement de jardins pluviaux.

Cette gestion intégrée prend en compte l'ensemble du territoire, en coordonnant les infrastructures et en adaptant les aménagements aux caractéristiques locales, afin de garantir une gestion efficace et durable des eaux pluviales tout en contribuant à la qualité de l'espace public.

## Développer le maillage piéton

L'aménagement favorisera un maillage piéton interconnecté au sein des opérations (maillage interne) et également connecté aux rues existantes. Les impasses seront à éviter au profit de cheminements continus et à la création de cheminements dédiés aux piétons afin d'améliorer la mobilité douce.

### 4. Développer des modes alternatifs à la voiture individuelle

## Développer les transports collectifs

Afin de développer le rôle des transports collectifs en termes de mobilités, à la fois pour des déplacements internes et externes au territoire, il convient de développer l'offre en transport en commun et de conforter également le réseau existant.

Pour les projets d'aménagement, il pourra être envisagé d'assurer une desserte par les transports en commun. Dans ce cas, les voies devront être conçues avec des dimensions suffisantes et aménagées de manière à permettre un passage fluide des bus (avec une largeur des voiries de 6m20 minimum). L'aménagement sera étudié avec Valence Romans Mobilités.

Les extensions, réorganisations ou créations de lignes seront à étudier pour être en adéquation avec les besoins.

## Cheminement vers le réseau bus

Les projets d'aménagement, au travers des OAP notamment, intégreront, lorsque cela est nécessaire, un raccordement aux réseaux de bus et de vélos via des itinéraires piétons et cyclables. Aux abords des arrêts de bus, les aménagements en faveur des piétons seront renforcés par des mesures spécifiques pour sécuriser l'espace public. Ces aménagements seront adaptés en fonction du secteur desservi et des usagers (équipements scolaires, résidences séniores, etc.). De plus, les aménagements piétons favoriseront l'accessibilité pour les personnes à mobilité réduite.

## Développer le covoiturage et l'autopartage

Étant donné la nécessité d'utiliser la voiture, sur les communes périurbaines et celles du plateau, des solutions plus « durables » doivent être développées.

La création de places de stationnement destinées aux usagers du covoiturage est à favoriser. Cette offre d'aires de covoiturage doit se situer sur des emplacements déjà pratiqués ou stratégiques, à proximité d'infrastructures routières structurantes.

L'aire doit pouvoir être repérée facilement depuis la route, ce qui implique la mise en place d'une signalétique identifiable. En termes d'aménagement, l'aire doit permettre aux covoitureurs de manœuvrer dans le sens aller comme retour. Elle doit également être sécurisée et équipée (éclairage, abris) afin de développer la pratique.

Les véhicules partagés, dont l'usage est réservé à plusieurs utilisateurs successifs, contribuent à diminuer la possession de véhicules et, donc, leur usage individuel. Il convient donc d'identifier des espaces de mise à disposition des véhicules partagés, préférablement à proximité des centres-villes et centres-bourgs, ou dans les opérations d'aménagement importantes, afin d'en permettre l'accès au plus grand nombre.