

PROGRAMMES D'ORIENTATION ET D'ACTIONS

DÉPLACEMENTS

SCHÉMA DIRECTEUR CYCLABLE

DOSSIER D'APPROBATION
18 DÉCEMBRE 2019

SOMMAIRE

PRÉAMBULE	3
PARTIE 1 - Objectifs et enjeux	4
1.1 LES ENJEUX DE LA PRATIQUE CYCLABLE	5
1.2 UNE PLANIFICATION NÉCESSAIRE	5
1.3 LES OBJECTIFS DU SCHÉMA DIRECTEUR CYCLABLE DE GRAND CHAMBERY L'AGGLOMÉRATION	5
1.4 LA CONSULTATION MISE EN ŒUVRE	6
PARTIE 2 - Plan d'actions	7
2.1 STRUCTURER ET DÉVELOPPER LES CONTINUITÉS CYCLABLES	8
2.2 DÉVELOPPER L'OFFRE DE STATIONNEMENT VÉLOS ET PROMOUVOIR L'INTERMODALITÉ	11
2.3 ENCOURAGER L'USAGE DU VÉLO ET DÉVELOPPER DES SERVICES ASSOCIÉS DANS UNE APPROCHE MULTIMODALE	12
2.4 ASSURER LA PRISE EN COMPTE DES MODES ACTIFS DANS LES OPÉRATIONS D'AMÉNAGEMENT ET LES PROJETS DE CONSTRUCTION	14
2.5 CONSULTER, SURVEILLER ET ÉVALUER LES PRATIQUES	14
PARTIE 3 - Plans détaillés par commune	15

Le réseau viaire de l'agglomération chambérienne est conditionné par les contraintes géographiques et topographiques de la cluse de Chambéry. Certaines communes sont, par ailleurs, situées en moyenne montagne, cependant la majeure partie de la population habite et travaille en zone plane.

Les voiries principales convergent vers Chambéry qui polarise l'essentiel des flux.

Le réseau viaire est donc organisé en étoile autour de 7 axes structurants. En complément, la voie rapide urbaine (VRU) offre une desserte structurante de l'agglomération.

Dans ce contexte, la Ville de Chambéry et Grand Chambéry, l'Agglomération, se sont engagées dès 2014 dans un projet de refonte globale des transports et des déplacements sur le territoire, dans un principe d'accessibilité, de multimodalité et de complémentarité des différents modes, afin de valoriser l'attractivité du territoire, en l'inscrivant dans une dynamique de mobilité :

- > Pour faire de Chambéry et de son agglomération, un « territoire mobile », ouvert à toutes les mobilités et accessible,
- > Pour faciliter le quotidien des habitants, le rendre plus agréable à vivre, et attractif.

Ce projet s'est construit en concertation et par étape, avec notamment pour objectifs de :

- > Penser les mobilités dans leur globalité et rechercher leur complémentarité,
- > Favoriser le report modal vers les modes collectifs (trains, bus urbains, cars interurbains), partagés (covoiturage et auto partage) ou actifs (vélos, piétons, etc...) tout en garantissant à chacun un accès apaisé au centre-ville,
- > Assurer et réguler l'articulation entre les différents modes de déplacements,
- > Diminuer les flux, y compris de transit, en cœur de ville et agir sur le stationnement.

Se déplacer facilement sur l'ensemble de l'agglomération, que ce soit à vélo, en covoiturage, en bus, en train... et passer de manière fluide d'un mode à l'autre, résume tout l'objectif du projet « Territoire mobile ».

Tous les modes ont donc été intégrés à la démarche afin d'améliorer la cohérence et la performance des modes alternatifs. Des actions ont été engagées en vue de sécuriser et développer les déplacements piétons et cyclables, de mieux gérer les flux automobiles...

La pratique cyclable est une alternative à la voiture et c'est également un maillon complémentaire aux transports collectifs. Dans ce cadre, elle s'inscrit totalement dans une logique multimodale.

Dans la continuité des actions déjà menées par la communauté d'agglomération en faveur des deux roues, le Schéma directeur cyclable ci-après, permet de poursuivre la démarche engagée depuis plusieurs années, avec la volonté de proposer aux usagers un réseau maillé, structurant, assurant une continuité des flux et leur sécurité, afin d'agir en faveur d'un développement du vélo sur le territoire.

Il permet également de structurer les services favorables à la pratique du vélo.

**PROGRAMMES
D'ORIENTATION
ET D'ACTIONS
DÉPLACEMENTS
SCHÉMA
DIRECTEUR CYCLABLE**

**PARTIE 1.
OBJECTIFS
ET ENJEUX**

OBJECTIFS ET ENJEUX

1.1 LES ENJEUX DE LA PRATIQUE CYCLABLE

L'accroissement de l'usage du vélo est observé de façon incontestable depuis plusieurs années.

Sur l'agglomération, près de 6 000 vélos sont comptés (données 2017) en moyenne chaque jour sur les différents compteurs implantés sur l'agglomération. L'accroissement du nombre de cyclistes sur le territoire constitue donc une opportunité.

De nombreuses raisons incitent aujourd'hui à l'usage du vélo.

Le vélo est un moyen de déplacement rapide tant en milieu urbain que périurbain. Idéal pour les trajets de courtes distances (40% des trajets quotidiens parcourus en voiture font moins de 3 km – source Cerema) voire sur des distances plus longues avec un vélo à assistance électrique, il propose une offre alternative et complémentaire aux transports collectifs. Il s'inscrit, par ailleurs, dans une perspective de développement durable et contribue à l'attractivité du territoire. La qualité de l'espace public est valorisée par un usage des modes actifs tant en termes de qualité de l'air que d'occupation de l'espace.

Enfin, l'intérêt de pratiquer régulièrement une activité physique même modérée est largement démontrée pour la prévention et la prise en charge des principales maladies chroniques, ainsi que pour l'amélioration de la santé en général.

1.2 UNE PLANIFICATION NÉCESSAIRE

Grand Chambéry est compétente en matière d'élaboration de schémas directeurs de mobilité.

Au titre des articles L. 1214-1 et L. 1214-2 du code des transports, la communauté d'agglomération doit agir en faveur notamment de :

- > 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,
- > 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 ou un cycliste,
- > La diminution du trafic automobile,
- > 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,
- > L'organisation d'une tarification et d'une billettique intégrées pour l'ensemble des déplacements.

Ainsi, la Communauté d'agglomération, dans le Projet d'Aménagement et Développement Durable (PADD) du PLUi HD, prévoit conformément à la loi « (...) des orientations générales concernant l'habitat, les transports et les déplacements, les réseaux d'énergie, le développement des communications numériques, l'équipement commercial, le développement économique et les loisirs (...) ».

Dans ce cadre, le PADD de Grand Chambéry inscrit notamment les objectifs suivants :

- > Réduire les besoins de déplacements et les distances pour faire émerger une agglomération de proximité : favoriser les modes actifs au sein du tissu urbain de l'ensemble des communes du territoire en rendant la marche et le vélo agréables et sécurisés ;
- > Anticiper les implications environnementales, économiques et sociales de la mobilité en agissant à la source : intégrer la mobilité en amont des projets de développement urbain en valorisant les solutions qui optimisent les déplacements et les distances ;

Le schéma directeur cyclable est l'un des moyens de mettre en œuvre les orientations prises dans le PLUi HD.

En matière de politique cyclable, la Communauté d'agglomération est compétente, au titre de sa compétence transport et mobilité, pour l'élaboration de ce schéma directeur.

Ce schéma est un schéma fonctionnel des aménagements existants et à réaliser.

Les aménagements à réaliser proposés, tout comme leur priorité, pourront évoluer pour tenir compte des coûts réels des aménagements et de la programmation budgétaire pluriannuelle de Grand Chambéry.

Il n'emporte pas pour l'agglomération obligation de réaliser.

1.3 LES OBJECTIFS DU SCHEMA DIRECTEUR CYCLABLE DE GRAND CHAMBÉRY L'AGGLOMÉRATION

L'objectif premier est d'organiser et d'assurer la continuité des cheminements cyclables par la définition d'un réseau sur l'agglomération garantissant des aménagements cyclables continus, sécurisés et homogènes. Il vise prioritairement les cyclistes « urbains » et utilitaires pour des déplacements liés au travail ou à l'école, ou encore pour des achats ou diverses démarches. Il vise également la promotion de l'intermodalité avec les autres modes de déplacements.

Enfin, il a pour objectif de construire un réseau maillé suffisamment fin pour desservir la majeure partie de la population et offrir les tracés les plus courts vers les pôles générateurs.

Par ailleurs, le schéma de développement touristique 2017-2022 de l'agglomération a identifié la pratique sportive et touristique du vélo comme un élément d'excellence, moteur de l'attractivité du territoire.

Les liaisons cyclables sont définies selon leur fonction de liaison vers les pôles d'appui et peuvent emprunter des voiries communales, départementales, des chemins ruraux ou des Voiries d'Intérêt communautaire (VIC). Ainsi, les liaisons cyclables ne sont pas corrélées aux VIC.

Trois niveaux d'aménagements sont définis :

- > Niveau 1 : axe structurant permettant de relier les principaux pôles générateurs de plaine avec le centre-ville de Chambéry,
- > Niveau 2 : axe de liaison intercommunale, ou entre quartiers, ou entre pôles générateurs,
- > Niveau 3 : maillage fin et desserte locale. Dans la majorité des cas, ces voies ne nécessitent que peu ou pas d'aménagements pour être accessibles aux vélos, et ces aménagements relèvent plutôt de la pacification de voirie.

Le Schéma Directeur Cyclable a également pour objectifs de définir les actions complémentaires susceptibles d'influer sur le développement de l'usage du vélo sur l'ensemble du territoire :

- > Homogénéiser la signalisation verticale et horizontale sur les aménagements cyclables pour une meilleure lisibilité des types d'aménagement et des itinéraires à l'échelle de l'agglomération,
- > Développer le stationnement public des deux-roues, quantitativement mais aussi en termes de sécurisation des sites,
- > Promouvoir l'intermodalité
- > Encourager l'usage du vélo, via la mise en place de services, d'actions de promotion, de formation et d'accompagnement voire d'innovations (vélos à hydrogène...).

L'ensemble des actions décrites dans ce document participe aux objectifs définis au Plan d'Orientation des Actions du PLUi HD.

1.4 LA CONSULTATION MISE EN ŒUVRE

Le schéma directeur cyclable a été élaboré avec l'ensemble des communes et des partenaires du territoire.

Plusieurs rencontres ont eu lieu avec les élus du territoire et les techniciens en charge de la thématique cyclable afin de prendre en compte leurs souhaits en termes de développement des aménagements cyclables sur leur commune. Ceux-ci ont servi de base de travail à la définition de continuités cyclables cohérentes à l'échelle intercommunale.

**PROGRAMMES
D'ORIENTATION
ET D'ACTIONS
DÉPLACEMENTS
SCHÉMA
DIRECTEUR CYCLABLE**

**PARTIE 2.
PLAN
D'ACTIONS**

PLAN D'ACTIONS

2.1 STRUCTURER ET DÉVELOPPER LES CONTINUITÉS CYCLABLES

Résorber les points noirs

La sécurité des déplacements à vélo et l'encouragement à la pratique cyclable nécessitent le traitement des points durs et des zones de conflits. L'identification des points noirs et leur traitement en termes de faisabilité contribuent au maillage du réseau.

Ces points noirs ont pu être listés notamment à l'occasion des baromètres vélos (celui de l'agglomération en 2015, ou bien celui de la Fédération française des usagers de la bicyclette (FUB) en 2017).

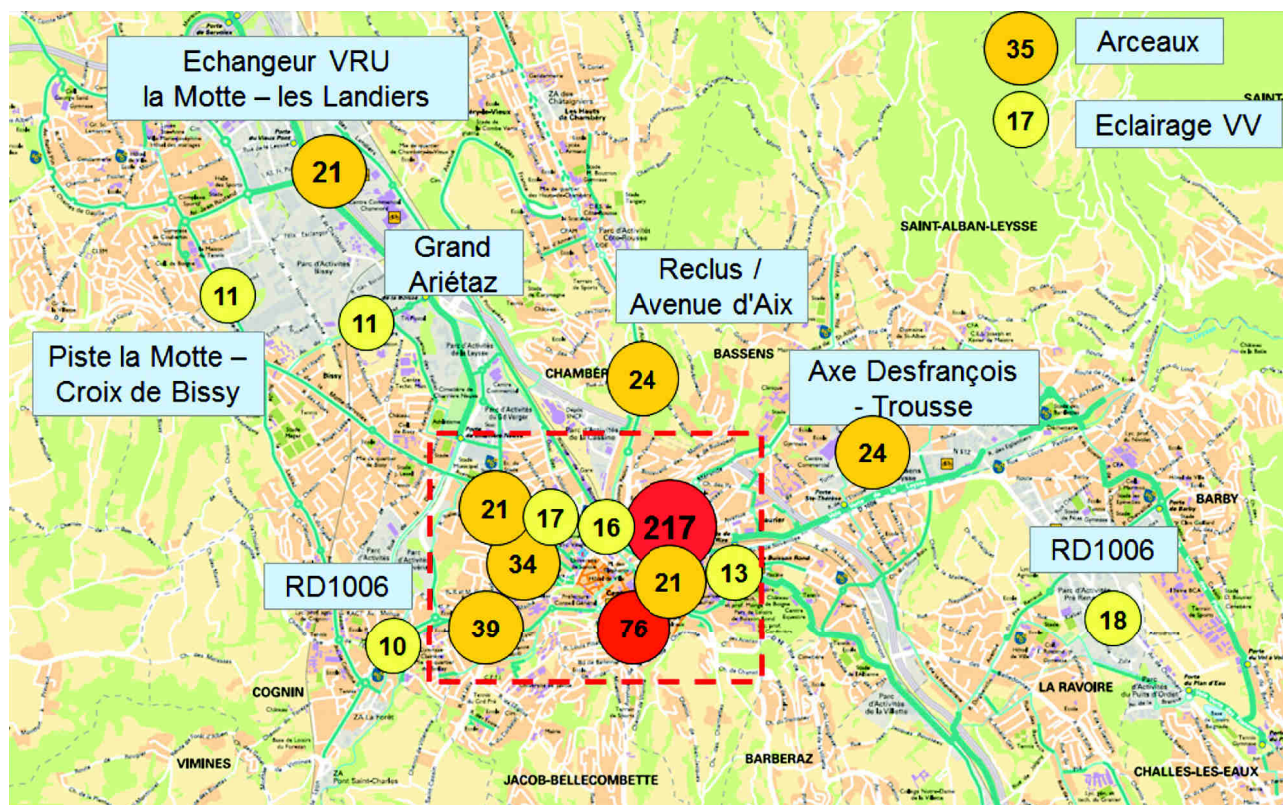
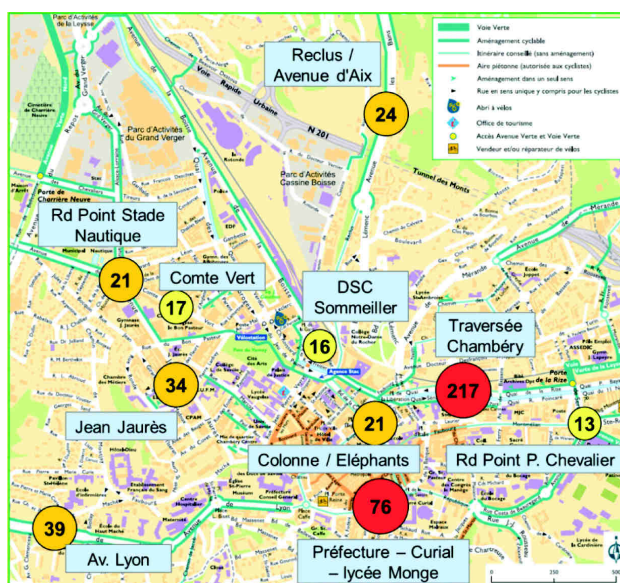
Ils recouvrent 2 réalités bien différentes :

- > Des axes déjà aménagés et utilisables par les usagers, mais avec des points durs à traiter.
- > Des axes ou carrefours non aménagés, qui sont recensés dans le schéma directeur vélo.

Les deux baromètres se rejoignent sur les priorités exprimées par les usagers :

- > les points noirs cités se concentrent en très grande majorité sur le centre-ville de Chambéry,

- > la traversée de Chambéry est le sujet le plus cité (avec un tracé non précisé)
- > en seconde position vient ensuite l'axe des quais de la Leysse (et en particulier la section amont, entre le carrefour du Centenaire et le pont de Serbie), ce qui correspond à la traversée côté nord de l'hypercentre
- > en troisième position viennent les places Caffé et Monge, ce qui correspond à la traversée côté sud de l'hypercentre.



Réaliser les continuités cyclables

En 2018, un peu plus de 90 kilomètres d'aménagements cyclable sont proposés aux cyclistes sur le territoire.

Grâce à des échanges approfondis avec les communes, des propositions d'extensions et de résorptions des discontinuités ont été formulées. Une structuration des aménagements en axes de niveau 1, 2 et 3 est proposée :

- > Niveau 1 : axe structurant permettant de relier les principaux pôles générateurs de plaine avec le centre-ville de Chambéry,
- > Niveau 2 : axe de liaison intercommunale, ou entre quartiers, ou entre pôles générateurs,
- > Niveau 3 : maillage fin et desserte locale.

Les axes de niveau 1 et 2 sont présentés par commune et en détails dans la partie 3 du présent document.

Le schéma directeur a retenu 82 km de projets, dont 59 km à créer et 23 km à améliorer.

Le Niveau 3, dans la majorité des cas, ne nécessite que peu ou pas d'aménagements pour être accessibles aux vélos. Ceux-ci relèvent plutôt de la pacification de voirie, et donc sont fonction du gestionnaire de voirie ou de l'aménageur compétent. Une attention particulière sera portée à la sécurisation des trajets scolaires vers les écoles, collèges et lycées.

Une attention particulière sera donc portée au maillage de ces itinéraires pour lequel toute voie en impasse sera évitée, sauf contraintes techniques avérées.

Grand Chambéry interviendra en tant que conseil technique. Le Niveau 3 ne figure donc pas dans le document en annexe.

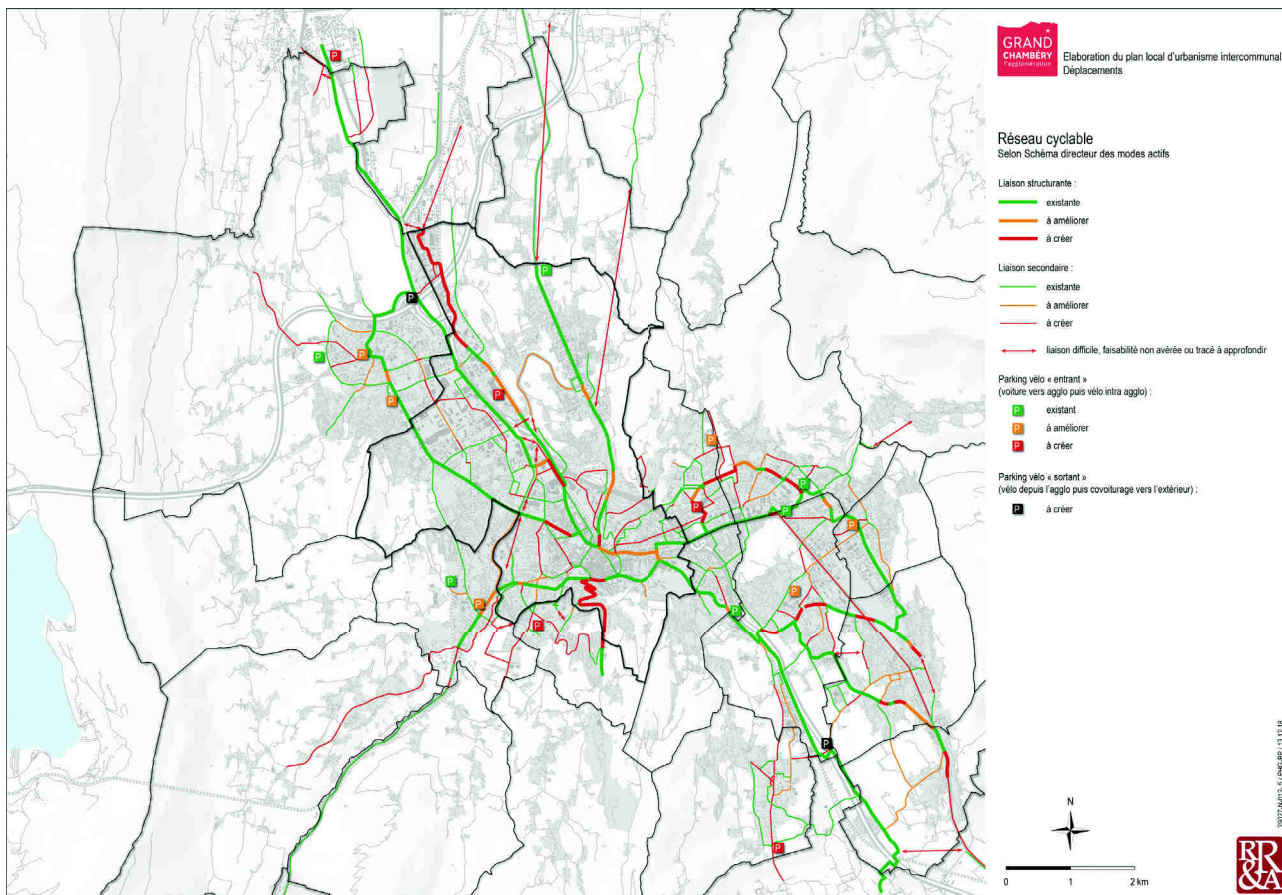
Ce schéma a une vocation fonctionnelle. Il indique les liaisons fonctionnelles à sécuriser ou à créer, et donne en complément des propositions pour leur tracé ou des indications sur les aménagements potentiels. Ces propositions de tracé et d'aménagement ne sont qu'indicatives, elles devront être affinées via des études détaillées.

Dans certains cas, bien qu'une liaison apparaisse pertinente, il n'y a pas encore de tracé ou d'aménagement précis pressentis, et/ou de faisabilité technico-financière de la liaison établie ; ces projets figurent sous forme de flèche sur les cartes.

Les aménagements proposés, tout comme leur priorité, pourront évoluer pour tenir compte des coûts réels d'aménagements et de la programmation budgétaire pluriannuelle de Grand Chambéry. Ils seront réalisés en fonction des opportunités techniques et financières qui se présenteront. Le schéma directeur cyclable n'est pas prescriptif.

Par ailleurs, la réduction du différentiel de vitesse entre vélos et automobiles est un des premiers facteurs d'amélioration de la sécurité. La réglementation des zones de circulation particulière est définie par la loi. A ce titre, la question du partage de l'espace public accessible et multimodal doit être intégrée. Les services de l'agglomération pourront conseiller les communes afin de développer de nouvelles zones partagées.

L'article L228-2 du code de l'environnement qui dispose que : «A l'occasion des réalisations ou des rénovations des voies urbaines, à l'exception des autoroutes et voies rapides, doivent être mis au point des itinéraires cyclables pourvus d'aménagements sous forme de pistes, marquages au sol ou couloirs indépendants, en fonction des besoins et contraintes de la circulation. L'aménagement de ces itinéraires cyclables doit tenir compte des orientations du plan de déplacements urbains, lorsqu'il existe.». Cette disposition s'entend hors existence d'un itinéraire fonctionnel à proximité du projet d'aménagement.



Fluidifier la circulation des vélos

Au-delà des aménagements de voirie, la circulation cyclable relève de mesures de facilitation des déplacements à vélos inscrites au Code de la route.

Le décret du 31 juillet 2008 a instauré la généralisation du double-sens cyclable dans les zones 30 et les zones de rencontre, ce qui s'est traduit par une forte augmentation du linéaire de double-sens cyclable dans ces zones. En effet, il revient à la commune, au titre du pouvoir de police du maire, d'ouvrir au double-sens cyclable les voiries à sens unique, et le cas échéant d'y déroger en motivant évidemment cette décision (raisons de sécurité).

Parallèlement, certaines d'entre elles ont étendu cette démarche en réalisant des doubles-sens cyclables dans des rues limitées à 50 km/h. Ces rues sont souvent des axes structurants, empruntés par les cyclistes. Leur mise à double-sens cyclable améliore l'efficacité des trajets en vélos.

Les communes pourront bénéficier d'un accompagnement technique pour la définition des voiries à ouvrir au double-sens.

Par ailleurs, une signalisation permet aux maires des communes d'autoriser les cyclistes, dans certains carrefours, à tourner à droite, à gauche ou à aller tout droit alors que le feu est rouge, en respectant la priorité accordée aux autres usagers, et principalement aux piétons. Cette mesure fait également partie des outils permettant de faciliter la circulation des cyclistes dans le cadre de leur politique locale de circulation.

Enfin, l'usager des sas vélos est à renforcer afin de faciliter l'insertion des vélos dans la circulation.

Entretenir les aménagements cyclables

À l'intérieur du périmètre de l'agglomération Grand Chambéry, le Conseil départemental de la Savoie, et les communes membres ont aménagé des infrastructures cyclables : bandes cyclables, pistes cyclables monodirectionnelles ou bidirectionnelles, ouvrages d'art.

Pour les aménagements de Niveau 1 et de Niveau 2, seule la bande roulante est intégrée à la compétence aménagements cyclables et en sont exclus :

- > la réalisation des mails piétonniers, des zones pacifiées (zones de rencontres, zones 20 et 30...) sauf si un aménagement cyclable s'avérait nécessaire.
- > le mobilier urbain (ex : banc, corbeille, jardinières...) autre que le mobilier sécuritaire (potelets...),
- > les arbres y compris arbres d'alignement, bacs à fleurs, plantations, l'embellissement, les espaces verts ainsi que leur entretien,
- > l'éclairage public,
- > le déneigement.

Concernant l'entretien que ce soit des aménagements ou ouvrages cyclables existants ou à réaliser au titre du schéma directeur cyclable, sont distingués le gros entretien, correspondant au renouvellement des voiries, et l'entretien courant regroupant les petites interventions (nids de poule...) de réparation relevant principalement de leur bon fonctionnement. Concernant le gros entretien, celui-ci est réalisé et financé par l'agglomération, sur les axes de Niveaux 1 et 2.

Concernant le petit entretien courant, il relève de la compétence du gestionnaire de voirie ou de l'aménageur compétent, y compris sur voie verte.

L'entretien des avenues vertes Nord et Sud du Département et les routes départementales hors agglomération est assuré par le Conseil départemental de la Savoie conformément à la convention établie avec lui.

Dans tous les cas, l'obligation de surveillance et de mise en sécurité des aménagements cyclables ou ouvrages cyclables, quel que soit le niveau d'aménagement, demeure de la compétence des communes au titre du pouvoir de police des maires, sauf si le gestionnaire de la voirie est le Département. Dans ce cas, il appartient au Département d'assurer ce rôle de surveillance et de mise en sécurité de ses voiries.

Jalonner et orienter

Le jalonnement est un élément clé de la politique cyclable.

Il permet aux usagers du vélo de mieux circuler et de s'orienter. Il permet également de valoriser les aménagements cyclables et de sécuriser les déplacements.

La mise à disposition d'un plan des aménagements cyclables et l'accès à un plan interactif complètent la mise en place du jalonnement.

Un plan de jalonnement correspondant à la nouvelle structuration du réseau cyclable sera défini. Il mettra en valeur les axes structurants et participera ainsi à la lisibilité du réseau.

En ce qui concerne les secteurs de Piémont, du Plateau de la Lysse et du Coeur des Bauges, la réflexion sera intégrée dans le cadre du développement cyclotouristique.

Le plan des aménagements cyclables sera mis à jour et valorisera les axes structurants en intégrant les circuits existants sur tout le territoire.

La cartographie des aménagements cyclables sera rendue accessible en permettant son exploitation par des outils numériques.

La communication s'appuiera sur la hiérarchisation du réseau afin de rendre plus lisibles les grands axes de déplacements pendulaires et les temps de parcours.

2.2 DÉVELOPPER L'OFFRE DE STATIONNEMENT VÉLOS ET PROMOUVOIR L'INTERMODALITÉ

Sécuriser le stationnement

Stationner son vélo, au départ ou à destination, en toute sécurité, est l'une des clés de réussite d'une politique cyclable.

Le vol est le second frein à l'utilisation du vélo, évoqué par les cyclistes, après la météo, (ADEME, 2016).

Garantir des stationnements sécurisés incite non seulement à l'utilisation du vélo mais cela encourage les utilisateurs à investir dans du matériel de meilleure qualité.

Une attention particulière est également portée à la qualité des dispositifs de sécurisation dédiés aux vélos.

Encourager le développement de l'offre de stationnement vélo sur l'espace public

Il est donc nécessaire d'offrir aux usagers du vélo des conditions optimales de stationnement sur le domaine public. Grand Chambéry a donc décidé d'investir dans des arceaux de stationnement, qui sont progressivement installés sur le domaine public par les communes et en tant que de besoin dans les différents établissements scolaires. A ce titre, la Communauté d'agglomération met gratuitement à disposition des communes et des établissements scolaires ces arceaux de stationnement. La pose de ce matériel demeure à leurs charges.

Parallèlement, les communes seront donc encouragées et accompagnées, dans l'adaptation et l'augmentation de leur offre de stationnement vélos.

L'objectif étant de développer l'offre de stationnement sur des lieux stratégiques, visibles et accessibles sur tout le territoire.

Pour le stationnement de courte durée à proximité des commerces et des administrations, des pôles médicaux... La pose d'arceaux à vélo en petites poches est recommandée au plus près des destinations. Pour les stationnements de moyenne durée des conseils seront apportés sur la couverture des arceaux à vélo, à proximité des établissements sportifs, des lieux culturels, dans les établissements scolaires.

Le suivi du parc de stationnement sera actualisé à l'échelle de l'agglomération, afin de permettre aux cyclistes de trouver sur internet, l'offre disponible.

Développer et sécuriser le stationnement vélo en faveur de l'intermodalité

Un développement du stationnement sera proposé en adéquation avec le schéma des itinéraires et à proximité des pôles ou zones d'échanges : pôles générateurs de déplacements (arrêts des lignes structurantes, pôle de stationnement multimodal...). La desserte cyclable et la présence de stationnement vélo, à proximité des pôles d'échanges sont des atouts majeurs.

Le vélo doit s'affirmer comme l'un des modes d'accès aux réseaux structurants de transports collectifs (bus, car, train) et aux arrêts/aires de covoiturage.

L'objectif est bien d'assurer une réelle intermodalité entre les différents modes de déplacements.

L'agglomération propose des abris à vélo sécurisés, individuels ou collectifs. Ces abris sont installés dans les parcs de stationnement multimodaux, sur des parkings situés sur des axes d'entrée dans l'agglomération et également aux pieds des contreforts sur les axes d'accès depuis les Bauges, la Chartreuse et l'Épine.

Une quinzaine de consignes collectives sont déjà implantées sur le territoire soit plus de 400 places de stationnement vélo sécurisées.

D'autres actions complémentaires pourront également être engagées :

- > Promouvoir les possibilités d'accès aux services vélos ou stationnement vélos pour les abonnés aux transports en commun et TER Rhône Alpes via la carte OÙRA!
- > Engager une démarche de coordination des mobilités avec l'ensemble des Autorités Organisatrices de la Mobilité (AOM) (Région Auvergne Rhône Alpes, Grand Lac...).
- > Développer ou améliorer le service de location et de stationnements sécurisés en gare de Chambéry dans le cadre de l'aménagement de la nouvelle gare (500 places de stationnement vélo).

Accompagner les acteurs privés

Des consignes sécurisées sont également nécessaires pour le stationnement à domicile (pour les habitants) ou bien sur le lieu de travail (pour les employés).

Pour les opérations d'aménagement au sens de l'article L.300-1 du Code de l'Urbanisme, Grand Chambéry l'agglomération veillera à la bonne application du règlement du PLUi HD intégrant des normes de stationnement vélo en fonction du type de locaux et de services.

La communauté d'agglomération apporte également une assistance technique aux acteurs privés (habitat, entreprises, commerce...) pour les inciter à mettre en place des espaces de stationnement vélos dans les immeubles existants. L'accompagnement des employeurs dans le cadre des plans de mobilité est notamment l'occasion de ce travail. Des actions de sensibilisation auprès de bailleurs est également à réaliser.

Une fiche technique de préconisation et de recommandation pour l'aménagement de stationnement vélo (type de stationnement, coût estimatif, réglementation, ratio, choix du lieu d'implantation...) sera diffusée auprès des acteurs privés référencés.

Mettre en œuvre des actions de lutte contre le vol

Des actions de communication et de sensibilisation, sur l'usage des antivols de type « U » pour sécuriser le stationnement des vélos seront mises en œuvre.

Dans la mesure du possible des partenariats sont noués avec la police nationale et la gendarmerie, pour des campagnes de communication concertées visant à rappeler les règles essentielles en matière de stationnement vélo.

L'agglomération accompagne la lutte contre le vol des vélos et le programme de gravage des vélos. L'objectif étant de permettre à tout un chacun de faire graver son propre vélo (à la Vélostation), avec un bicycode, la FUBICY se chargeant de constituer un fichier national de ces numéros de gravage, qui le cas échéant peut être consulté par les forces de l'ordre. Il permet de rendre à leurs propriétaires les vélos retrouvés.

Au moment de la rédaction du présent document une proposition de Loi d'orientation des mobilités est en préparation. Les nouvelles dispositions de cette Loi pourront conforter ou permettre des évolutions à cette action.

2.3 ENCOURAGER L'USAGE DU VÉLO ET DÉVELOPPER DES SERVICES ASSOCIÉS DANS UNE APPROCHE MULTIMODALE

Le management de la mobilité

Le management de la mobilité est un des piliers de la politique transport développée par l'agglomération.

Il consiste à promouvoir la complémentarité des modes, en encourageant et en accompagnant le changement de comportements des individus et des organisations : entreprises, établissements scolaires, pôles générateurs.

L'évolution des pratiques de mobilité demande de travailler par étapes successives avant d'aboutir à un changement pérenne. Le management de la mobilité est fondé à la fois sur des mesures d'accompagnement telles que l'information, la communication, l'aide à la pratique, et à la fois sur des services tels que la location de vélo, de dispositif d'aide au covoiturage....

Une attention particulière est portée à la coordination des actions des différents partenaires et prestataires en matière de mobilité pour faciliter la multimodalité et sa compréhension et son appropriation par les usagers.

La promotion de la pratique cyclable s'inscrit ainsi dans une approche multimodale portée essentiellement par l'Agence Écomobilité Savoie Mont Blanc mais aussi par d'autres associations cyclistes, le délégataire transports en commun et les partenaires intervenants notamment dans les champs social, de l'éducation et de la santé.

L'économie du vélo développée sur le territoire est également importante tant en termes de professionnels liés à la vente et à la réparation des cycles qu'aux pratiques touristiques qui se développent rapidement avec les activités outdoor notamment et avec le tourisme itinérant à vélo via la véloroute V63. Il s'agit d'une économie à forte intensité en main d'œuvre.

Ainsi les vélocistes, les hébergeurs et les stations sont des partenaires qui participent et bénéficient économiquement de la mise en œuvre des actions du schéma directeur.

En parallèle, l'encouragement à la pratique cyclable participe également à la lutte contre la pollution de l'air.

Enfin concernant la santé publique, les externalités positives de l'usage de vélo prennent beaucoup d'intérêt : à l'heure où 30 % des Français manquent d'activité physique et sont touchés par la sédentarité et l'obésité, la pratique des modes actifs permet de faire baisser de 30 % certains cancers, diabète, maladies cardio-vasculaires... (source : OMS).

Développer les services de la Vélostation

La Vélostation est un service de Grand Chambéry dont le but est de favoriser l'utilisation du vélo comme mode de déplacement. Elle est caractérisée par trois fonctions complémentaires : l'information et l'accompagnement de l'utilisateur par des services, la location de vélos, le gardiennage de vélos.

Son rôle pédagogique est essentiel et c'est l'interface de la politique cyclable avec les usagers.

Les animateurs mobilité de la Vélostation ont un rôle d'ambassadeurs du vélo.

La Vélostation joue donc un rôle majeur dans l'animation et la promotion de la pratique cyclable et dans les services aux cyclistes, comme :

- > Des contrôles techniques vélos,
- > Une vélo école avec différents niveaux d'apprentissage : découverte du déplacement à vélo, remise en selle, déplacement avec un groupe, découverte des déplacements avec un Vélo à Assistance Electrique (VAE), déplacements en milieux périurbains et montagnards...
- > Des animations dans les établissements scolaires,
- > Des animations et contrôles techniques dans les entreprises en démarche de mobilité,
- > Des temps de présence des services de la Vélostation dans les centres-bourgs et dans les secteurs des Bauges, du Piémonts et du Plateau de la Leysse, notamment autour du VAE,
- > Des initiations et des expérimentations de nouveaux usages sur tout le territoire : vélos à assistance électrique - vélos à hydrogène - vélos pliants - vélos pour les courses - livraison à vélos,
- > Un encouragement des étudiants à la locations de vélos en mettant à leur disposition des vélos à louer à tarifs préférentiels et dans ce cadre réaliser notamment des campagnes de promotion en faveur de ce mode de déplacement à chaque rentrée,
- > Une intégration des services de la Vélostation au système billettique multimodal et le développement des tarifs multimodaux en lien avec les réseaux de transports collectifs.

Encourager la pratique du vélo

Le management de la mobilité s'appuie sur diverses stratégies pour changer les comportements de mobilité, afin d'atteindre plus spécifiquement les objectifs de réduction de la pollution atmosphériques, des nuisances sonores ou de la congestion. Il renvoie ainsi à des actions visant à réduire ou à redistribuer de manière spatiale, modale et/ou temporelle la demande de mobilité, en agissant sur le comportement de mobilité des usagers. Le schéma directeur des aménagements cyclables en tant qu'outil de programmation et de planification permet définir une véritable politique d'accompagnement et de soutien en matière de développement de la pratique cyclable.

Le schéma directeur des aménagements cyclables de Grand Chambéry, vise plusieurs publics ou motifs de déplacement : les étudiants, les scolaires, les salariés, les publics en difficultés économique ou les personnels de santé, les pratiques commerciales.

Des actions dédiées à chaque public ou secteurs d'activité et de vie sociale, sont à développer :

- > Apprentissage du vélo : vélo école initiant à l'usage avec différents niveaux et objectifs, et familiarisation à la cohabitation avec les autres utilisateurs de la voirie,
- > Actions pédagogiques (vélos, vélos à assistance électrique...), auprès de publics variés : habitants, salariés, scolaires...
- > Incitations financières à l'usage du vélo,
- > Programmes d'actions santé ou sociale, de prévention sur la sécurité routière,
- > Encouragement et accompagnement des établissements scolaires : élémentaires, collèges, lycées et les sites universitaires à développer des plans de mobilité, des espaces dédiés au stationnement vélos et dans les écoles primaires à mettre en œuvre des vélobus et pédibus,
- > Actions promotionnelles,
- > Accompagnement les entreprises à la mise en place des plans de déplacements d'entreprises,
- > Sensibilisation des usagers et des commerçants à l'usage du vélo pour faire les achats, prêt de matériel,
- > Ateliers de réparation participatifs,
- > Partenariats avec les vélocistes.

Communiquer

Un plan de communication annuel autour de la pratique cyclable pourrait s'appuyer sur :

- > Des événements : défis et concours.
- > Des actions de communication et de promotion en faveur du vélo.
- > Des campagnes de communication spécifiques à l'occasion d'ouverture d'un nouvel aménagement, ou lors d'une sensibilisation à la sécurité et au partage de la voirie ainsi qu'à l'équipement des vélos et des cyclistes pourront être réalisées.
- > Le plan des aménagements cyclables réédité chaque année participe de cette communication auprès de l'ensemble du public local et touristique.
- > Des fiches d'accessibilités destinées aux dirigeants des pôles générateurs de déplacements et des entreprises en démarche mobilité pour inciter les employeurs à se déplacer en transports en commun, vélo, covoiturage et marche à pied sont également distribuées.
- > Des communications particulières sont également réalisées sur les bienfaits des déplacements à vélo en matière de santé avec une collaboration particulière avec les personnels de santé.
- > Des communications spécifiques à concevoir avec les commerçants.

2.4 ASSURER LA PRISE EN COMPTE DES MODES ACTIFS DANS LES OPÉRATIONS D'AMÉNAGEMENT ET LES PROJETS DE CONSTRUCTION

La Communauté d'agglomération définit les objectifs en matière de transports et déplacements à travers :

- > Le Projet d'Aménagement et Développement Durables (PADD),
- > Le Programme d'Orientations et d'Action (POA), spécifique aux Déplacements.

La révision de la charte d'aménagement cyclable de l'agglomération, prévue au programme d'orientations et d'actions déplacements, sensibilisera les maîtres d'ouvrage et les maîtres d'œuvre à la mise en œuvre d'aménagements cyclables de qualité et conforme aux niveaux des pratiques cyclables attendues.

En outre, à travers ce PLUi HD, la Communauté d'agglomération définit des éléments précis, qui s'imposent aux opérations d'aménagement et projets de construction.

Les documents suivants présentent et détaillent cela :

- > Les Orientations d'Aménagement et de Programmation (OAP) thématique Déplacements,
- > Les Orientations d'Aménagement et de Programmation (OAP) sectorielles,
- > Le Règlement écrit et graphique.

Ainsi, pour les opérations d'aménagement, les OAP sectorielles peuvent par exemple imposer au sein du secteur, une liaison cyclable à créer afin d'assurer les continuités.

De plus, pour les opérations d'aménagements au sens de l'article L.300-1 du Code de l'Urbanisme, il sera regardé en amont l'existence ou la création d'un aménagement cyclable ou d'un service aux mobilités actives (consignes, arceaux vélos,...). Dans ce cadre, la communauté d'agglomération veillera à ce que les aménageurs assurent une bonne fonctionnalité des cheminements pour accéder à ces équipements. Les cheminements devront être éclairés et le plus directs possible.

De même, et à l'échelle des bâtiments, le règlement du PLUi HD, dans son article traitant des obligations en matière de stationnement, définit les normes et dispositions techniques relatives au stationnement sécurisé des vélos dans les bâtiments.

2.5 CONSULTER, OBSERVER ET ÉVALUER LES PRATIQUES

Le Groupe Technique Vélo

Les projets d'aménagements cyclables de l'agglomération font l'objet d'une présentation en Groupe Technique Vélo qui associe des représentants des associations de promotion de la pratique cyclable, l'Agence écomobilité Savoie Mont Blanc, des représentants des communes, du Conseil départemental de la Savoie et de l'agglomération.

Le Baromètre vélo

Les retours de terrain des cyclistes, « experts du quotidien », sont de précieux atouts pour analyser la situation actuelle de l'usage du vélo sur le territoire (cyclo-fiches, urban pulse...).

Dans ce contexte, l'agglomération a organisé, en 2015, une consultation des usagers appelée baromètre vélos. Dans le même esprit, la Fédération française des usagers de la bicyclette (FUB) et ses partenaires ont organisé une enquête nationale intitulée « Baromètre des villes cyclables » en 2017. Elle a pour objectif d'évaluer la « cyclabilité » des villes françaises à partir du ressenti des cyclistes. Les résultats déterminent si les villes sont favorables à la pratique du vélo et permette aux collectivités de mieux cerner les attentes des citoyens qui souhaitent se déplacer à vélo.

Un suivi de l'activité

La mise en œuvre du schéma directeur cyclable fera l'objet d'un suivi ce qui permettra de corriger le cas échéant les actions engagées et d'intégrer les modifications nécessaires. Feront notamment l'objet de ce suivi :

- > Le linéaire d'aménagements cyclables réalisés, et le linéaire de voiries accessibles aux cyclistes (méthodologie Club des Villes et Territoires Cyclables).
- > La fréquentation des aménagements cyclables équipés de compteurs automatiques.
- > Les locations de vélos de la vélostation.
- > Le nombre d'arceaux implantés.
- > La capacité des consignes et leur remplissage.
- > Les animations vélos.
- > L'accidentologie impliquant des vélos.

**PROGRAMMES
D'ORIENTATION
ET D'ACTIONS
DÉPLACEMENTS
SCHÉMA
DIRECTEUR CYCLABLE**

**PARTIE 3.
PLANS DÉTAILLÉS
PAR COMMUNE**

PRÉAMBULE

Le schéma directeur cyclable a fait l'objet d'une retranscription cartographique et d'un descriptif explicatif par commune des aménagements cyclables proposés, qui figurent ci-après.

Une structuration en axes de niveau un, deux et trois est proposée :

- > Niveau 1 : axe structurant permettant de relier les principaux pôles générateurs de plaine notamment avec le centre-ville de Chambéry,
- > Niveau 2 : axe de liaison intercommunale, ou entre quartiers, ou entre pôles générateurs,
- > Niveau 3 : maillage fin et desserte locale. Dans la majorité des cas, ces voies ne nécessitent que peu ou pas d'aménagements pour être accessibles aux vélos, et ces aménagements relèvent plutôt de la pacification de voirie. Ce niveau n'est pas repris dans la cartographie ci-jointe.

Ce schéma a une vocation fonctionnelle : il indique les liaisons fonctionnelles à sécuriser ou à créer, et donne en complément des propositions pour leur tracé ou des indications sur les aménagements potentiels. Ces propositions de tracé et d'aménagement ne sont qu'indicatives, elles devront être affinées via des études détaillées.

Dans certains cas, des liaisons apparaissent sur les cartes bien que leur faisabilité technique et financière, ne soit pas avérée ou que leur tracé ne soit pas défini. Ces projets figurent sous forme de flèche sur les cartes.

Sur les cartographies, les aménagements sont aussi décrits comme « existants », « à créer » ou « à améliorer ». Cette dernière catégorie regroupe :

- > soit des aménagements cyclables existants qui sont à reprendre pour améliorer la sécurité des cyclistes,
- > soit des voiries non pourvues d'aménagements cyclables, où la circulation des cyclistes a minima « aguerris » est pour l'instant possible, mais qui nécessiteraient un aménagement afin de permettre à l'ensemble des cyclistes de les emprunter.

La mise en œuvre du schéma, une fois validé, sera décidée année par année afin de tenir compte des coûts réels d'aménagements, de la programmation budgétaire pluriannuelle de Grand Chambéry, et de la coordination avec les projets connexes.

Le schéma ne précise pas non plus le futur maître d'ouvrage des aménagements, qui pourra être soit une commune (mails piétons de centre-ville...), soit l'agglomération, soit le département.

Par ailleurs, les opérations d'aménagement, au sens de l'article L. 300-1 du Code de l'urbanisme devront être compatibles avec le schéma directeur cyclable.

BARBERAZ

1. Avenue du Stade

L'avenue du Stade dans sa partie nord est équipée de bandes cyclables jusqu'au croisement avec l'avenue verte sud. Sur sa partie sud le trafic est plus limité (le flux principal emprunte la montée du Clos), mais entre les 2 il y a une section de 80 m non aménagée.

L'emprise de la voirie étant large, il est possible de tracer une bande cyclable dans le sens montant sans toucher aux bordures. Cela nécessite par contre de supprimer l'ilot en dur au début du tourne-à-gauche pour le remplacer par de la peinture au sol.

2. Voie verte le long de la voie ferrée

L'objectif de ce projet est de relier le centre de Barberaz à l'avenue verte en direction du sud en site propre, sans devoir faire le détour par l'avenue du Stade ou bien la passerelle des écoles qui fait passer par des rues de quartier.

Il existe pour cela une emprise comprise entre les habitations et la voie ferrée, qui pourrait devenir le support d'une voie verte. Sa domanialité est à approfondir.

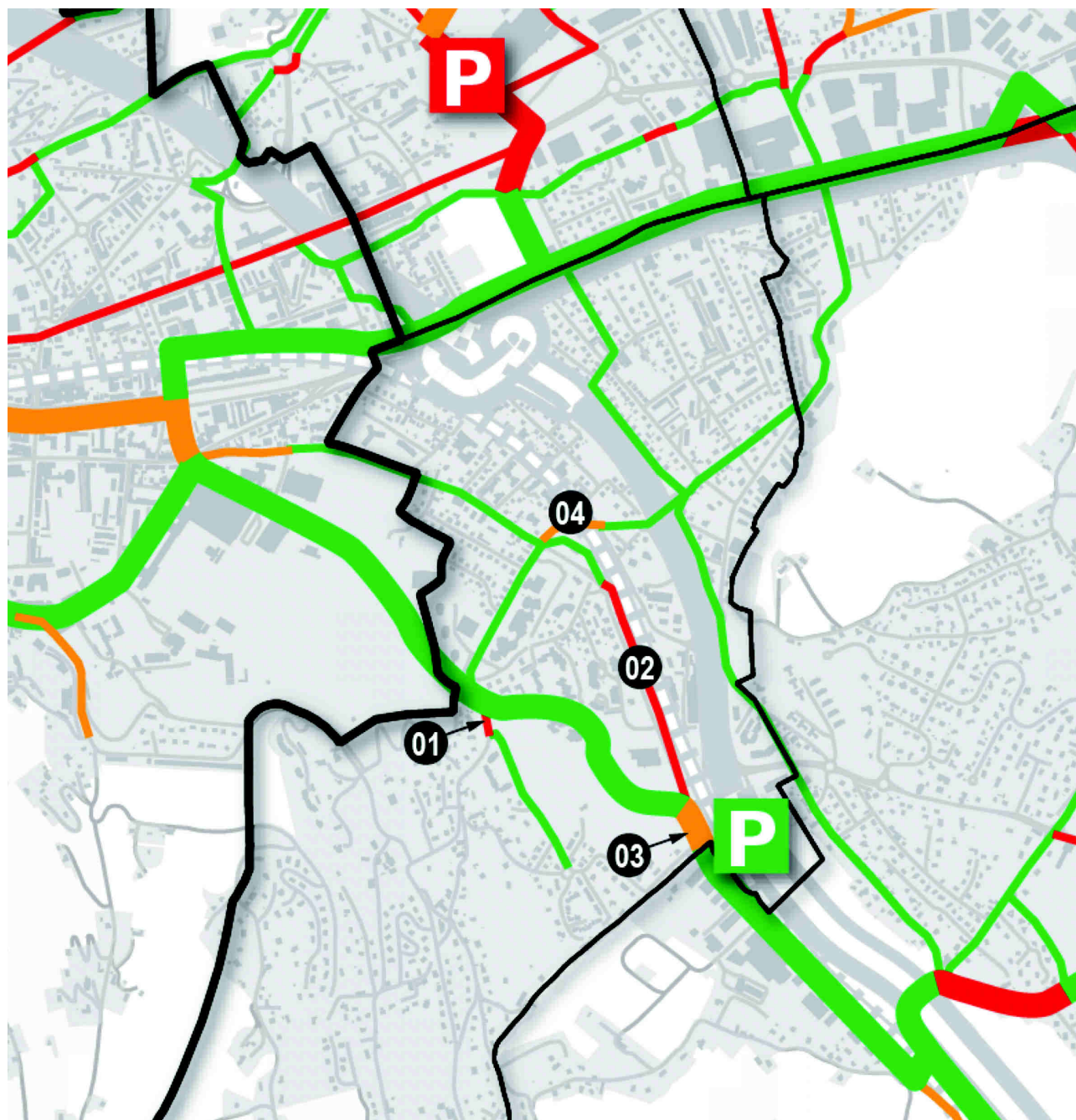
3. Avenue verte sud au niveau du chemin des Prés

Il serait intéressant de profiter de la réalisation du projet N°2 pour modifier le tracé de l'avenue verte sud le long de la RD201, qui comprend le délicat carrefour du chemin des Prés. A ce niveau la commune est propriétaire d'une parcelle située entre l'Albanne et la RD201, juste après le pont de sur l'Albanne. L'avenue verte pourrait traverser la RD201 au niveau de ce pont, et poursuivre ensuite le long de l'Albanne en évitant ainsi le croisement du chemin des Prés. Cela nécessiterait de dévier la RD201 sur le tracé actuel de l'avenue verte sur une cinquantaine de mètres.

4. Rue Jules Verne

Cette rue permet de relier le centre-ville aux quartiers situés de l'autre côté de la voie ferrée et de la VRU.

Elle est équipée de bandes cyclables, mais elles sont étroites et longent de plus des murs, ce qui limite leur largeur utile. De plus, la bande dans le sens de la descente à partir du rond-point du centre-ville est séparée de la chaussée par un caniveau CC, ce qui fait que la plupart des cyclistes roulent sur la chaussée.



Réseau cyclable

Selon Schéma directeur des modes actifs

Liaison structurante :

- existante
- à améliorer
- à créer

Liaison secondaire :

- existante
- à améliorer
- à créer

Parking vélo « entrant »
(voiture vers aggro puis vélo intra aggro) :

- P existant
- P à améliorer
- P à créer

Parking vélo « sortant »
(vélo depuis l'aggro puis covoiturage vers l'extérieur) :

- P à créer

↔ liaison difficile, faisabilité non avérée ou tracé à approfondir

BARBY

1. Route de Leysse

Il s'agit de l'axe naturel en direction du quartier de Leysse.

Une pacification du trafic est souhaitable ; elle pourrait prendre la forme d'un chaucidou (dit aussi « chaussée à voie centrale banalisée »).

2. Mail piéton avenue de la Mairie

Dans le cadre de la requalification du centre-bourg de Barby, un mail piéton sera créé en face de la place de la mairie. Il se connectera au passage inférieur sous la route de la Trousse ; il est souhaitable que cette connexion prenne la forme d'une traversée directe de chaussée.

3. Mail piéton / vélo des Épinettes

Dans le schéma de référence du centre-bourg porté par la commune, le passage inférieur sous la route de la Trousse est prolongé par une liaison en direction du quartier des Épinettes. Il fait ainsi la connexion avec la rue du 8 mai 1945, sur la Ravoire.

4. Avenue Paul Chevalier (partie ouest de la route de la Trousse)

Cette voie est déjà équipée de bandes cyclables, mais elles sont étroites, la voirie est très large et la vitesse limitée à 70 km/h. Elles sont donc uniquement utilisées par des cyclistes « aguerris », alors que cette voie est l'axe naturel pour relier Barby et La Ravoire.

Les emprises très larges permettent d'imaginer la création d'une piste cyclable ou d'une voie verte côté nord de la voirie. En prolongeant ce principe sur l'avenue Louis Armand (cf. projet N°5 sur La Ravoire), cela permettra de plus une traversée sécurisée du carrefour du Roc Noir. La réalisation de ce projet sur Barby devra être coordonnée avec celle du tronçon contigu sur La Ravoire.

5. Avenue Paul Chevalier (partie est de la route de la Trousse)

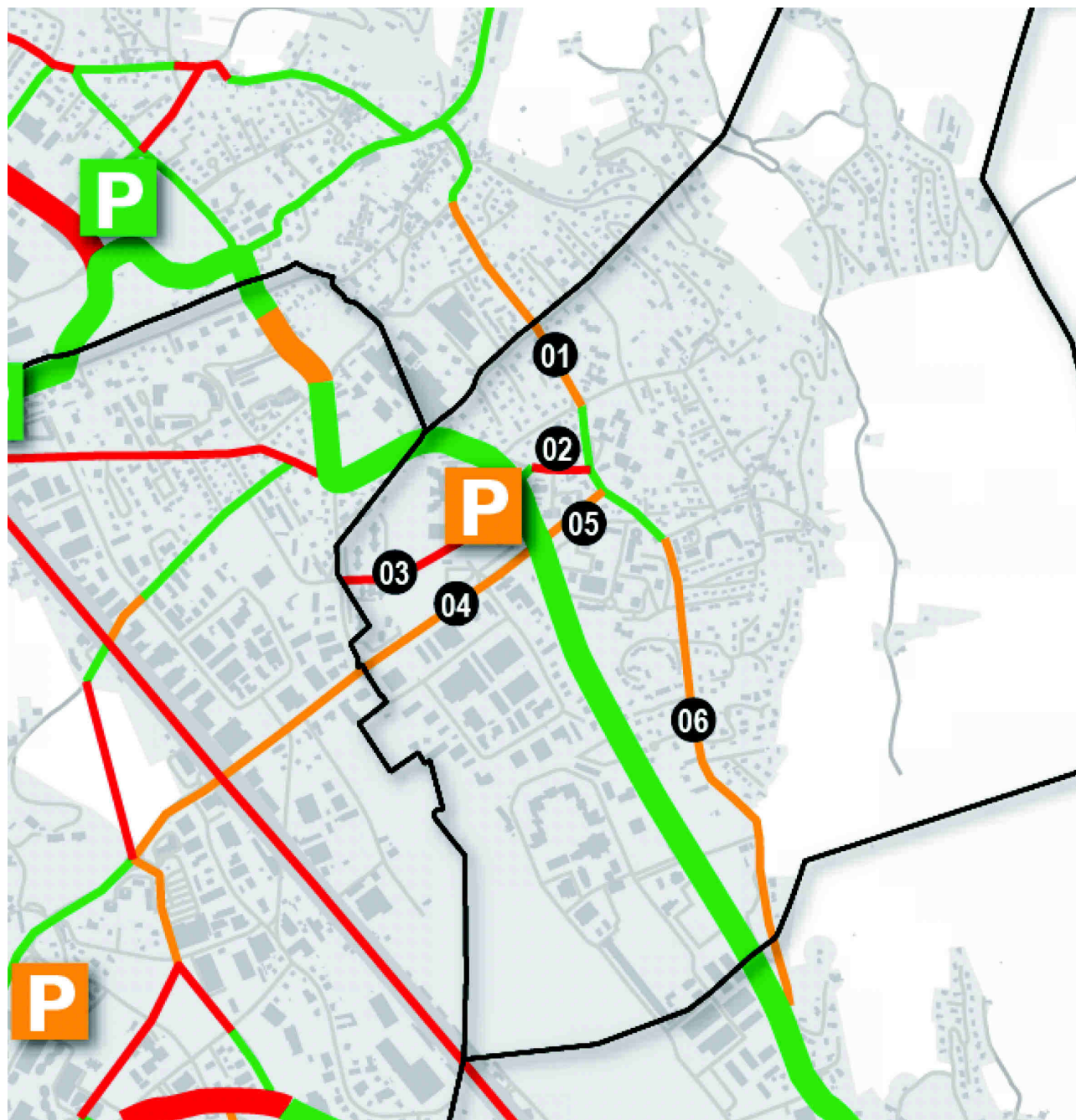
Cette voie est équipée de trottoirs avec des logos vélo, ce qui n'est pas réglementaire (il faudrait une séparation des parties vélo et piéton sur le trottoir, mais ce n'est pas possible du fait du mobilier urbain). De plus la réinsertion des cyclistes n'est pas aménagée au bout de l'avenue côté avenue principale.

Dans le cadre de la requalification du centre-bourg, cette voie pourrait être requalifiée afin d'être cohérente avec les aménagements du projet N°4 (piste cyclable côté nord-ouest), qui se situe dans son prolongement.

6. Rue du Prédé

Il s'agit de l'axe naturel pour aller au centre-bourg depuis le secteur sud de la commune.

Une pacification du trafic est souhaitable ; elle pourrait prendre la forme d'un chaucidou (dit aussi « chaussée à voie centrale banalisée »).



Réseau cyclable

Selon Schéma directeur des modes actifs

Liaison structurante :

- existante
- à améliorer
- à créer

Liaison secondaire :

- existante
- à améliorer
- à créer

Parking vélo « entrant »
(voiture vers agglo puis vélo intra agglo) :

- P existant
- P à améliorer
- P à créer

Parking vélo « sortant »
(vélo depuis l'agglo puis covoiturage vers l'extérieur) :

- P à créer

↔ liaison difficile, faisabilité non avérée ou tracé à approfondir

BASSENS

1. Rue de la Croix / Route de Saint Alban Leysse

Il s'agit pour l'instant du seul trajet possible entre le centre historique de Bassens et Saint Alban Leysse.

Au vu des trafics, une solution en site propre est à privilégier, et notamment au regard des futures zones d'habitations attendues à proximité (haut de la plaine des Contours). Des emprises sont disponibles de part et d'autre pour cela, mais pas toujours du même côté ; un projet d'ensemble devra donc être étudié.

Cf. projet N°1 sur Saint Alban-Leysse.

2. Liaison rue du Peney - Saint Alban Leysse

L'objectif est de créer une liaison entre Bassens et Saint Alban Leysse, qui permette, sous réserve de la réalisation des aménagements N°5 et 8, de rejoindre Saint Alban Leysse en site propre depuis la voie verte de la Leysse (axe structurant).

Cette liaison a été facilitée par la mise sous dallot du Nant Petchi : dans le prolongement de la rue du Peney, la création d'une voie verte permettra de relier la plaine des Contours sans avoir à créer une passerelle de franchissement du Nant (cf. projet N°3 de Saint-Alban Leysse).

3. Accès mairie

L'accès à la ferme de Bressieux se fait pour le moment par le bas en utilisant des voiries du CHS. A terme, l'accès des véhicules motorisés se fera par le haut, mais il faudra conserver un accès vélo par le bas. Cela offrira de plus un accès plus direct pour les nouveaux immeubles de la route de la Ferme.

Dans la pratique, il suffira de mettre en places des dispositifs de limitation d'accès (plot, rocher...).

4. Nouvelle liaison via le stade

Dans le prolongement du futur aménagement le long du centre commercial (cf. projet N°8), cette liaison (de type voie verte) offrira un accès plus direct et en restant en site propre pour rejoindre le CHS et le centre bourg de Bassens.

5. Liaison du centre commercial vers la rue Centrale et la rue du Peney

Il s'agit d'un des maillons de la liaison structurante entre la voie verte de la Leysse et Saint Alban Leysse.

Il existe déjà un cheminement dans les jardins familiaux, dont l'accès est entravé par des chicanes, qui devront être écartées pour faciliter le passage des cyclistes.

6. Réaménagement de la rue Centrale

Cette section de la rue Centrale permet d'accéder au centre commercial depuis le centre bourg (ainsi que depuis la future liaison via la rue du Peney), ainsi que via la rue des Contours.

Dans le cadre de la requalification du centre commercial, un rond-point sera créé pour en faciliter l'accès (au niveau de l'intersection de la rue Bolliet), et l'ensemble de la rue sera reprise jusqu'à l'avenue de Longefand, en incluant une piste bidirectionnelle.

7. Mail piéton du centre commercial

Un mail piétonnier devrait être réalisé dans le cadre de la requalification du centre commercial. Il fera le lien entre la piste cyclable de la rue centrale, et le futur aménagement côté sud-ouest (cf. projet N°8), et permettra la desserte du centre commercial.

8. Liaison côté sud-ouest du centre commercial

Cette liaison sera un des maillons de la liaison structurante entre la voie verte de la Leysse et Saint Alban Leysse, mais elle desservira aussi le CHS via le projet N°4.

Un aménagement de type voie verte est à privilégier, à intégrer dans les projets de parking.

La traversée de l'avenue de Turin sera éventuellement à reconfigurer, l'objectif étant de relier la voie verte existante sur la rue du Chanoine Féjoz.

9. Contournement du rond-point d'accès à la VRU

La contre-allée de l'avenue de Bassens constitue quasiment une voie verte, et la section en impasse de l'avenue de Bassens est très calme eu égard au faible trafic. Entre les deux, les cyclistes doivent franchir le giratoire d'accès à la VRU.

La circulation sur l'anneau est très difficile pour les cyclistes non aguerris, et il vaut mieux privilégier un aménagement qui contourne l'anneau par le sud, ce qui permet de valoriser le plateau réalisé sur l'accès à la VRU.

10. Traversée de la rue Perrier Gustin

La rue de la Martinière est l'itinéraire qui a été privilégié pour le trafic cycliste lors de la création du site propre bus sur l'avenue de Turin.

Sa continuité se heurte cependant à la traversée de la rue Perrier Gustin, où l'îlot central empêche les cyclistes de relier les 2 parties de la rue.

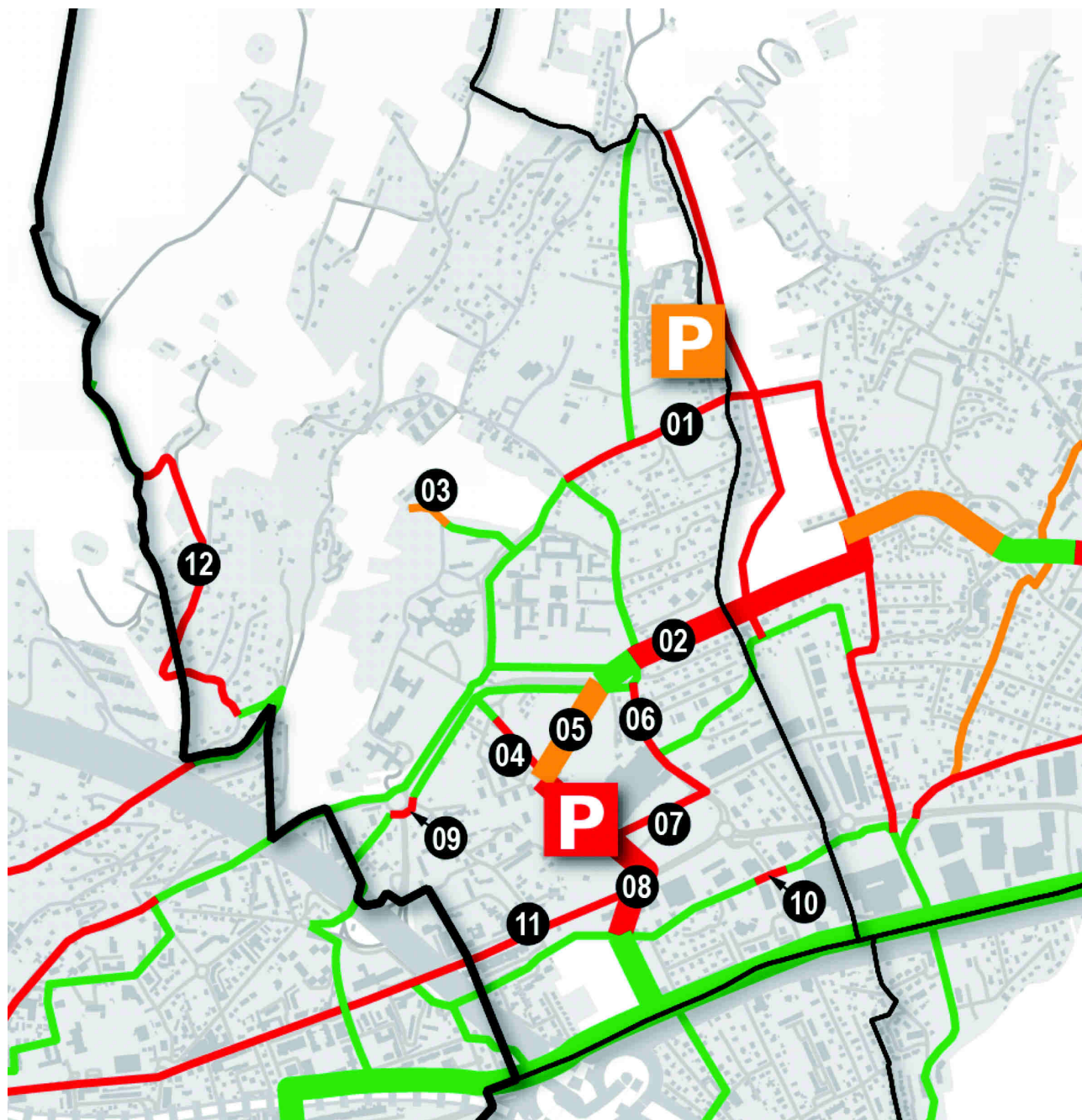
11. Avenue de Turin

C'est l'axe le plus direct pour relier les quartiers de Mérande / Joppet avec l'entrée de Bassens et le centre commercial (connexion avec l'axe structurant).

Dans la continuité du projet N°53 sur la commune de Chambéry, un aménagement de type bandes cyclables pourrait être envisagé.

12. Accès aux Monts

Le chemin des Monts offre des emprises assez limitées. Dans le cadre du développement de ce quartier et du développement de l'usage du VAE, une solution de type « semi-chaucidou » (le nom technique du chaucidou est : « chaussée à voie centrale banalisée ») est à privilégier (une « bande de rive cyclable » de 1,50m, et une voirie à 4,50 m).



Réseau cyclable

Selon Schéma directeur des modes actifs

Liaison structurante :

- existante
- à améliorer
- à créer

Liaison secondaire :

- existante
- à améliorer
- à créer

Parking vélo « entrant »
(voiture vers agglomération puis vélo intra agglomération) :

- P existant
- P à améliorer
- P à créer

Parking vélo « sortant »
(vélo depuis l'agglomération puis covoiturage vers l'extérieur) :

- P à créer

↔ liaison difficile, faisabilité non avérée ou tracé à approfondir

CHALLES-LES-EAUX

1. RD1006 côté nord

Cet axe permet de desservir les commerces de cette zone, ainsi que d'offrir un lien direct en direction de Bassens / Saint Alban Leysse.

Techniquement il serait plus simple de réaliser des bandes cyclables en tirant parti des accotements larges. Cependant le trafic et la limitation de vitesse à 70 km/h dissuaderaient un grand nombre d'usagers de les emprunter. Un site propre (voie verte, piste cyclable) serait plus attractif pour eux, mais dans sa conception il faudrait soigner les nombreuses entrées de commerces.

Cf. projet N°3 sur La Ravoire.

2. RD1006 entre le giratoire du Puits d'Ordet et le centre-ville

La RD1006 est l'axe principal de desserte du centre de Challes. Techniquement il sera délicat d'insérer un aménagement bidirectionnel en centre-ville, du fait du contexte urbain contraint ; il faudrait donc mieux travailler sur un aménagement monodirectionnel de type bande cyclables. Pour les cyclistes moins aguerris, la voie verte de la Mère offre une alternative sécurisée (mais plus longue) en direction du centre-ville.

3. RD1006 entre le centre-ville et la rue de St Vincent

La RD1006 est l'axe principal de desserte du centre de Challes. Techniquement il sera délicat d'insérer un aménagement bidirectionnel en centre-ville, du fait du contexte urbain contraint ; il vaut donc mieux travailler sur un aménagement monodirectionnel de type bande cyclables. Pour les cyclistes moins aguerris, la rue de St Vincent offre une alternative sécurisée (mais plus longue) en direction du centre-ville.

4. Barreau manquant de la voie verte de la Mère

Actuellement les usagers de la voie verte de la Mère doivent emprunter l'avenue de la Breisse et le délicat giratoire de la RD1006 pour rejoindre le centre de Challes. L'objectif de cet aménagement est de faire ce lien en site propre et d'offrir ainsi une continuité d'aménagement.

Cette voie verte pourra utiliser le chemin existant au bord de la Mère, et la traversée de la RD1006 pourra se faire en 2 fois en aménageant un refuge dans l'îlot existant avant le giratoire.

5. Liaison vers lycée du Granier

L'objectif de cette liaison est d'offrir un lien sécurisé et plus court en direction du lycée du Granier, sans faire le tour par la voie verte de la Mère ou bien par la rue Jean Moulin

Un tracé direct dans la continuité de l'avenue de la Breisse semble naturel, mais sa faisabilité semble compromise par la présence du marais des Chassettes.

Un autre tracé serait d'emprunter le chemin piéton existant dans le prolongement du chemin des Chassettes, mais il emprunte des parcelles privées. La présence de l'espace naturel sensible est de nature à limiter les possibilités d'aménagements, notamment en terme de revêtement.

Cf. liaison N°21 sur La Ravoire

6. Liaison rue du Marais – chemin de la Petite Forêt

Actuellement cette liaison vers le Puits d'Ordet ne peut se faire que via la rue privée du lotissement des Chassettes, avec beaucoup de courbes et du dénivelé.

Un chemin existe entre le lotissement et la zone humide. Son revêtement devra être amélioré, tout en tenant compte de la proximité de la zone humide.

7. Prolongation de la voie verte de la Mère

La voie verte se termine actuellement au niveau des écoles, et il faut ensuite circuler sur le parking pour rallier l'avenue du Parc. Le projet serait de poursuivre le site propre vélo jusqu'à l'avenue du Parc, soit en restant en rive droite de la Mère, soit en délimitant un espace réservé aux cyclistes sur le parking.

8. Prolongation de la voie verte de la Mère

La liaison entre la voie verte de la Mère et le centre de Challes est actuellement peu lisible et longue.

Cet îlot étant voué à muter vers de la densification, un emplacement réservé pourrait être mis en place afin de prolonger à plus long terme la voie verte de la Mère jusqu'à l'avenue des Thermes.

9. Liaison des Thermes à la rue de St Vincent

Cette liaison est une alternative tranquille à la RD1006.

Cet itinéraire est déjà praticable en empruntant l'avenue Jean Jaurès et l'avenue des Thermes.

Une amélioration potentielle serait d'améliorer le revêtement de l'allée de Triviers, et de créer une liaison dans le parc pour rejoindre la rue de St Vincent. Cela n'aurait de sens que si une liaison en site propre est trouvée entre l'allée de Triviers et le débouché futur de la voie verte de la Mère sur l'avenue des Thermes (emprise à trouver entre le mini-golf et les Thermes).

10. Rue Jean Moulin

L'objectif de cette liaison est de relier le centre-ville avec la zone d'activité des Massettes et la direction de l'avenue verte sud.

Cette rue étant en pente, une solution de type « semi-chaucidou » (le nom technique du chaucidou est : « chaussée à voie centrale banalisée ») est à privilégier (une « bande de rive cyclable » de 1,50m, et une voirie à 4,50 m).

11. Rue Clémenceau

Cet axe permet de relier le centre-ville aux quartiers situés derrière la route Royale, et de rejoindre également la route de la Viager et le secteur des Quatre Chemins sur St Jeoire (départ de ballades).

Il est prévu à long terme d'élargir la voie côté espace non urbanisé. Cela permettra d'implanter sur cette voie des bandes cyclables.

12. Route Royale

La route Royale est équipée de bandes cyclables côté la Ravoire, jusqu'au carrefour avec la rue Clémenceau. Il conviendrait de les prolonger afin d'assurer la connexion avec celles existant au niveau du feu du cimetière.

13. Route Royale

La route Royale est équipée de bandes cyclables côté la Ravoire, jusqu'au carrefour avec la rue Clémenceau, et d'une bande dans un seul sens côté Saint-Jeoire-Prieuré.

Ce projet vise à assurer leur continuité.

14. Route Royale

La route Royale est équipée sur cette section d'une bande cyclable dans un seul sens (en direction de la Ravoire), qui sert également à sécuriser les déplacements piétons.

Elle mériterait à terme d'être équipée d'une bande cyclable dans l'autre sens, et d'un trottoir.

15. Route de St-Baldoph

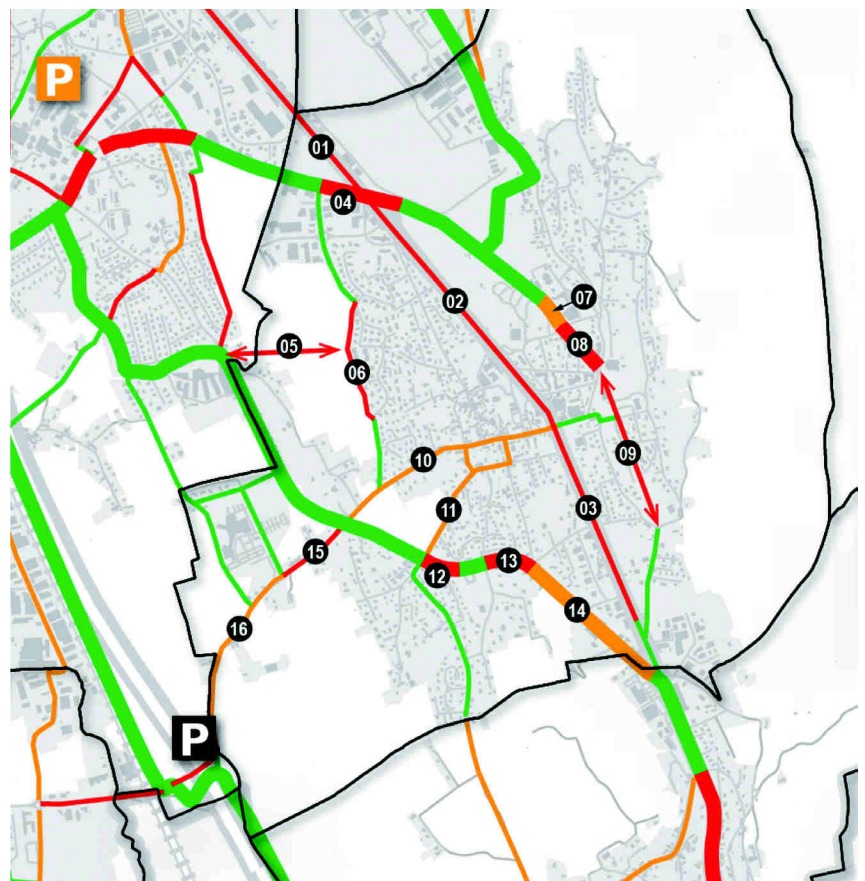
L'objectif de cette liaison est de relier le centre-ville avec la zone d'activité des Massettes et la direction de l'avenue verte sud.

Cette voie était équipée de bandes cyclables, mais elles ont été supprimées au profit de trottoirs élargis. Il n'y a pas de solution évidente d'aménagement qui émerge pour le moment.

16. RD9

Cette voie permet d'aller en direction de St Baldoph et de l'avenue verte sud.

Elle est équipée de bandes cyclables très étroites, alors que le trafic motorisé est très important et la vitesse limitée à 70 km/h. Un aménagement en site propre (type voie verte) permettrait de rendre cette liaison accessible à tous les cyclistes.



Réseau cyclable

Selon Schéma directeur des modes actifs

Liaison structurante :

- existante
- à améliorer
- à créer

Liaison secondaire :

- existante
- à améliorer
- à créer

Parking vélo « entrant »
(voiture vers agglomération puis vélo intra agglomération) :

- P existant
- P à améliorer
- P à créer

Parking vélo « sortant »
(vélo depuis l'agglomération puis covoiturage vers l'extérieur) :

- P à créer

↔ liaison difficile, faisabilité non avérée ou tracé à approfondir

VILLE DE CHAMBÉRY

(nord)

1. Shunt rue de Belle-Eau – rue de Borolan

À partir du pont de la VRU, un cycliste souhaitant aller en direction du sud devra tout d'abord remonter vers le nord sur la rue de Borolan, puis revenir vers le sud via la rue de Belle-Eau soit un parcours de 600 m.

Le long du talus de l'autoroute, il existe une emprise permettant de faire un shunt entre ces 2 voies, ramenant la longueur de ce trajet à 100 m. Une voie verte pourrait y être créée.

2. Accès Landiers depuis l'avenue verte et la Motte Servolex

Le pont sur la VRU est un des rares accès à la zone des Landiers. La rue de Borolan qui l'emprunte pourrait être équipée de bandes cyclables.

3. Desserte de la partie nord des Landiers

Cette zone d'activité est enclavée entre la VRU et la Leysse, d'un côté, et la voie ferrée et le coteau, de l'autre. Le seul point d'accès intermédiaire est le pont de la rue de Borolan. Une sécurisation de l'unique axe permettant sa desserte (avenue des Landiers, rue de Belle-Eau et avenue de Villarcher) est donc nécessaire.

À cette fin, la solution la mieux adaptée au contexte semble être la création de bandes cyclables.

Côté nord cette liaison se termine à la limite communale avec Voglans. À partir de là, 2 liaisons doivent être sécurisées (hors périmètre Grand Chambéry) :

- > liaison avec l'avenue verte au niveau du giratoire de Villarcher. Au vu des trafics, une solution en site propre est à rechercher, en réaménageant le trottoir nord du giratoire et celui de la rue de la Françon, jusqu'à se connecter au futur giratoire au croisement avec l'avenue de Villarcher.
- > liaison en direction du centre de Voglans et d'une éventuelle gare (via la rue de la Françon et le chemin du Gas par exemple).

4. Avenue des Landiers au nord du giratoire Chamnord

Cette rue est équipée d'un côté d'une voie verte, et de l'autre côté d'une bande cyclable. Le problème de la voie verte est qu'elle franchit le giratoire d'accès au centre commercial en faisant circuler les cyclistes à l'envers sur l'anneau du giratoire, et qu'elle est coupée par les accès aux commerces

En direction du nord, les cyclistes restent donc en majorité sur la bande cyclable.

Celle-ci a été supprimée pour créer des stationnements PL. Il faudrait pouvoir la recréer en réaménageant ces stationnements (par exemple en récupérant l'ancien accès avant le quai bus).

5. Avenue des Landiers, entre le passage à niveau et la rue du Bourg

En direction du nord, les cyclistes restent en majorité sur la bande cyclable (cf. projet N°4).

Cette bande cyclable est régulièrement utilisée par de nombreux véhicules pour se stationner. Une transformation en piste monodirectionnelle permettrait de régler ce problème, ou bien, à défaut, il faudrait matérialiser le stationnement sur le bas-côté et décaler un peu la bande cyclable en réduisant la largeur de la chaussée.

6. Axe Esclangon / Chantabord / Bergès

Cet axe dessert de nombreux emplois et un établissement d'enseignement.

Le trafic y est assez soutenu avec un nombre de poids lourds assez important. Une solution en site propre est donc à rechercher.

Côté est de l'avenue Bergès, le trottoir est très large et déjà revêtu, mais utilisé par du stationnement. Côté est de la rue de Chantabord (le long du service des eaux), la même emprise existe et est disponible. Sur la rue Esclangon, les emprises les plus larges sont côté sud, ce qui impliquerait une traversée.

7. Nouveau tracé avenue des Follaz

L'avenue des Follaz devrait à terme être connectée directement au giratoire du centre de tri. Dans ce cadre, les bandes cyclables existantes sur cette avenue devront être prolongées de même.

8. Shunt zone d'activité des Champs Courts

L'accès depuis le centre-ville à cette zone d'activité (et plus loin à la zone de Bissy) se fait préférentiellement par l'avenue de la Motte Servolex et l'avenue du Grand Ariétaz pour l'instant. L'aménagement de la zone d'activité des Champs Courts va permettre de créer un by-pass avec la rue des Champs Courts, diminuant ainsi de 400 m l'accès à cette zone et à la zone de Bissy.

9. Avenue de la Houille Blanche (de l'avenue du Grand Ariétaz au giratoire Romanet)

Cet axe est la desserte principale de la zone de Bissy.

Sur cette section, l'avenue est à 2 x 2 voies alors qu'elle est à 2 x 1 voie sur le reste du tracé. Ce profil n'est pas justifié en terme de trafic, et il semble donc possible d'étendre le profil à 2 x 1 voie en intégrant des bandes cyclables.

10. Avenue de la Houille Blanche (du giratoire Romanet au passage à niveau)

Cet axe est la desserte principale de la zone de Bissy.

À long terme, son réaménagement global est envisagé, avec création d'un site propre vélo. A plus court terme, il est possible de diriger les cyclistes vers les contre-allées avec du marquage.

11. Liaison Mendès-France vers Bissy

L'avenue Mendès France est la voie la plus directe et la seule dont la pente n'est pas réhibitoire pour rejoindre Chambéry le Vieux et les Hauts de Chambéry depuis Bissy.

Une liaison sécurisée entre la zone de Bissy (avenue du Grand Ariétaz) et cette avenue est donc souhaitable, mais sa réalisation risque d'être complexe et onéreuse du fait des franchissements d'ouvrages et du trafic.

12. Liaison Mendès-France vers Avenue de la Boisse

L'avenue Mendès France est la voie la plus directe et la seule dont la pente n'est pas réhibitoire pour rejoindre Chambéry le Vieux et les Hauts de Chambéry depuis le secteur centre-nord ou bien depuis les Landiers.

Une liaison sécurisée entre l'avenue de la Boisse et cette avenue est donc souhaitable, mais sa réalisation risque d'être complexe et onéreuse du fait des franchissements d'ouvrages et du trafic.

VILLE DE CHAMBÉRY (nord)

13. Avenue Mendès-France

L'avenue Mendès France est la seule voie dont la pente reste raisonnable pour rejoindre Chambéry le Vieux et les Hauts de Chambéry depuis Bissy ou depuis le secteur centre-nord.

Elle est équipée de bandes cyclables, mais avec des sections à 2 voies et une limitation à 70 km/h ; elle n'est donc empruntée que par des cyclistes aguerris. Pour la rendre accessible à un public plus large, la réalisation d'un aménagement en site propre est nécessaire.

14. Avenue Daniel Rops (RD991), entre giratoire des Cèdres et giratoire du Forum

Cette section de l'avenue est pacifiée par des aménagements ralentisseurs, mais le trafic intense fait qu'un aménagement spécifique vélo est nécessaire pour qu'elle soit empruntée par plus de cyclistes.

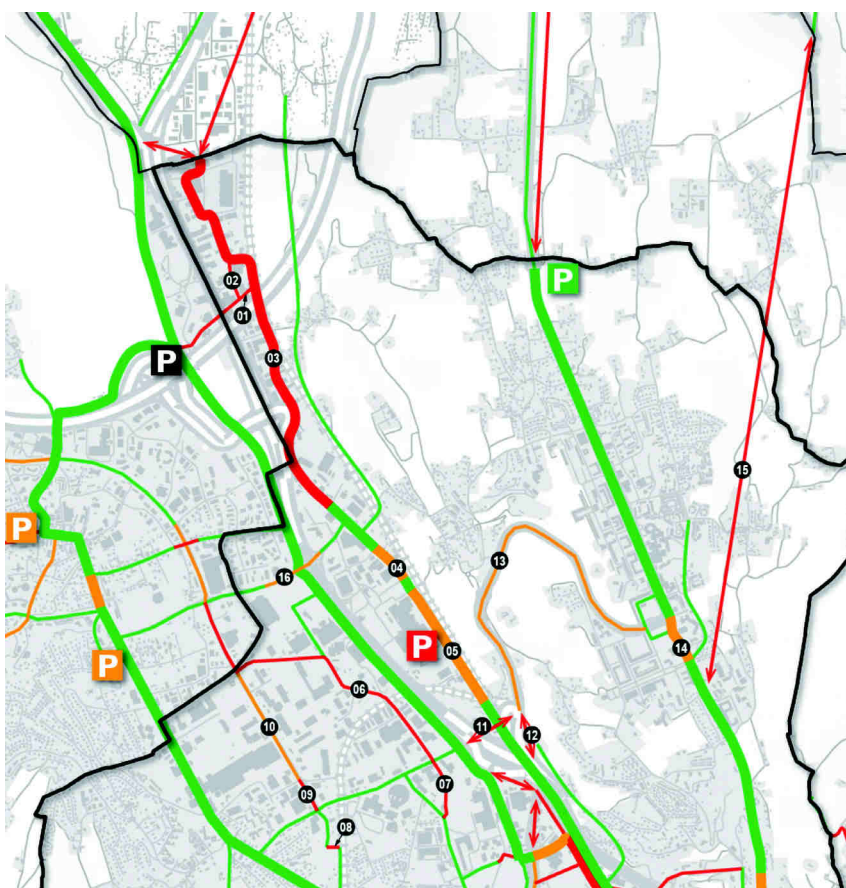
De plus, d'anciens aménagements existent côté ouest (contournement du giratoire par exemple), mais sans continuité ; ils amènent une perte de lisibilité.

15. Liaison plaine du Tillet vers les Hauts de Chambéry

La plaine du Tillet est un axe de circulation naturel (les cyclistes recherchent les axes de moindre dénivelé). La RD211 suit cette plaine et vient ensuite se connecter à l'axe structurant de la RD991. Les modalités d'aménagements de cet axe pour les cyclistes sont peu évidentes.

16. Liaison Bissy – les Landiers

Une liaison piéton – vélo existe actuellement sur le pont au desus de la VRU, mais les franchissements des échangeurs de chaque côté sont très délicats. À minima des plateaux sécuriseraient ces traversées, mais une vraie sécurisation passerait par un réaménagement lourd avec des passages dénivelés.



Réseau cyclable

Selon Schéma directeur des modes actifs

Liaison structurante :

- existante
- à améliorer
- à créer

Liaison secondaire :

- existante
- à améliorer
- à créer

Parking vélo « entrant »
(voiture vers aggro puis vélo intra aggro) :

- P existant
- P à améliorer
- P à créer

Parking vélo « sortant »
(vélo depuis l'aggro puis covoiturage vers l'extérieur) :

- P à créer

↔ liaison difficile, faisabilité non avérée ou tracé à approfondir

VILLE DE CHAMBÉRY

(centre)

17. Liaison pont des Chèvres vers passerelle Armand Challes

Il n'existe pas de liaison directe et sécurisée entre la zone des Landiers et la zone de Bissy. Le trajet le plus direct en partant vers le sud consiste à aller jusqu'au pont des Chèvres puis à la passerelle Armand Challes, soit un trajet potentiellement de plus 3 km pour une distance à vol d'oiseau de quelques centaines de mètres.

La section entre le pont des Chèvres et la passerelle va faire l'objet d'une requalification (mise à 2 voies en sens unique). Il serait souhaitable de pouvoir intégrer un site propre vélo à cette reconfiguration, ce qui serait le lien le plus direct possible. A défaut, il sera possible de longer la Leysse jusqu'à la passerelle métallique (cf. projet N°23) puis de revenir par l'allée Charles Montreuil (cf. projet N°25).

18. Avenue du Grand Verger

Dans le cadre du projet « centre-nord », cette voie sera reconfigurée avec création d'une piste bidirectionnelle ou d'une voie verte. La jonction avec les projets 17 et 19 gagnera à être soignée afin de mettre en valeur la continuité de cet axe en rive droite de la Leysse.

19. Avenue du Repos, entre giratoire Alsace-Lorraine et avenue des Chevaliers Tireurs

Dans le cadre du projet « centre-nord », cette voie sera reconfigurée avec création d'une voie verte dans le parc côté est.

20. Avenue du Repos, entre avenue des Chevaliers Tireurs et avenue du Comte Vert

Il serait intéressant d'assurer la connexion directe entre les projets 19 et 21, afin de réaliser un aménagement continu et lisible en rive droite de la Leysse, et également entre le projet 19 et l'avenue du Comte Vert.

Dans le cadre des études centre-nord, cette section de l'avenue du Repos passe à 2 x 2 voies, avec un trottoir de 1,80 m de large côté Rubanox, séparé de la voirie par une bande d'espace vert. En élargissant un peu cet espace, il pourrait devenir mixte piéton / vélo (comme dans le parc sur le projet 19).

21. Liaison Favorite / Comte Vert

Les quartiers entre la colline de Montjay et l'Hyères ne sont desservis que par la RD1006, qui est équipée de bandes cyclables sur sa partie haute.

Le trafic et la vitesse à 70 km/h sont rédhibitoires pour la plus grande part des cyclistes ; un aménagement séparatif est donc à rechercher. Le tracé de cet aménagement peut suivre la RD1006, mais il est également possible de rechercher un tracé plus proche de l'Hyères (restructuration des emprises Vicat), ce qui permettrait de limiter le relief.

22. Voie verte de bord de Leysse

Dans le cadre du projet de quartier Vetrotex, un parc sera créé en rive gauche de la Leysse, qui comprendra une voie verte.

Elle sera le support de la traversée cyclable de Chambéry.

En fonction de la fréquentation piétonne et cycliste attendue, il pourrait être nécessaire de séparer les piétons et les cyclistes (piste cyclable + trottoir).

23. Voie verte de bord de Leysse

Ce projet permet de poursuivre la continuité de bord de Leysse jusqu'au pont des Chèvres, et peut éventuellement devenir le support de la liaison 17 si elle n'est pas réalisée sur l'avenue du Grand Verger.

24. Liaison à long terme du Polygone à l'avenue verte nord

Le tracé de la traversée cyclable de Chambéry (prévu à l'horizon du projet centre-nord via la liaison 25) pourrait être amélioré avec une liaison directe entre le secteur du pont des Chèvres et l'avenue verte nord : distance diminuée, site propre, et intersections en moins.

Pour cela 2 possibilités existent :

- > traverser le pont des Chèvres, emprunter la voie d'exploitation qui passe sous-celui-ci pour se retrouver côté aval, et enfin création d'une passerelle à la confluence Leysse – Hyères
- > si les terrains OCV sont restructurés, il pourrait être possible d'ouvrir aux cyclistes et piétons la passerelle privée d'OCV sur l'Hyères ; pour y accéder depuis le pont des Chèvres, un passage inférieur sous l'avenue du Grand Verger serait nécessaire.

25. Rue Charles Montreuil

Lorsque la voie verte de bord de Leysse aura été réalisée (cf. projet N°22), cet axe sera le support de la traversée cyclable de Chambéry. Actuellement une voie verte existe, mais elle pose plusieurs problèmes : la cohabitation piéton / vélo est délicate, elle est traversée par 2 accès parkings, et elle contourne le giratoire du Polygone avec une visibilité médiocre. Si le trafic vélo augmente, il sera peut-être préférable d'inciter les cyclistes à emprunter la voie principale de la rue.

26. Nouvelle voirie et pont sur la Leysse

Cette voirie est prévue dans le cadre du projet «centre-nord», afin de renvoyer le trafic en direction de la VRU sur l'avenue de la Boisse.

Une piste cyclable y est intégrée, côté ZAC Vetrotex. Sur le pont sur la Leysse, le trottoir plus large côté amont, dans la continuité de la piste cyclable, permettra de créer une liaison vélo vers l'avenue de la Boisse.

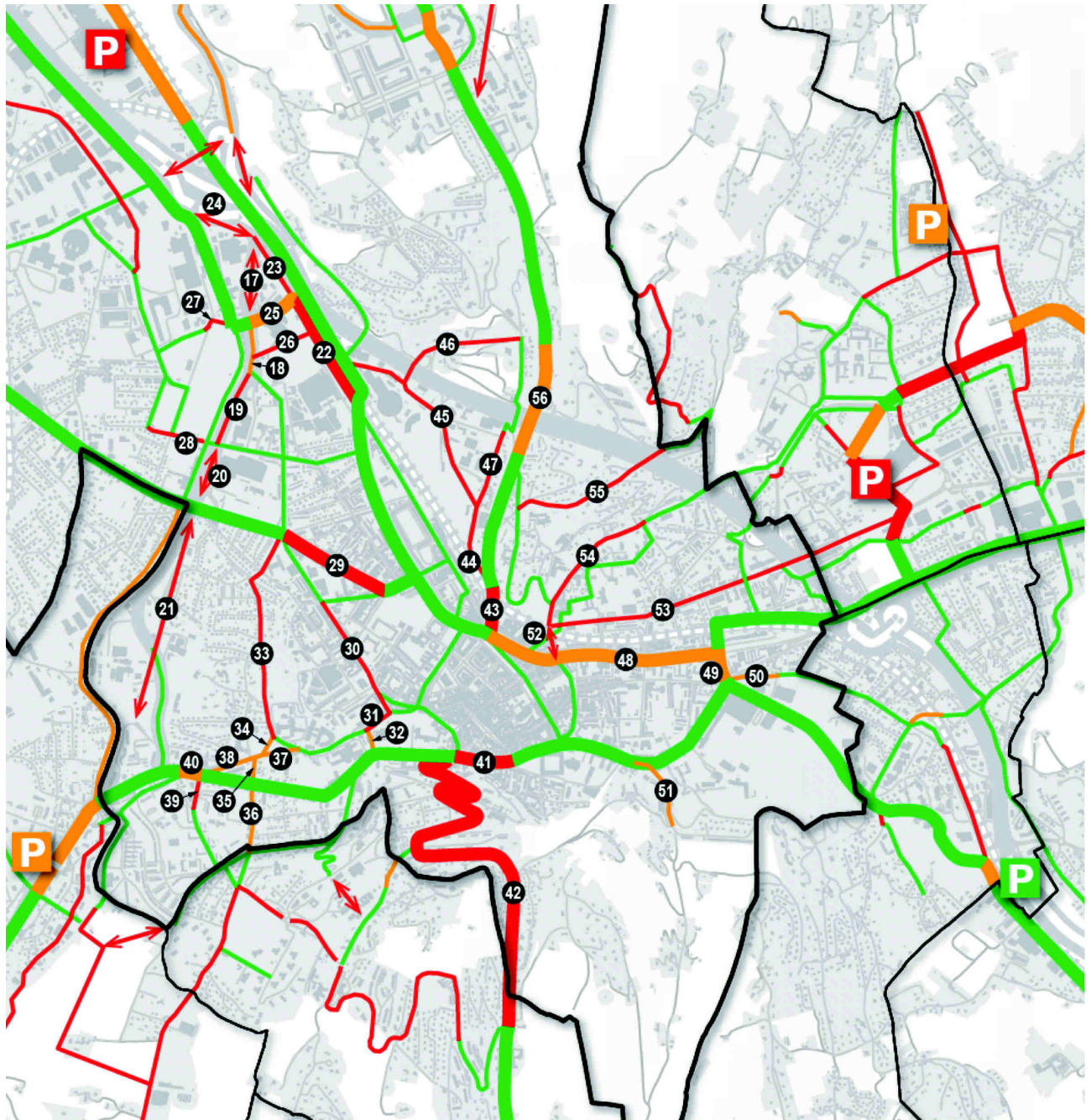
27. Lien rue Joseph Fontanet vers avenue verte nord et passerelle Armand Challes

Pour l'instant l'accès à la zone des Fontanettes depuis l'est ne peut se faire que par le pont des Chevaliers Tireurs. Ce nouvel accès permettrait des trajets beaucoup plus courts pour se rendre dans cette zone.

28. Avenue des Chevaliers Tireurs

L'avenue des Follaz (qui permet la desserte du Phare, du CTM et de la zone des Fontanettes) est déjà équipé de bandes cyclables. La partie de l'avenue des Chevaliers Tireurs à l'ouest de l'Hyères est équipée de pistes monodirectionnelles. Il y a donc un maillon manquant au droit du cimetière. Un aménagement de type bande ou chaucidou serait le plus adapté pour être cohérent avec les sections de part et d'autre.

VILLE DE CHAMBÉRY (centre)



Réseau cyclable

Selon Schéma directeur des modes actifs

Liaison structurante :		Liaison secondaire :		Parking vélo « entrant » (voiture vers aggro puis vélo intra aggro) :		Parking vélo « sortant » (vélo depuis l'aggro puis covoiturage vers l'extérieur) :	
	existante		existante		existant		à améliorer
	à améliorer		à améliorer		à améliorer		à créer
	à créer		à créer		à créer		
				liaison difficile, faisabilité non avérée ou tracé à approfondir			

VILLE DE CHAMBÉRY

(centre)

29. Avenue du Comte Vert, du stade nautique à l'avenue Leclerc

En arrivant depuis le secteur La Motte – Bissy, les cyclistes peuvent emprunter la piste cyclable sur l'avenue Jean Jaurès puis dans la rue du Bon Pasteur. Cette piste pose des problèmes de cohabitation avec les piétons, et avec les véhicules motorisés (de nombreux accès riverains la coupent, et des véhicules stationnent sur la piste au droit de l'école). De plus, ce tracé est plus long et moins naturel que l'axe direct de l'avenue du Comte Vert. En conséquence, de nombreux cyclistes préfèrent déjà emprunter cet axe non aménagé.

Une solution de type piste mono-directionnelle ou bande cyclable est à privilégier afin de faciliter les connexions des 2 côtés (giratoire du stade nautique et carrefour Leclerc / Lanfrey).

30. Avenue Jean Jaurès, de la rue du Bon Pasteur à l'avenue des Bernardines

En arrivant depuis le secteur La Motte – Bissy, l'itinéraire cyclable existant envoie les cyclistes sur les quais de la Leysse. Une grande partie de ceux-ci emprunte néanmoins l'avenue Jean Jaurès, qui n'est pas aménagée, car elle permet un accès plus direct au sud du centre-historique (secteur du château).

Une solution de type piste mono-directionnelle ou bande cyclable est à privilégier. Si le projet n°29 est réalisé, la section stade nautique – rue du Bon Pasteur de l'avenue Jean Jaurès pourrait alors être homogénéisée avec ce projet n°29.

31. Faubourg Mâché

Pour les cyclistes du centre-ville, c'est l'un des deux seuls accès au secteur de l'hôpital et de l'avenue de Lyon en direction de Cognin.

La largeur de la voirie permettrait d'avoir un profil de 3 voies plus une bande cyclable à la montée, mais aurait pour conséquence de limiter la longueur à 2 voies dans chaque sens, avec donc une réduction de capacité de stockage aux feux. Dans le cadre de ce projet, il faut aussi essayer de requalifier le carrefour avec la place St Pierre de Mâché, afin de sécuriser le tourne-à-gauche depuis la montée du Faubourg Mâché en direction de cette place. Pour mémoire, le projet étudié dans le cadre du TCSP Mâché prévoyait un élargissement de l'emprise de la voirie avec un encorbellement pour le trottoir.

32. Place Saint Pierre de Mâché

Elle permet de faire le lien entre le Faubourg Mâché et l'avenue de Lyon.

La vitesse des véhicules est plutôt réduite, mais en raison du trafic un espace spécifique pour les cyclistes serait nécessaire.

33. Chemin de la Moutarde / Chemin de Montjay

Il s'agit de l'itinéraire le plus direct entre le secteur du stade nautique et l'hôpital. De nombreux cyclistes l'empruntent déjà malgré l'absence d'aménagement et la pente soutenue.

La chaussée étant réduite (5,50 m), une solution de type semi-chaucidou est à rechercher.

34. Place Chiron côté ouest

En venant de l'ouest du Faubourg Mâché ou du chemin du Biollay, l'accès au chemin de Montjay ne peut se faire actuellement qu'en faisant le tour de la place.

Une double-sens cyclable permettrait d'éviter ce détour. Une attention particulière devra être portée au carrefour du haut de la place (visibilité limitée de ce qui arrive depuis l'hôpital).

35. Chemin du Biollay entre Faubourg Mâché et avenue de Lyon

Il s'agit de la seule perméabilité nord – sud entre le carrefour Clémenceau / Mâché d'une part et la place St Pierre de Mâché d'autre part, et elle se situe entre l'axe du chemin de Montjay et celui du chemin du Biollay.

Cette voie est à sens unique et un double-sens cyclable permettrait d'assurer la liaison dans les deux sens.

36. Chemin du Biollay

Cette voie permet de desservir le Biollay, et elle est le premier maillon de l'axe de la RD7 qui dessert la direction de St Cassin et à terme la ZAC du Coteau.

Une solution de type bande cyclable montante ou bien semi-chaucidou est à rechercher.

37. Faubourg Mâché en bas de la place Chiron

Au niveau du bas de la place Chiron, un double-sens cyclable permettrait d'éviter de contourner la place par le haut et d'imposer un dénivelé.

Un projet de site propre bus accessible au vélo a déjà été étudié sur ce secteur.

38. Faubourg Mâché entre la place Chiron et l'avenue de Lyon

Entre la place Chiron et l'avenue de Lyon, les emprises sont plus limitées sur le Faubourg Mâché, et une pacification de voirie serait donc plutôt à rechercher.

39. Avenue Clémenceau

Cette voie est l'accès principal au quartier du Biollay.

Au départ de l'avenue de Lyon, la pente est relativement soutenue, et les voitures ne peuvent pas doubler les vélos qui montent car sur la voie descendante les véhicules sont arrêtés au feu.

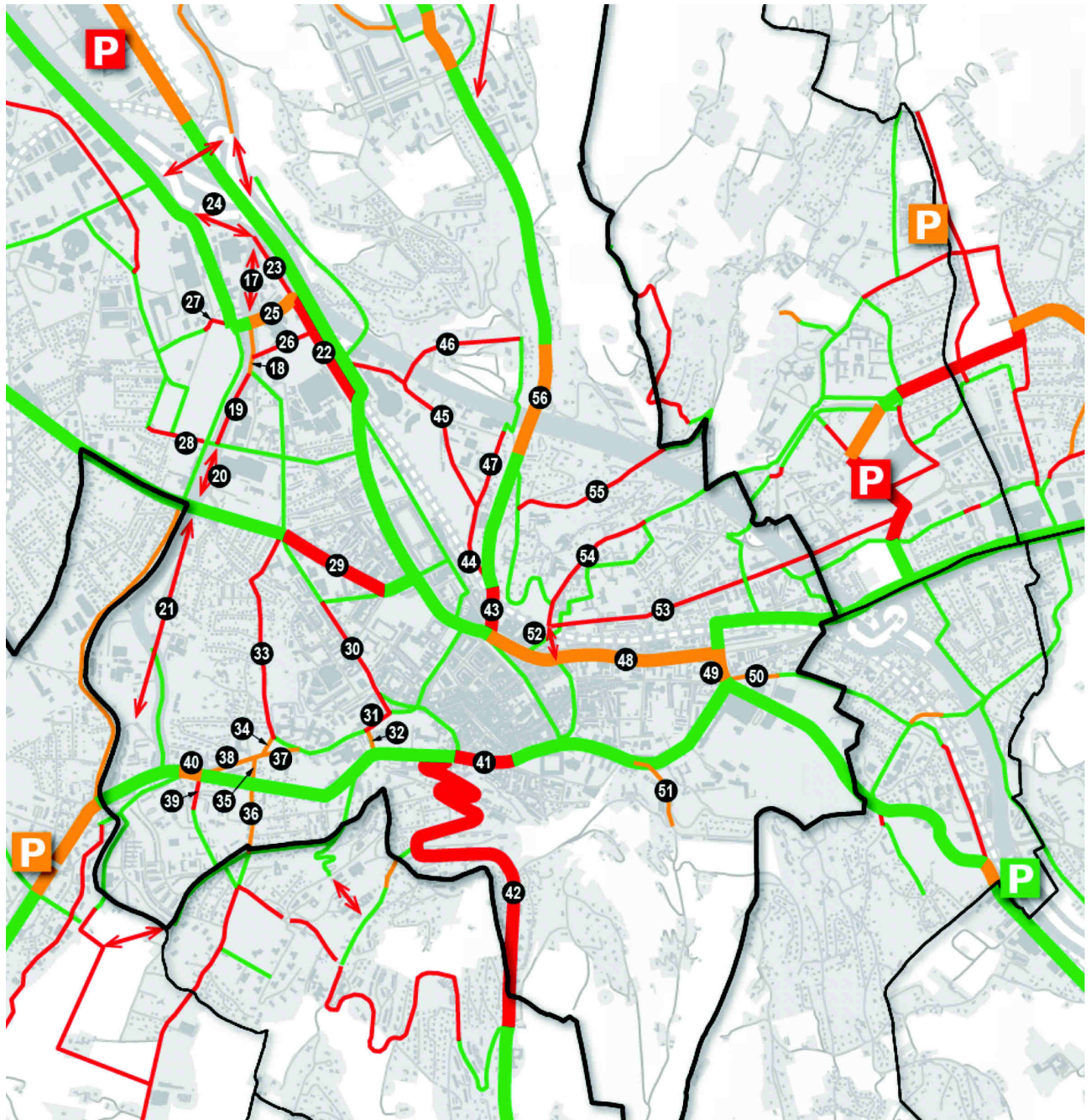
Une bande cyclable montante serait donc nécessaire jusqu'à l'intersection avec la rue Guynemer. En complément, bien que le reste de la rue soit en zone 30, il faut noter que le trafic soutenu et les vitesses pratiquées sont peu incitatifs pour les cyclistes, et qu'une requalification globale de cet axe serait un plus.

40. Avenue de Lyon, entre Clémenceau et Vieux Capucins

Entre le feu du carrefour Clémenceau / Mâché et le débouché du chemin des Vieux Capucins, les bandes cyclables présentes de part et d'autres sont interrompues.

Pour assurer leur continuité, il faudrait décaler le mur de soutènement de la copropriété côté Biollay.

VILLE DE CHAMBÉRY (centre)



Réseau cyclable

Selon Schéma directeur des modes actifs

Liaison structurante :

- existante
- à améliorer
- à créer

Liaison secondaire :

- existante
- à améliorer
- à créer

Parking vélo « entrant »
(voiture vers agglo puis vélo intra agglo) :

- P existant
- P à améliorer
- P à créer

Parking vélo « sortant »
(vélo depuis l'agglo puis covoiturage vers l'extérieur) :

- P à créer

↔ liaison difficile, faisabilité non avérée ou tracé à approfondir

VILLE DE CHAMBÉRY (centre)

41. Place Caffé / place Monge

Cet axe structurant permet de contourner le centre historique par le sud, et cette section fait partie des 3 axes les plus cités lors du baromètre vélo de 2015.

Une solution de type bande cyclable est à privilégier pour être cohérent avec l'aménagement de l'avenue de Lyon.

42. Boulevard de Bellevue et avenue de la Grande Chartreuse

Cet axe permet de desservir le quartier de Bellevue, mais il est également l'accès le plus direct depuis le centre-ville pour aller à Jacob-Bellecombette.

Une étude sommaire a montré la pertinence d'une solution de type semi-chaucidou

43. Faubourg Reclus, du Centenaire au chemin de la Cassine

Cette voie est le début de l'axe structurant en direction des Hauts de Chambéry, et elle permet également la desserte du quartier de la Cassine.

Une bande cyclable montante serait la solution permettant les connexions les plus faciles.

44. Chemin de la Cassine

Cette voie permet de relier le quartier de la Cassine au Faubourg Reclus et donc au centre-ville.

Une prolongation de la voie verte prévue sur le chemin de la Rotonde serait difficilement envisageable, d'une part à cause de la déclivité de la rue (en descente les vélos prennent trop de vitesse pour se mélanger avec les piétons), et à cause des connexions qui deviendraient complexes au niveau du Faubourg Reclus.

Une bande cyclable montante semblerait plus adaptée.

45. Chemin de la Rotonde

Cette voie est appelée à devenir l'axe structurant du quartier.

Dans le plan de composition du quartier, elle est équipée d'une voie verte qui d'un côté se connectera au passage inférieur sous la voie ferrée, et de l'autre côté se terminera au niveau du parking Cassine.

46. Rue Jean Pellerin

A partir du quartier de Chantemerle, cette voie permet d'accéder à la Cassine et au secteur «centre-nord» via la passage inférieur sous la voie ferrée.

Les études de réaménagement de l'échangeur Cassine ont montré qu'une solution de type voie verte est à privilégier sur le passage sous l'autoroute. Pour la partie haute de la rue, cette voie verte pourrait être prolongée, mais une bande cyclable montante conviendrait également.

47. Rue du Dr Vernier

Cette rue permet de faire le lien avec l'aménagement cyclo-piéton qui passe au-dessus de la tête du tunnel des Monts (chemin de la Cassine).

Dans le plan de composition du quartier, elle devient une voie de desserte locale qui a vocation à être pacifiée.

48. Traversée de Chambéry par les quais

Ce projet est le maillon manquant de la traversée de Chambéry, afin de relier à l'amont la voie verte de la Leysse et l'avenue verte sud, et à l'aval la piste cyclable réalisée en 2017 le long des quais de la Leysse.

Le niveau de trafic incite à privilégier un site propre, et la densité des trafics piétons et cyclistes exclut une solution de type voie verte : l'aménagement pourrait donc prendre la forme d'une piste cyclable bidirectionnelle.

Il restera à déterminer si cette piste doit être située en rive droite ou en rive gauche.

En terme d'emprise, le quai Ravet offre plus de possibilités avec la suppression à venir des places de stationnement (dans le cadre de l'ouverture du parking Ravet). Cependant, en terme de déplacement vélo il serait préférable de rester en rive gauche :

- > la piste cyclable côté aval est en rive gauche, l'avenue verte sud également, et il n'y a que la voie verte de la Leysse en rive droite. Privilégier une implantation de la piste cyclable en rive droite impliquerait donc 2 traversées des quais pour les cyclistes de l'avenue verte sud, et une pour ceux de la voie verte de la Leysse. Avec un axe en rive gauche, il y aura toujours une traversée des quais pour la voie verte de la Leysse, et aucun pour l'avenue verte sud.
- > le centre-ville est situé en rive gauche de la Leysse. Avoir une piste cyclable en rive droite limiterait l'intérêt du cabotage sur de petites distances.

49. Rue de Serbie

Cette rue fait le lien entre le début de l'avenue verte sud (au niveau du giratoire Paul Chevallier) et le projet de traversée cyclable sur les quais.

En terme d'aménagement, une solution en site propre permettrait de garder une cohérence d'aménagement, mais la traversée ou le contournement du giratoire serait complexe.

50. Rue Sainte Rose

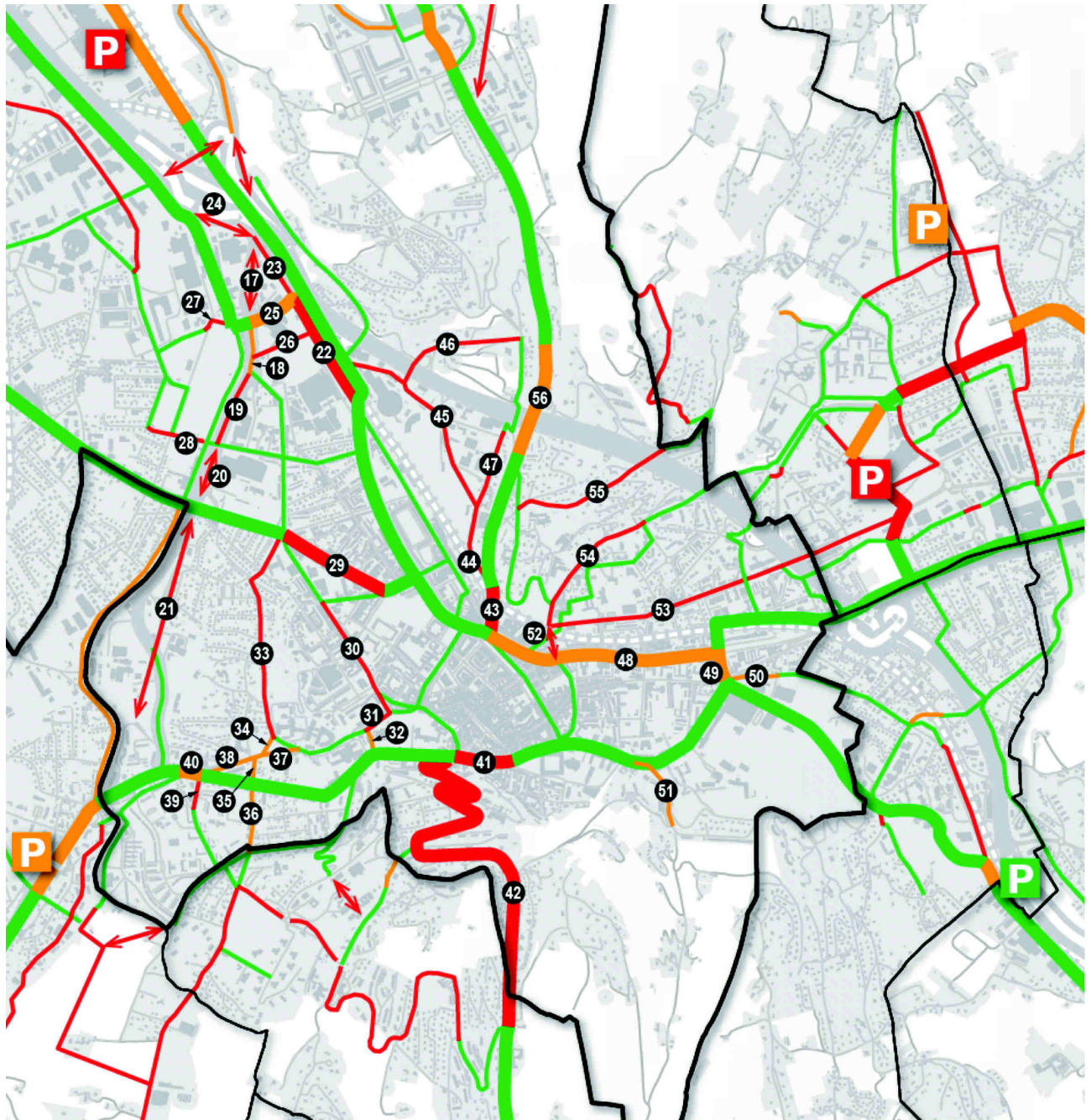
Cette rue est l'axe le plus direct en direction du centre-ville de Barberaz.

Elle est équipée de bandes cyclables, mais pas sur l'intégralité de la rue. Un réaménagement de la voirie, sans toucher aux trottoirs, permettrait de prolonger ces bandes a minima jusqu'au début du stationnement.

51. Rue Jean-Jacques Rousseau

Cette rue est équipée d'une bande cyclable montante, qu'il serait intéressant de prolonger vers le bas et vers le haut jusqu'au carrefour avec l'avenue de la Grande Chartreuse.

VILLE DE CHAMBÉRY (centre)



Réseau cyclable

Selon Schéma directeur des modes actifs

Liaison structurante :

- existante
- à améliorer
- à créer

Liaison secondaire :

- existante
- à améliorer
- à créer

Parking vélo « entrant »
(voiture vers agglomération puis vélo intra agglomération) :

- P existant
- P à améliorer
- P à créer

Parking vélo « sortant »
(vélo depuis l'agglomération puis covoiturage vers l'extérieur) :

- P à créer

↔ liaison difficile, faisabilité non avérée ou tracé à approfondir

VILLE DE CHAMBÉRY

(centre)

52. Pont des Amours / Boulevard de Lémenc

Le quartier de Mérande / Joppet est enclavé derrière la Leysse et la voie ferrée, et le pont des Amours est un des rares franchissements possibles, et le plus direct depuis le centre-ville. Cet axe permet également d'accéder au boulevard de Lémenc, équipé d'une bande cyclable, et à l'avenue de Mérande (axe en direction de Bassens).

Une solution de type bande cyclable est à privilégier.

Cet axe est complémentaire du Faubourg Nézin, qui restera l'itinéraire le plus attractif pour les cyclistes évitant le trafic, mais qui reste plus long car il se connecte moins bien au cœur du quartier.

53. Avenue Desfrançois / avenue de Turin

Cet axe concentre la plupart des pôles générateurs du quartier Mérande – Joppet (services, commerces, établissement scolaire...).

Du pont des Amours au giratoire de la rue des Martinettes, une solution de type bande cyclable montante serait à privilégier. Ensuite jusqu'au giratoire du PN28 les emprises larges permettent d'insérer des bandes cyclables dans les 2 sens. Sur l'avenue de Turin des bandes cyclables seraient plus indiquées, mais les emprises sont plus limitées parfois et une solution alternative de type pacification de voirie serait à étudier (tout en sachant qu'elle ne répondrait pas totalement aux besoins des cyclistes au vu du niveau de trafic sur cet axe).

54. Avenue de Mérande

Il s'agit de l'axe le plus direct en direction de Bassens, et il est déjà équipée de bandes cyclables à partir du giratoire de la rue de Budapest. Des bandes cyclables seraient à privilégier, mais les emprises sont limitées parfois et une solution alternative de type pacification de voirie sera à étudier (tout en sachant qu'elle ne sera jamais complètement satisfaisante au vu du niveau de trafic sur cet axe).

55. Avenue des Monts

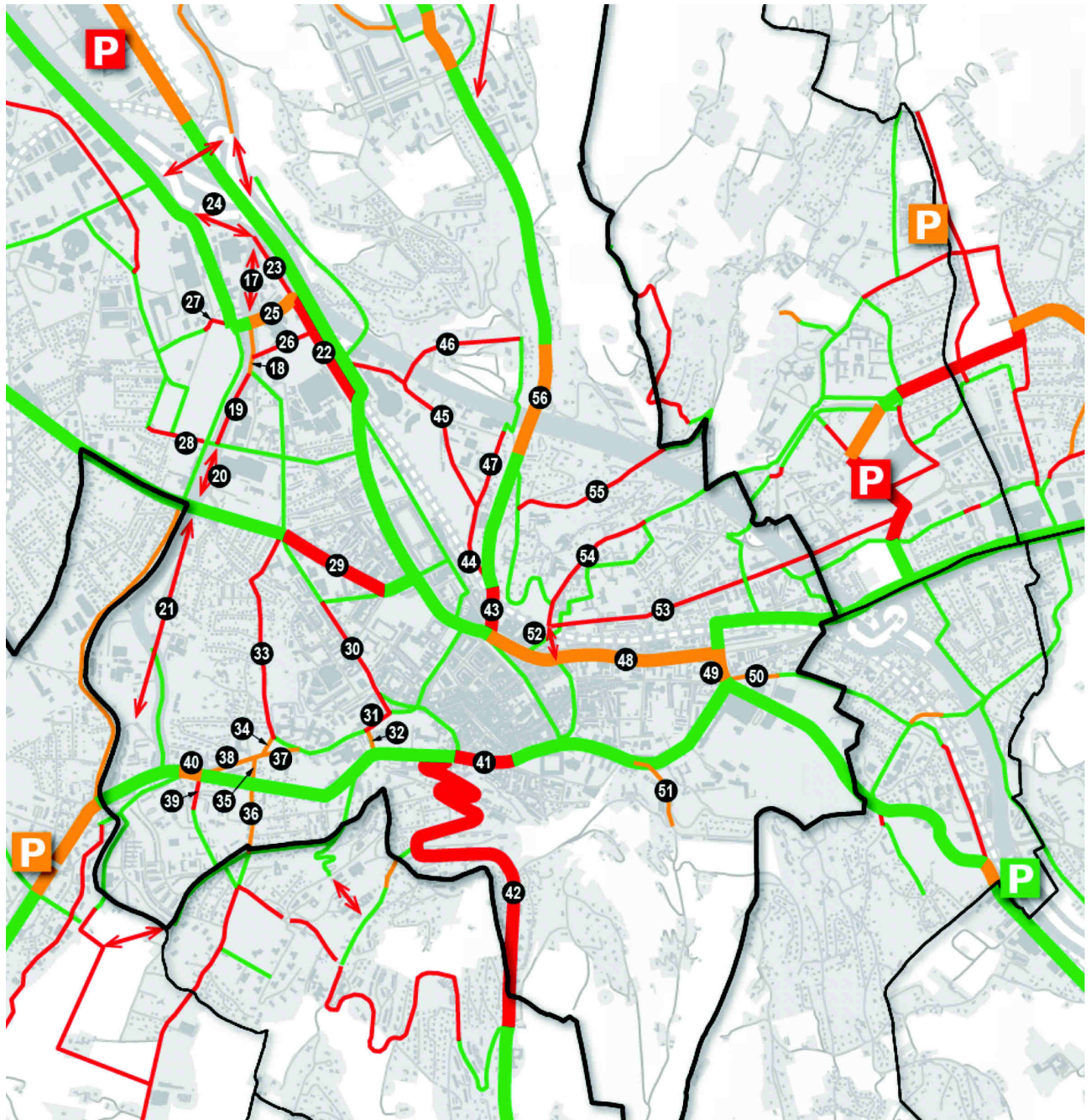
Cet axe permet l'accès au quartier des Monts depuis le centre de Chambéry.

Par rapport au trafic, la largeur de voirie de 7m est surdimensionnée, et permettrait donc de créer une bande cyclable de 1,50 m prise sur la chaussée.

56. Avenue d'Aix-les-Bains / RD991

À partir du giratoire du boulevard Lémenc, les cyclistes sont incités à circuler sur le trottoir en sens montant, jusqu'au moment où débutent une bande cyclable montante. La circulation des vélos sur le trottoir est normalement interdite, et il faudrait à terme pouvoir assurer la continuité de la bande cyclable montante.

VILLE DE CHAMBÉRY (centre)



Réseau cyclable

Selon Schéma directeur des modes actifs

Liaison structurante :		Liaison secondaire :		Parking vélo « entrant » (voiture vers agglo puis vélo intra agglo) :		Parking vélo « sortant » (vélo depuis l'agglo puis covoiturage vers l'extérieur) :	
	existante		existante		existant		à créer
	à améliorer		à améliorer		à améliorer		
	à créer		à créer		à créer		
				liaison difficile, faisabilité non avérée ou tracé à approfondir			

1. Rue de la Digue

Cette rue permet de rejoindre l'avenue verte nord ainsi que le quartier centre-nord de Chambéry (piscine, stade, quartier Vetrotex...).

À long terme, une voie verte pourra être réalisée en bord de l'Hyères, mais elle reste conditionnée à la construction d'un pont qui permette de passer cette rue en sens unique.

À plus court terme, un chaucidou (dit aussi « chaussée à voie centrale banalisée ») permettrait de pacifier cette voie sur laquelle le trafic reste limité, mais avec des vitesses pratiquées trop importantes.

2. RD1006 entre le pont sur l'Hyères et le parc relais

Cette voie est en zone 30, mais le trafic très soutenu est dissuasif pour de nombreux cyclistes. Aucune solution d'amélioration n'émerge pour le moment.

3. RD1006 entre le parc relais et le giratoire des Pyramides

La zone 30 s'interrompt au niveau du parc relais, avec ensuite un aménagement très routier dans sa conception.

Des bandes cyclables permettraient de sécuriser les cyclistes jusqu'au giratoire des Pyramides.

4. Route de Lyon en direction des Échelles, avant le pont St-Charles

La section sous le pont St-Charles est déjà équipée d'une bande cyclable dans le sens montant. La section en question devra en cohérence également être équipée d'une bande cyclable dans le sens montant.

5. Route de Lyon en direction des Échelles, après le pont St-Charles

La section sous le pont St-Charles est déjà équipée d'une bande cyclable dans le sens montant, ainsi que la section après le pont sur l'Hyères.

La section en question devra en cohérence également être équipée d'une bande cyclable dans le sens montant. Sa réalisation pourra être concomitante de l'amélioration des accès à l'entreprise Sagip.

6. Montée de Vimines / RD47

Cette voie est l'unique accès routier au quartier du Maupas et à Vimines.

Une bande cyclable en sens montant serait indiquée, mais les emprises disponibles sont très limitées. A voir si le trottoir peut être utilisé.

7. Voie verte en rive gauche de l'Hyères

Les bandes cyclables sur la RD1006 sont plutôt utilisées par les cyclistes aguerris. Afin de permettre à l'ensemble des cyclistes de rejoindre le centre-ville de la commune, il est proposé de réaliser une voie verte en bord d'Hyères, depuis le rond-point de Vimines jusqu'au Pont Vieux.

8. Voie de liaison en rive droite de l'Hyères

Dans le cadre de la ZAC du Coteau, une voirie en impasse desservira les immeubles de pied de coteau. Elle permettra de faire le lien avec le pont existant sur le ruisseau du Pontet, et avec la voie verte existante de l'autre côté, au niveau de l'EHPAD.

9. Axe majeur de la ZAC du Coteau

Cet axe part du pont sur l'Hyères, traverse le plateau et revient se connecter à la route de St Cassin. Il sera équipé d'une piste cyclable.

10. Lien ZAC du Coteau - Biollay

Le plan de composition de la ZAC du Coteau prévoit une passerelle sur le ruisseau du Pontet.

À court terme il est possible d'emprunter le pont existant quelques mètres en amont, via le chemin de Villeneuve.

11. Route de St Cassin (RD7)

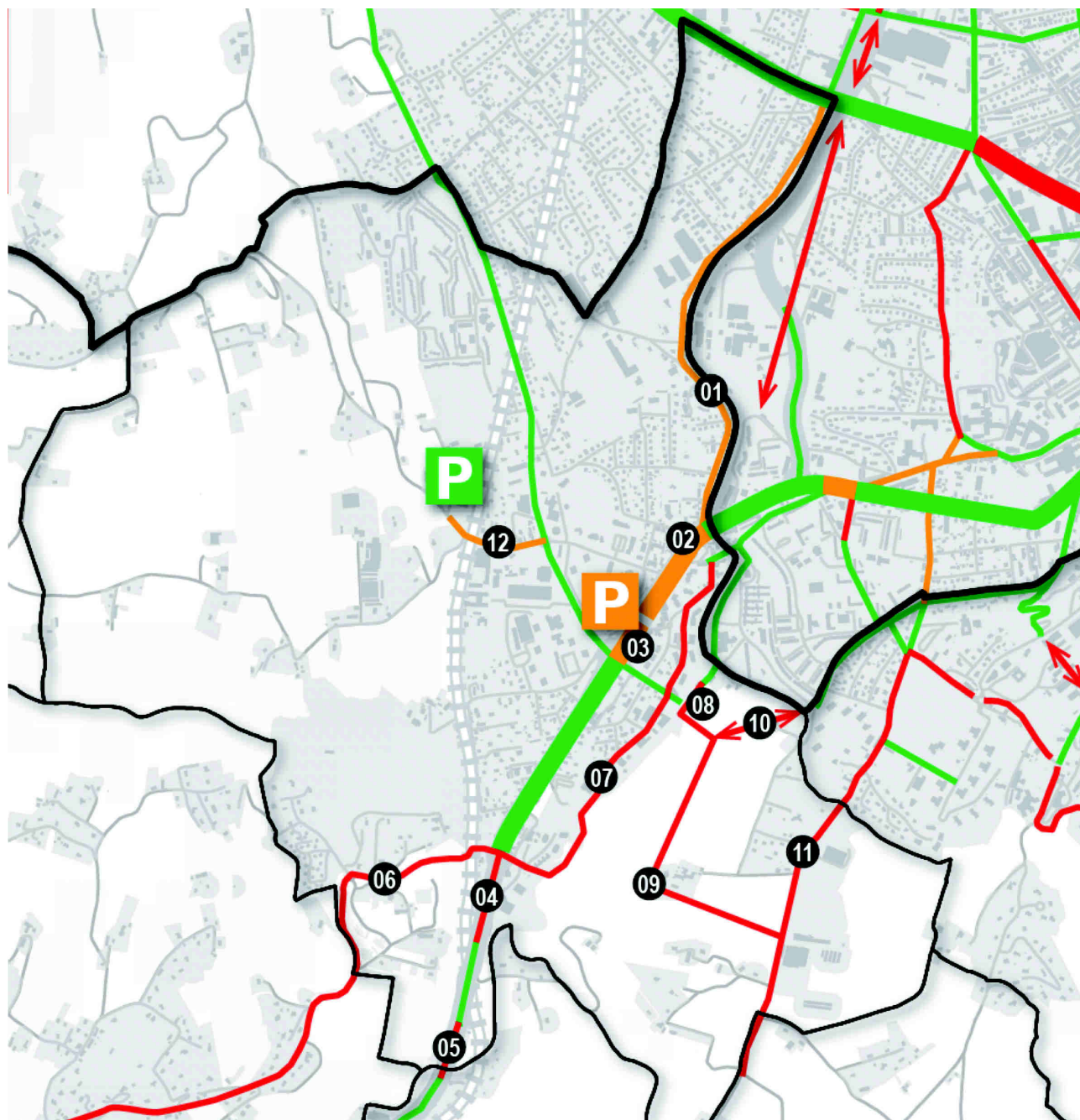
Cet axe permet l'accès à la ZAC du Coteau depuis les Bas de Jacob, mais est également le début de la montée vers St-Cassin et Montagnole.

Une bande cyclable montante serait intéressante jusqu'à l'embranchement de la route des Championnats du Monde (RD6).

12. Rue de l'Épine

Cette rue est l'un des principaux accès au collège.

Une pacification de type chaucidou ou semi-chaucidou est à rechercher.



Réseau cyclable

Selon Schéma directeur des modes actifs

Liaison structurante :

- existante
- à améliorer
- à créer

Liaison secondaire :

- existante
- à améliorer
- à créer

Parking vélo « entrant »
(voiture vers aggro puis vélo intra aggro) :

- P existant
- P à améliorer
- P à créer

Parking vélo « sortant »
(vélo depuis l'agglo puis covoiturage vers l'extérieur) :

- P à créer

↔ liaison difficile, faisabilité non avérée ou tracé à approfondir

JACOB-BELLECOMBETTE

1. Route de St-Cassin (RD7)

Cette voie permet d'accéder à la future ZAC du Coteau, à monter en direction de St-Cassin et elle est le seul accès pour l'allée de l'Eau Vive.

Des bandes cyclables permettraient de sécuriser la circulation des cyclistes.

2. Rue Jean-Baptiste Richard (partie basse)

Elle permet l'accès à l'université et au quartier de Corbelet.

Une bande cyclable dans le sens montant pourrait être intégrée au réaménagement du terminus bus.

3. Rue Jean-Baptiste Richard (partie haute)

Elle permet l'accès au secteur de la mairie depuis les Bas de Jacob.

Les emprises sont plus réduites, une solution pragmatique de type semi-chaucidou est à rechercher.

4. Route de Bellecombette

Elle permet le lien entre les 2 versants de la commune, de part et d'autre de la colline.

Les emprises sont plus réduites, une solution pragmatique de type semi-chaucidou est à rechercher.

5. Route des Entremonts (RD912)

Cette voie est l'accès privilégié pour le côté est de la colline de Jacob.

Une étude de réaménagement de cet axe a montré la pertinence d'une solution de type bande cyclable montante.

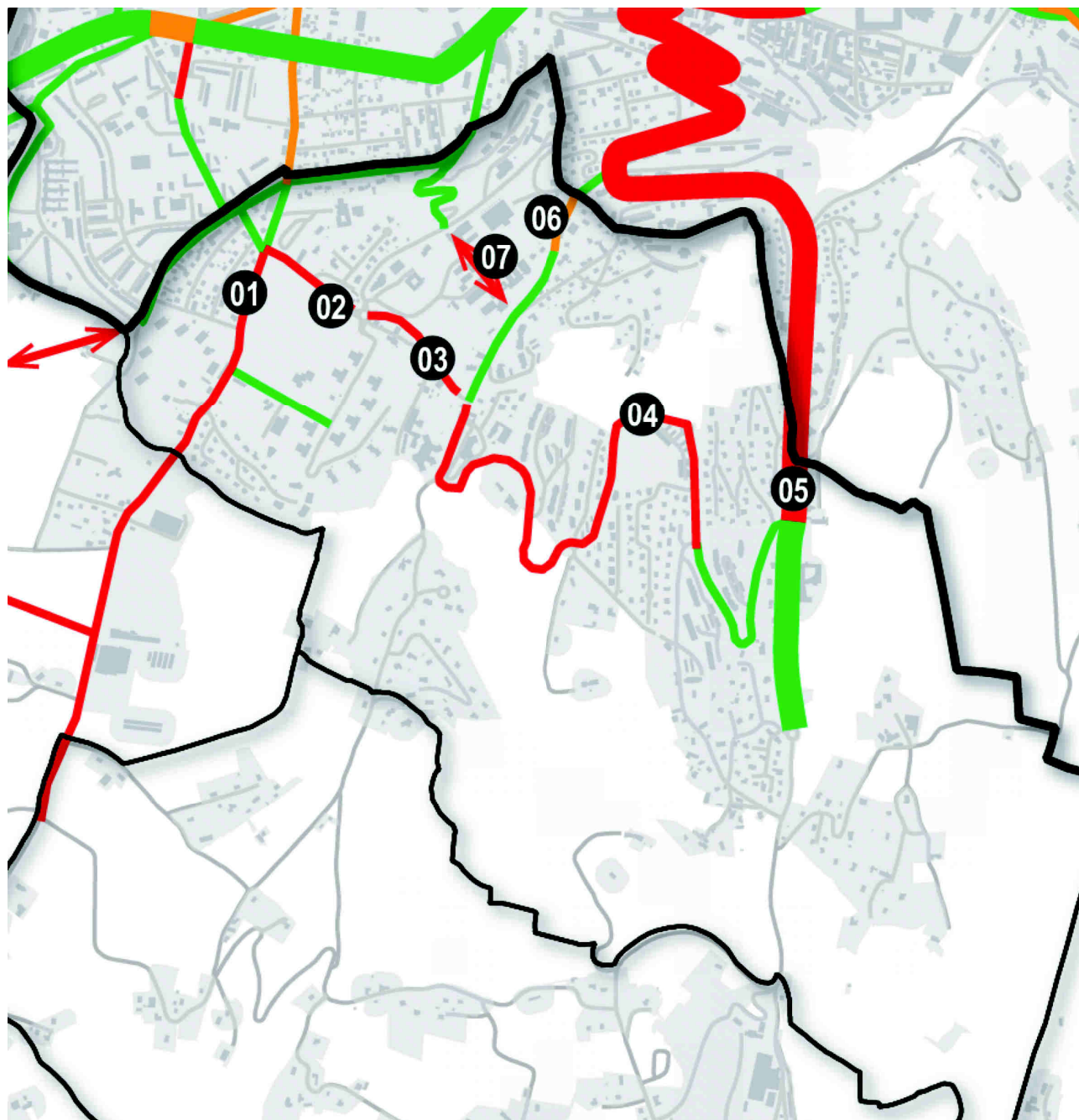
6. Rue Sergent Revel

Depuis le centre de Chambéry, l'itinéraire via le boulevard de Bellevue, la rue de l'université et la rue du Sergent Revel permet un accès rapide au secteur de la mairie.

Cette rue est à sens unique sur quelques mètres (en descente), et il faudrait donc créer un double-sens cyclable pour la montée.

7. Traversée de l'Université

Une voie verte permet déjà de rejoindre l'université en toute sécurité depuis le chemin de Jacob. Dans le cadre des réflexions en cours sur le réaménagement du campus, il serait intéressant de poursuivre cet aménagement jusqu'à le faire déboucher sur la rue du Sergent Revel.



Réseau cyclable

Selon Schéma directeur des modes actifs

Liaison structurante :

- existante
- à améliorer
- à créer

Liaison secondaire :

- existante
- à améliorer
- à créer

Parking vélo « entrant »
(voiture vers aggro puis vélo intra aggro) :

- P existant
- P à améliorer
- P à créer

Parking vélo « sortant »
(vélo depuis l'agglo puis covoiturage vers l'extérieur) :

- P à créer

→ liaison difficile, faisabilité non avérée ou tracé à approfondir

LA MOTTE-SERVOLEX (centre)

1. Avenue Costa de Beauregard

Cette voie est l'entrée dans le centre-ville de l'axe structurant qui arrive de Chambéry. La séparation des 2 voies (en particulier au niveau du parking central) et la largeur réduite de la chaussée font que les véhicules motorisés ne peuvent pas doubler les cyclistes (ou alors de façon dangereuse).

Aucune solution légère n'a été trouvée. Il faudrait remanier le parking central (ce qui nécessite la suppression des rangées d'arbres) ou bien réduire la largeur des trottoirs.

2. Rue Joseph et Humbert Richard

La bande cyclable qui permet de sécuriser la remontée vers le secteur de la Tessonnière ne commence qu'au niveau de l'intersection avec le chemin de la Tessonnière d'en Bas.

Il faudrait donc créer sa continuité depuis le giratoire de l'avenue Michellier. Les emprises sont réduites sur cette section, donc la création d'une vraie bande risque de nécessiter des acquisitions foncières ; à défaut une solution de type semi-chaucidou est à rechercher (le nom technique du chaucidou est : « chaussée à voie centrale banalisée »).

3. Rue Jean Moulin / Rue Jean-Jacques Rousseau

Cette voie permet aux personnes arrivant du secteur de la Tessonnière de se rendre directement dans le centre-ville.

Les emprises sont limitées sur cette voie. Une solution de type pacification de voirie (voire chaucidou) est à rechercher. Le tourne-à-gauche en direction de la rue Jean-Jacques Rousseau devra aussi être sécurisé.

4. Rue Théodore Reinach

Cette rue permet de relier le centre-ville à une zone d'habitat dense.

Une solution de type bande cyclable montante ou semi-chaucidou est à rechercher.

5. Avenue Charles Albert

Cette rue permet de relier le centre-ville à cette même zone d'habitat dense, et plus loin au lycée agricole et au hameau du Noiray.

Une solution de type bande cyclable montante ou semi-chaucidou est à rechercher.

6. Route du Noiray

Cette rue permet de relier le centre-ville au lycée agricole et au hameau du Noiray.

Une solution de type bande cyclable montante ou semi-chaucidou est à rechercher.

7. Avenue René Cassin (RD14a), entre le collège G. Sand et le giratoire du Super U

Cette voie est actuellement équipée de bandes cyclables, mais le trafic intense peut dissuader une bonne part des cyclistes.

En amont (avenue René Pin) et en aval (à partir du rond-point du Super U), un aménagement en site propre existe. Il serait donc intéressant d'assurer une continuité d'aménagement par un site propre (côté nord) sur cette section.

Un cheminement piéton pourrait servir de support le long du Super U, puis la rue Jocelyn permet de faire le lien avec la partie haute où un autre cheminement en enrobé existe déjà.

8. Avenue René Cassin (RD14a), entre rue de l'Érier et avenue Jean Rostand

Cette voie est équipée de bandes cyclables, mais comme elle est à 2x2 voies et limitée à 70 km/h, très peu de cyclistes l'empruntent.

Côté nord la voie a été pourvue d'une voie verte en reprenant la largeur de la bande cyclable. Ce principe pourrait être décliné sur cette section en mutualisant la largeur du trottoir et de la bande cyclable, côté ouest de la voie (côté est il y a l'emprise de la voie ferrée, mais on aboutit du côté de l'accès à l'échangeur de la VRU, qui n'est pas franchissable à niveau du fait du trafic et de la vitesse des véhicules).

En attendant de créer ce site propre, il est possible de jalonner l'itinéraire parallèle par la rue de la Briquerie et la rue le Cheminet d'en Bas.

9. Rue de la Leysse

Cette voie était l'axe naturel pour relier le centre-ville à l'avenue verte nord, mais elle a été coupée par l'avenue René Cassin.

L'objectif de ce projet est de rouvrir cette traversée pour les piétons et cyclistes. Cela nécessite que l'avenue René Cassin soit à 2 x 1 voie et limitée à 50 km/h. La récente expérimentation au niveau du rond-point de l'Érier montre que c'est envisageable.

10. Avenue René Cassin (RD1b), entre avenue Jean Rostand et la limite de Chambéry

Cet axe est la principale desserte de la zone de Bissy.

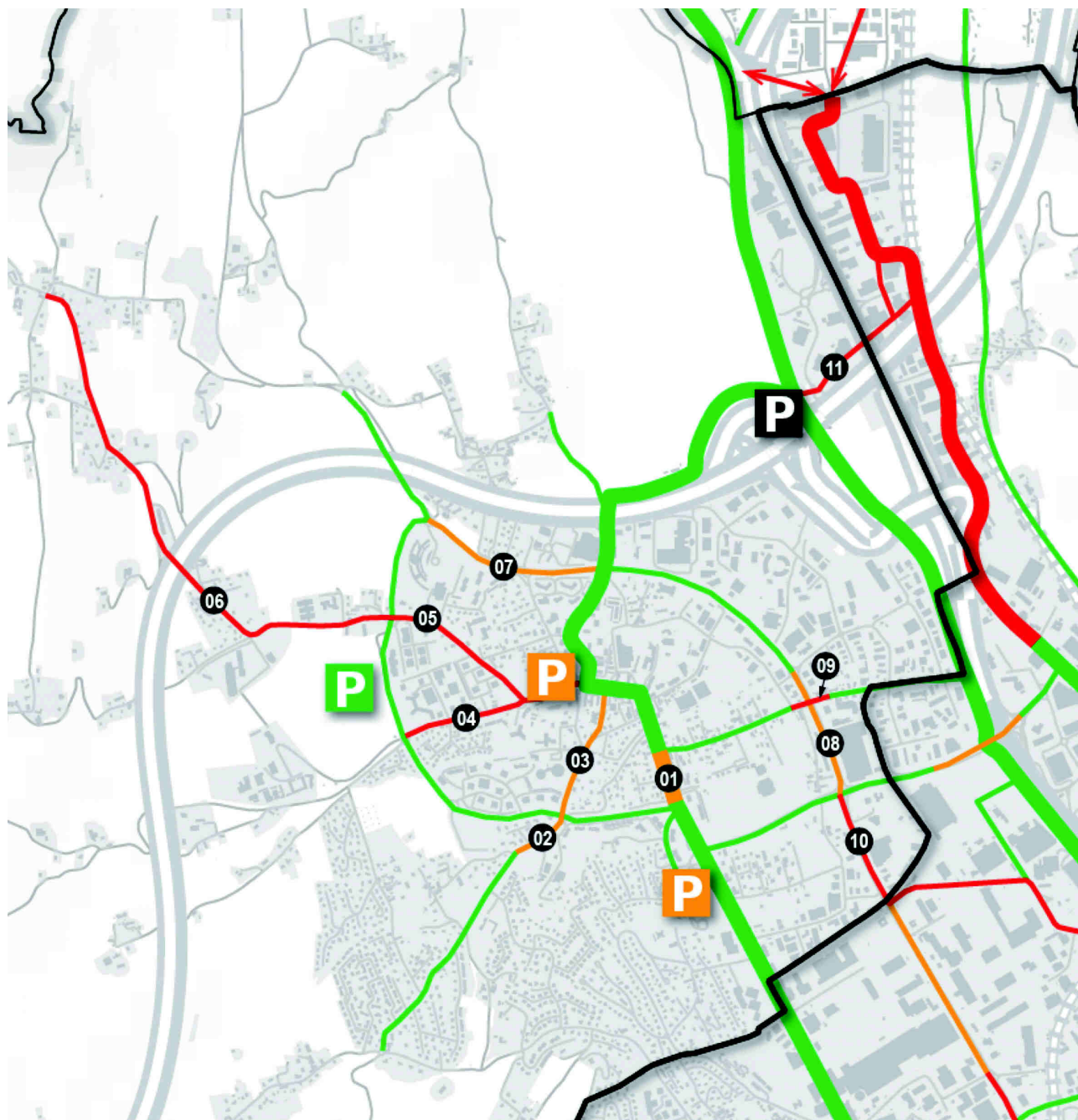
Comme il est à 2x2 voies et limité à 70 km/h, une solution en site propre est à rechercher. Cela nécessitera d'étudier s'il faut mieux privilégier le côté est (avec un meilleur raccordement à l'avenue verte nord) ou bien côté ouest (meilleur raccordement au centre de la Motte et à la continuité côté nord de René Cassin).

11. Rue des Épinettes

Ce pont sur la VRU est l'un des très rares franchissements de la VRU accessible aux cyclistes.

Le gabarit large de la voie (7 m) permettrait d'y créer une bande cyclable montante.

LA MOTTE-SERVOLEX (centre)



Réseau cyclable

Selon Schéma directeur des modes actifs

Liaison structurante :

- existante
- à améliorer
- à créer

Liaison secondaire :

- existante
- à améliorer
- à créer

Parking vélo « entrant »
(voiture vers aggro puis vélo intra aggro) :

- P existant
- P à améliorer
- P à créer

Parking vélo « sortant »
(vélo depuis l'aggro puis covoiturage vers l'extérieur) :

- P à créer

→ liaison difficile, faisabilité non avérée ou tracé à approfondir

LA MOTTE-SERVOLEX (nord)

12. Digue du Bras de décharge

En venant de Chambéry, cet axe (de type voie verte) permettra de relier directement la zone sud de Technolac, sans avoir à faire le détour par l'accès le plus au sud pour l'instant, qui se situe juste après le passage sous la RD1504. Sur la commune du Bourget, le chemin de digue est déjà revêtu et fait la jonction avec la piste de la RD1201A.

Un passage inférieur permet déjà de franchir la RD1504 le long du bras de décharge.

13. Corridor central de Technolac Sud

La digue contourne Technolac, et en complément il est donc nécessaire d'avoir une liaison interne (de type voie verte) pour desservir l'intérieur de la zone. Cette réflexion est à intégrer dans le cadre global de l'aménagement de Technolac 3.

14. Voirie d'accès à l'Eco-hameau des Granges

Cette voie est doublée d'une voie verte, et sera réalisée dans le cadre de la ZAC

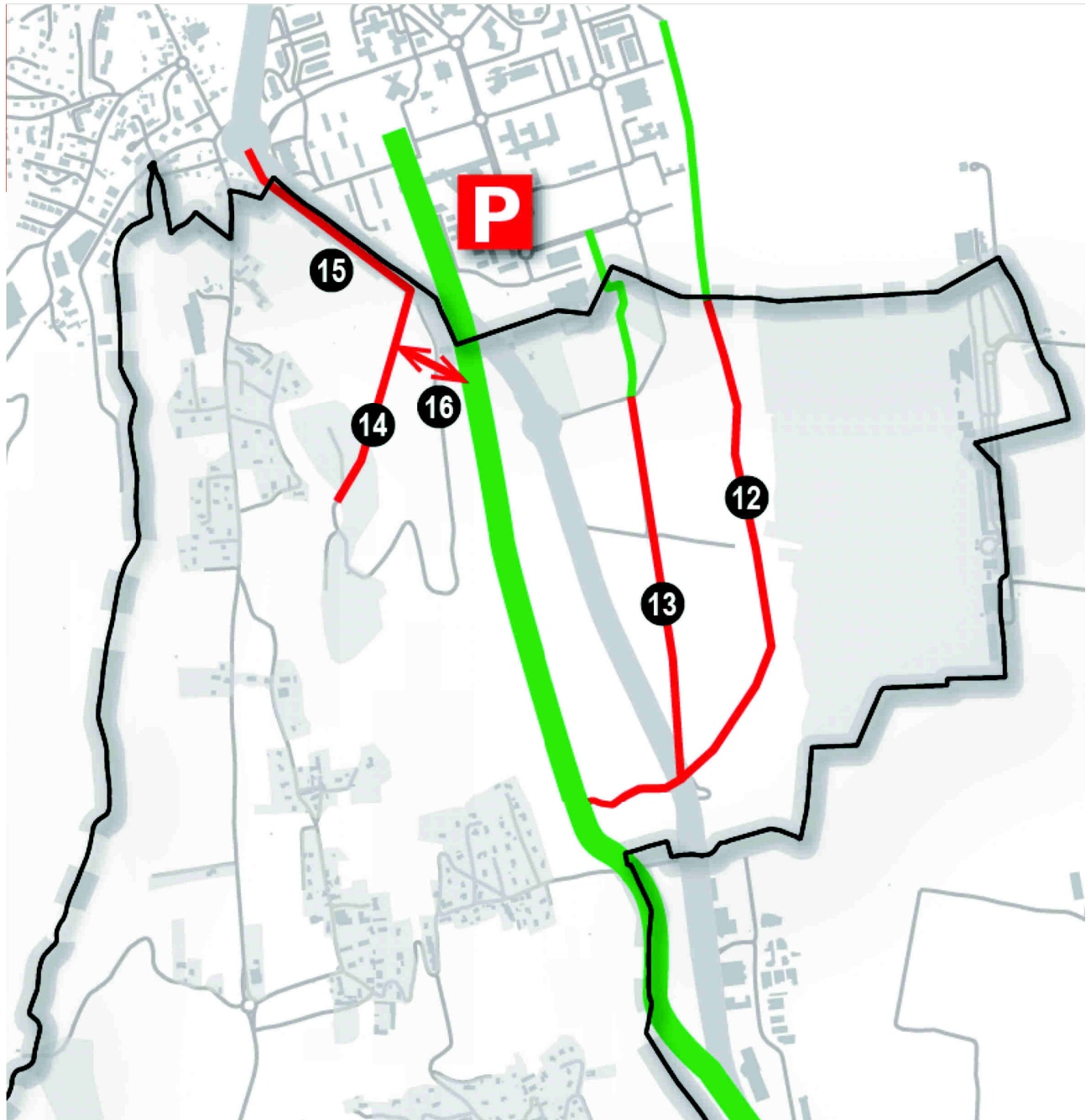
15. Liaison Eco-Hameau des Granges vers le Bourget

Le centre du Bourget sera le pôle de services le plus proche pour l'Eco-Hameau des Granges. Une liaison directe est donc à rechercher, aussi bien pour les piétons que pour les cyclistes.

16. Liaison Eco-Hameau des Granges vers avenue verte nord

L'avenue verte permet de desservir à la fois Technolac ou la direction de Chambéry. Les modalités techniques du franchissement de la Leysse pour la rejoindre seront à préciser dans le cadre d'une étude approfondie.

LA MOTTE-SERVOLEX (nord)



Réseau cyclable

Selon Schéma directeur des modes actifs

Liaison structurante :

- existante
- à améliorer
- à créer

Liaison secondaire :

- existante
- à améliorer
- à créer

Parking vélo « entrant »
(voiture vers aggro puis vélo intra aggro) :

- P existant
- P à améliorer
- P à créer

Parking vélo « sortant »
(vélo depuis l'agglo puis covoiturage vers l'extérieur) :

- P à créer

↔ liaison difficile, faisabilité non avérée ou tracé à approfondir

LA RAVOIRE

1. Rue du Nivolet

Cette rue est un maillon manquant sur l'axe structurant entre la passerelle des Sablons et la voie verte des Planeurs.

Le plus cohérent serait de rester sur un principe de voie verte (comme sur la rue de la Chavanne), mais les emprises sont limitées sur cette voie.

2. Route de Barby

Depuis le centre de Barby, il existe un itinéraire bien sécurisé en direction de Chambéry, par la rue de la Chavanne et la rue du Nivolet (cf. N°1). Cependant il est significativement plus long que l'itinéraire naturel et direct que représente la route de Barby.

Les emprises sont limitées sur cet axe, donc l'aménagement sera plutôt une pacification du trafic. Il à noter qu'un chaucidou va y être installé entre la rue Clémenceau et la rue de la Chavanne ; ce principe pourrait être étendu à l'ensemble de cet axe.

3. RD1006

C'est le seul axe direct depuis le centre de la Ravoire en direction de Bassens / St-Alban-Leyse et la voie verte de la Leyse (les alternatives sont beaucoup plus longues : tour de la colline de l'Échaud, ou bien remonter jusqu'à la passerelle des Sablons). De plus il dessert les commerces qui vont gagner en attractivité avec le projet commercial Roc Noir.

Techniquement il serait plus simple de réaliser des bandes cyclables en tirant parti des accotements larges. Cependant le trafic et la limitation de vitesse à 70 km/h dissuaderaient un grand nombre d'usagers de les emprunter. Un site propre (voie verte, piste cyclable) serait plus attractif pour eux, mais dans sa conception il faudrait soigner les nombreuses entrées de commerces.

4. Piste bidirectionnelle avenue Louis Armand / rue du Pré Renaud

L'avenue Louis Armand est l'axe le plus direct entre Barby et le centre de la Ravoire. Elle est déjà équipée de bandes cyclables, mais elles sont étroites, pas continues jusqu'au feu de la RD1006, le trafic est soutenu et la vitesse est limitée à 70 km/h. De fait, les cyclistes les moins aguerris ne les empruntent pas.

Les emprises larges sur cette voie permettent de la requalifier en créant une piste bidirectionnelle ou une voie verte côté nord. Il y a un point dur avant le feu au niveau de Botanic, mais une acquisition foncière limitée permettra de le lever. La traversée de la RD1006 se ferait donc hors trafic, en même temps que les piétons.

Côté Pré Renaud, le projet Roc Noir a prévu des emprise publiques relativement large entre le centre commercial et la voirie, et la piste bidirectionnelle pourra se poursuivre jusqu'à créer la continuité avec l'aménagement existant à partir du rond-point de Super U.

Cf. projet n°4 sur Barby.

5. Rue Clémenceau

Cette rue permet de faire le lien entre le quartier de Féjaz et le centre de la Ravoire. Entre la rue Curie et la route de Barby cette rue est déjà pacifiée. Entre la rue Curie et la RD1006, une sécurisation par des bandes cyclables serait un plus.

6. Voie verte le long du projet Roc Noir

Le quartier de Féjaz est très mal relié au centre-ville de la Ravoire. Ce projet permet de relier le centre de la Ravoire à la rue Costa de Beauregard. À partir de là, la traversée de la RD1006 sera sécurisée par un carrefour à feu. Pour rejoindre la rue Clémenceau (cf. projet N°5).

Cette voie verte sera de plus dans la continuité de l'aménagement existant sur l'avenue du Pré Renaud.

7. Rue René Cassin

Cette voie sera le lien naturel entre la voie verte le long du projet Roc Noir (cf. N°6) et le centre de la Ravoire.

Cette rue dessert principalement le Super U et son trafic n'est pas réhibitoire pour une bonne partie des cyclistes. Cependant il serait plus intéressant de créer une liaison en site propre pour être dans la continuité du projet N°6 et d'arriver directement dans le futur centre piéton. Il est possible pour cela d'utiliser les emprises existantes côté ouest de la voie, qui correspondent au SPMR (sujétions spéciales de réalisation en conséquence).

8. Centre piéton de la Ravoire

Le projet de composition urbaine prévoit un mail piétonnier, qui est déjà en cours de réalisation côté mairie.

9. Mail piétonnier en direction du Pré d'Ordet

Le projet de composition urbaine prévoit également ce mail piétonnier qui permet de déboucher sur la rue du Pré d'Ordet et donc de rejoindre Challes-les-Eaux.

10. Prolongation de la voie verte de la Mère

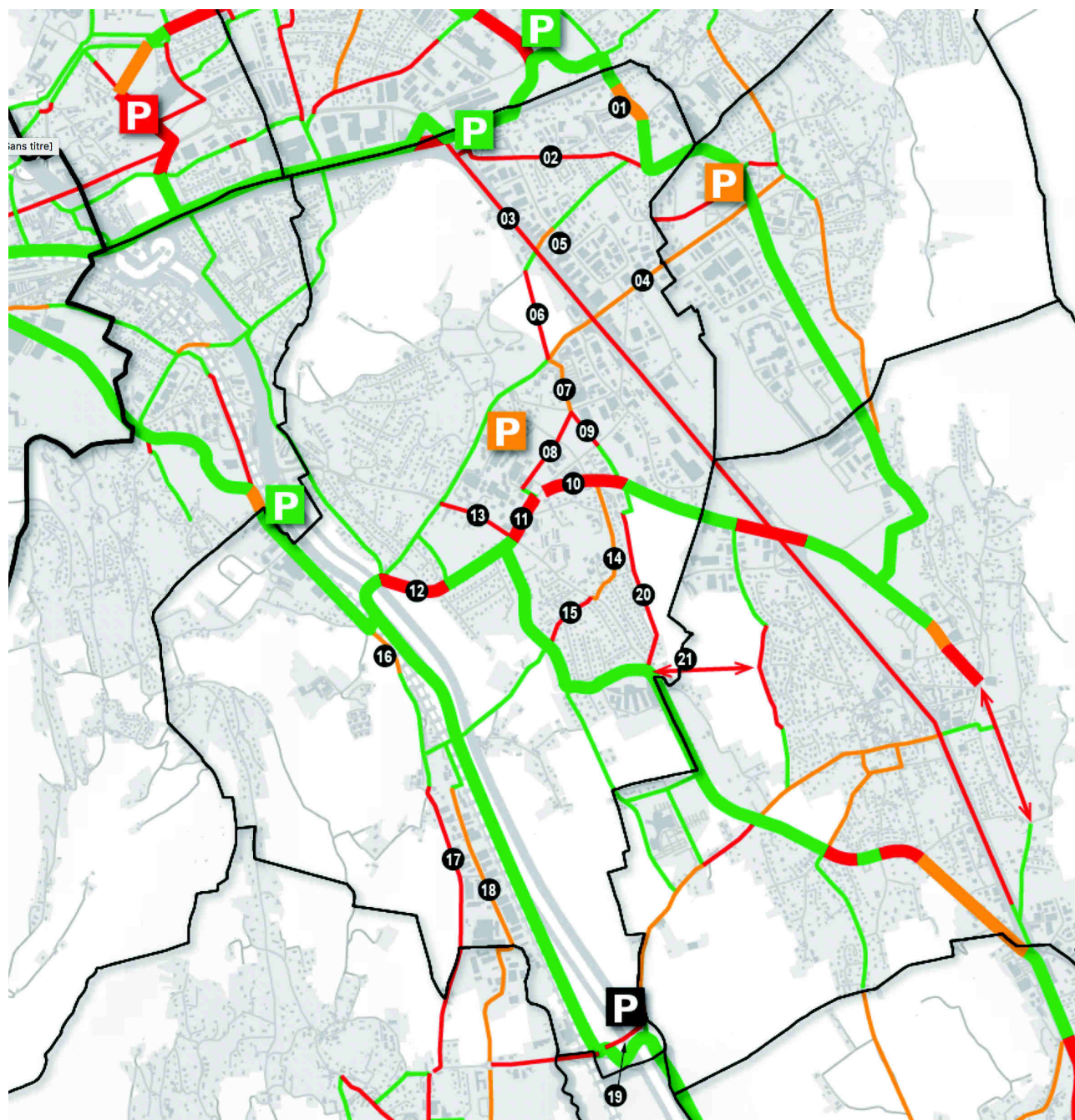
Dans le PLU de la Ravoire, un emplacement réservé a été inscrit le long de la Mère, entre la rue du Pré d'Ordet et la rue Richelieu. Il permettra d'une part la requalification du lit de la Mère et de ses berges, et d'autre part la prolongation de la voie verte de la Mère, en rive droite (traversée à prévoir au niveau de la rue du Puit d'Ordet).

L'objectif pour la suite est de prolonger la voie verte jusqu'en face du mail piétonnier de la mairie. Pour cela il existe 2 possibilités :

- > Rester en rive droite au niveau des parkings, mais il y a un point dur à l'arrière de la salle Jean Blanc.
- > Passer en rive gauche grâce au pont de la rue Richelieu, emprunter la rue des Acacias (une impasse au trafic très limité), puis revenir en rive droite grâce à une nouvelle passerelle.

11. Rue de la Concorde

Cette partie de la rue de la Concorde pourrait être sécurisée par une extension de la zone 30, qui débute actuellement au niveau du pont sur la Mère, ou bien par des bandes cyclables.



Réseau cyclable

Selon Schéma directeur des modes actifs

Liaison structurante :		Liaison secondaire :		Parking vélo « entrant » (voiture vers aggro puis vélo intra aggro) :		Parking vélo « sortant » (vélo depuis l'agglo puis covoiturage vers l'extérieur) :	
	existante		existante		existant		à créer
	à améliorer		à améliorer		à améliorer		
	à créer		à créer		à créer		
			liaison difficile, faisabilité non avérée ou tracé à approfondir				

LA RAVOIRE

12. Jonction directe rue de la Liberté / passage sous la VRU

Pour aller en direction de Chambéry, les cyclistes qui partent depuis le centre de la Ravoire doivent actuellement emprunter la rue de la Concorde puis l'avenue de la Liberté, traverser la Mère sur la passerelle, remonter jusqu'à la rue Duguesclin puis redescendre jusqu'au passage sous la VRU.

Les futurs travaux de requalification de la Mère permettent d'envisager une liaison directe entre l'avenue de la Liberté et le passage sous la VRU, en suivant la rivière en rive droite.

13. Bandes cyclables rue des Belledonnes / RD5

Des axes cyclables sécurisés sont situés de part et d'autres de cette voie (Concorde / Liberté d'un côté et Pré Renaud / Duguesclin de l'autre). Les résidences qui débouchent sur la rue des Belledonnes ont donc besoin d'un aménagement qui permette de rejoindre ces 2 axes.

Le plus simple pour cela est de réaliser des bandes cyclables dont les amorces existent déjà sur les feux de part et d'autre.

14. Pacification de la rue Richelieu

Cette voie devient de plus en plus un shunt que les véhicules motorisés empruntent pour éviter les feux sur la rue des Bellesonnes.

La mairie souhaite donc la pacifier voire bloquer le trafic de transit en la mettant en impasse sauf pour les piétons et les cyclistes.

15. Rue de Joigny

Cette rue est déjà équipée d'une bande cyclable montante depuis la RD201, jusqu'au carrefour Barreaux / Carpinelle.

Sur la section concernée, la voie large (7 m) permet d'y insérer une bande cyclable dans le sens de la montée, c'est-à-dire :

- > depuis le carrefour de la Biche jusqu'au point haut qui se situe au niveau rue du Pré Joli / impasse de Saint-Grat.
- > depuis le carrefour Barreaux / Carpinelle jusqu'à ce même point haut.

Ce marquage pourrait s'intégrer dans un projet plus global de réaménagement de la rue, avec en particulier la mise en accessibilité des trottoirs.

16. Bandes cyclables sur la RD201

Du débouché de la rue de Joigny jusqu'à la déchetterie, la RD201 est équipée de bandes cyclables dans les 2 sens. Après la déchetterie, il n'y a plus qu'une bande côté voie ferrée (en direction de Barberaz donc).

Il faudrait donc réaliser la bande de l'autre côté (espace agricole).

17. Bandes cyclables sur la RD201

La RD201 est équipée de bandes cyclables jusqu'au carrefour du Bois Noir.

Elles peuvent être prolongées dans les 2 sens jusqu'à l'entrée de la ZI Albanne (rue Archimède). À partir de là, la topographie ne permettra au mieux que de créer une bande cyclable dans le sens montant (en direction de St Baldoph donc).

18. Rue Archimède

Cette rue fait partie actuellement de l'itinéraire le plus direct pour rejoindre St Baldoph depuis Chambéry, en empruntant la passerelle sur l'Albanne.

Les emprises y sont limitées, et il sera difficile d'y insérer un aménagement spécifique pour les cyclistes. L'objectif sera donc plutôt de pacifier et organiser la circulation en créant des trottoirs et en organisant le stationnement.

19. Lien St-Baldoph – Challes

L'avenue verte sud permet grâce à ses passages inférieurs de passer très facilement du nord au sud de l'échangeur. Par contre suivre cet itinéraire pour aller de St Baldoph à Challes implique un trajet de 800 m avec des montées, des descentes et des virages jusqu'à 180°. L'itinéraire direct mesure 400 m, est en ligne droite et reste à plat.

L'objectif est donc de faciliter le lien entre St Baldoph et Challes en sécurisant la RD9. Cela pourrait être fait avec des bandes cyclables en tirant parti des emprises très larges.

Cf. projet n°9 sur Saint-Baldoph.

20. Lien Puit d'Ordet – lycée du Granier

L'objectif de cette liaison est de créer un lien direct entre le secteur est de la Ravoire et le lycée du Granier, qui soit plus à plat que la rue Richelieu, et plus directe que de contourner la colline par l'itinéraire Barreaux – Carpinelles.

Un chemin piéton existe sur ce tracé en pied de coteau, mais il emprunte des parcelles privées. La présence de l'espace naturel sensible est de nature à limiter les possibilités d'aménagements, notamment en terme de revêtement.

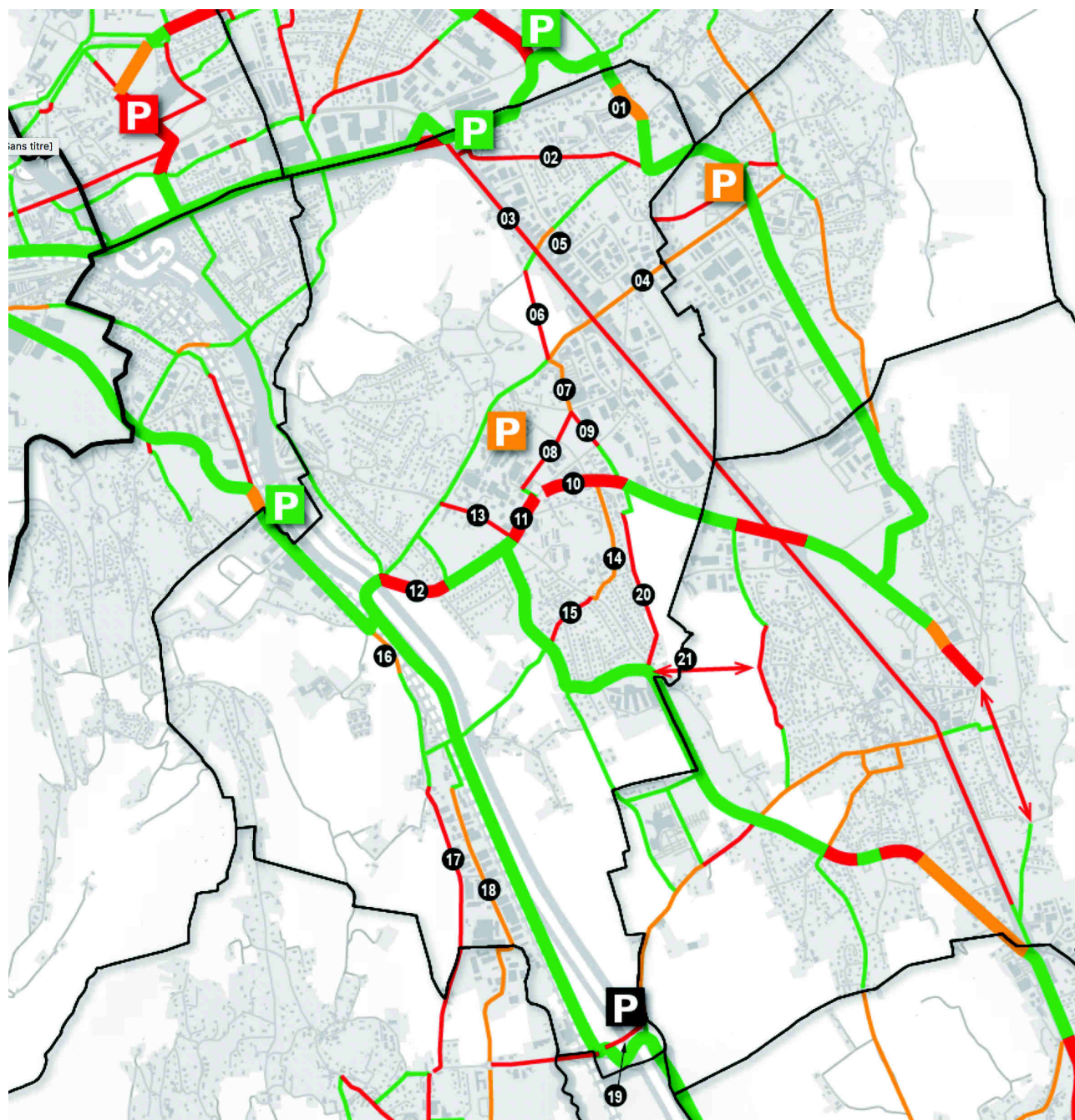
21. Liaison lycée du Granier – Challes-les-Eaux

L'objectif de cette liaison est d'offrir un lien sécurisé et plus court en direction du lycée du Granier, sans faire le tour par la voie verte de la Mère ou bien par la rue Jean Moulin.

Un tracé direct dans la continuité de l'avenue de la Breisse semble naturel, mais sa faisabilité semble compromise par la présence du marais des Chassettes.

Un autre tracé serait d'emprunter le chemin piéton existant dans le prolongement du chemin des Chassettes, mais il emprunte des parcelles privées. La présence de l'espace naturel sensible est de nature à limiter les possibilités d'aménagements, notamment en terme de revêtement.

Cf. liaison N°5 sur Challes-les-Eaux



Réseau cyclable

Selon Schéma directeur des modes actifs

Liaison structurante :		Liaison secondaire :		Parking vélo « entrant » (voiture vers aggro puis vélo intra aggro) :		Parking vélo « sortant » (vélo depuis l'aggro puis covoiturage vers l'extérieur) :	
	existante		existante		existant		à créer
	à améliorer		à améliorer		à améliorer		
	à créer		à créer		à créer		
			liaison difficile, faisabilité non avérée ou tracé à approfondir				

SAINT-ALBAN-LEYSSE

1. Route de Chesses

Il s'agit pour l'instant du seul trajet possible entre le centre historique de Bassens et Saint-Alban-Leyse.

Au vu des trafics, une solution en site propre est à privilégier, et notamment au regard des futures zones d'habitations attendues à proximité (haut de la plaine des Contours). Des emprises sont disponibles de part et d'autre pour cela, mais pas toujours du même côté ; un projet d'ensemble devra donc être étudié.

Cf. projet N°1 sur Bassens.

2. Voie verte le long du Nant Petchi

À l'occasion du réaménagement du lit du Nant Petchi, un cheminement piéton / vélo sera créé le long du nouveau lit. Cela permettra de desservir le développement urbain du secteur entre le Nant Petchi et la route de la Bemaz.

Côté aval cet aménagement se connectera à la future liaison entre Bassens et St Alban-Leyse via la plaine des Contours (cf. projet N°3).

3. Liaison Bassens – Saint Alban-Leyse via la plaine des Contours et la rue du Peney

L'objectif est de créer une liaison entre Bassens et Saint Alban Leyse, qui permette de plus de rejoindre Saint Alban Leyse en site propre depuis la voie verte de la Leyse (axe structurant). Cette liaison a été facilitée par la mise sous dallot du Nant Petchi : dans le prolongement de la rue du Peney, la création d'une voie verte permettra de relier la plaine des Contours sans avoir à créer une passerelle de franchissement du Nant (cf. projet N°2 sur Bassens).

4. Rue du Granier

C'est l'un des axes qui permet de relier le plus directement le chemin des Glières et donc la voie verte de la Leyse.

La sécurisation passera plutôt par de la pacification de voirie. En arrivant vers l'avenue de Chambéry, cette rue est à sens unique et il faut mettre en place un double-sens cyclable. La traversée de l'avenue de Chambéry doit se faire via le passage piéton.

5. Rue de l'Épine

Cette rue est actuellement pourvue d'un aménagement un peu hybride entre la piste mono-directionnelle et le trottoir cyclable (qui n'a pas d'existence réglementaire).

Les cyclistes pourraient être regoupés côté sud sur une voie verte afin d'être dans la continuité du projet sur la plaine des Contours.

6. Liaison centre-ville – Barillettes (partie ouest)

Cette liaison est inscrite sous forme d'emplacement réservé au PLU de la commune ; elle prendra la forme d'une voie verte.

7. Liaison centre-ville – Barillettes (partie est)

Cette liaison est inscrite sous forme d'emplacement réservé au PLU de la commune ; elle prendra la forme d'une voie verte.

8. Rue des Écoles entre l'avenue de la mairie et la rue de la Perrodière

C'est un des maillons de l'axe reliant le collège et le centre-ville à la voie verte de la Leyse. Dans le cadre de la densification du centre-ville, cette rue sera en zone 30.

9. Rue des Ecoles entre la rue de la Perrodière et la route de Plainpalais

C'est un des maillons de l'axe reliant le centre-ville à la voie verte de la Leyse.

Elle a vocation à être pacifiée, avec potentiellement des sens-unique empêchant le transit sauf pour les cyclistes (double-sens cyclable).

10. Route de Plainpalais (RD912a)

C'est un des maillons de l'axe reliant le centre-ville à la voie verte de la Leyse.

Le trafic sur la route de Plainpalais est plus important et justifierait des bandes cyclables, même si les emprises existantes sont réduites. Le tourne-à-gauche en direction de la rue des Ecoles nécessiterait également une sécurisation

11. Route de Plainpalais (RD912a)

Cette voie est déjà équipée d'une bande cyclable (en direction des Barillettes), même si elle est très effacée.

En raison du trafic, un aménagement spécifique pour les vélos est nécessaire, de type bande cyclable.

12. Passage inférieur du pont de la Trousse

La rénovation nécessaire du pont de la Trousse sera l'occasion de réaliser un passage inférieur sous l'avenue de Chambéry, afin de connecter les parties aval et amont de la voie verte de la Leyse, et en évitant ainsi la traversée au feu (très longue et avec des ilots centraux très étroits).

13. Avenue de la Mairie

Cette voie permet de relier les quartiers de Leyse et des Barillettes au centre-ville de Saint-Alban-Leyse.

En raison des emprises limitées, une solution de type pacification de voirie est à rechercher, potentiellement avec un chaudiou.

14. Route de la Féclaz

Cette voie est un passage obligé pour les cyclistes montant vers les Bauges. Le réaménagement réalisé en 2017 n'a pas inclus d'aménagement cyclable.

Les voies de 4 m de chaque côté de l'îlot central permettent de tracer une « bande de rive cyclable » et 1,25 m et une voie de 2,75 m.

15. Traversée de la Route de la Féclaz

Pour aller du quartier de Leyse au centre-ville de Saint Alban, l'itinéraire naturel emprunte la route de Leyse et la route de la Doria. L'aménagement récent de la route de la Féclaz empêche les cyclistes de passer de l'un à l'autre. Il faudrait prévoir une trouée dans l'îlot central afin de leur laisser le passage.

16. Route de Barby

Cette voie est l'unique liaison entre le centre de Barby et le quartier de Leyse.

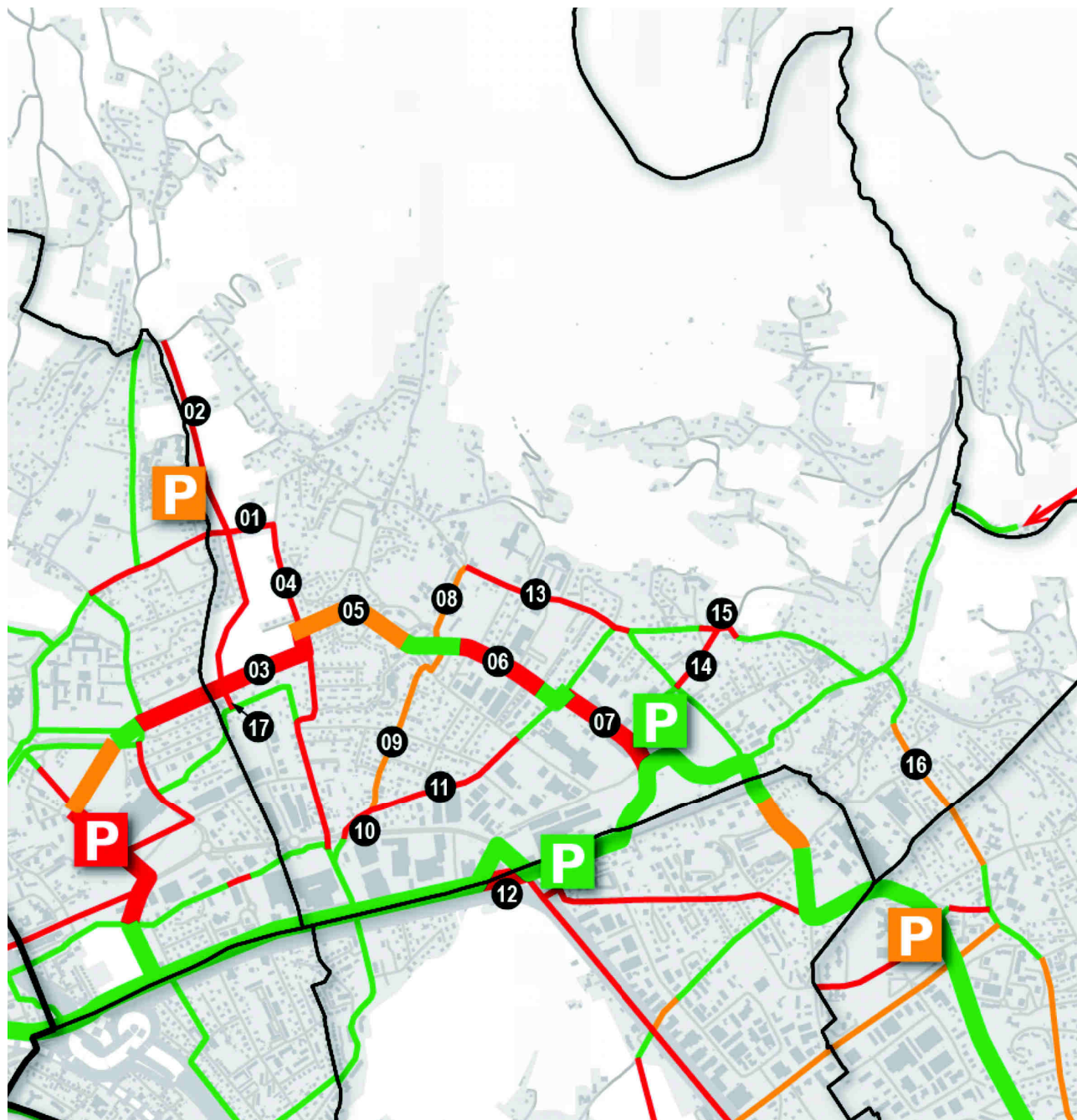
En raison des emprises limitées, une solution de type pacification de voirie est à rechercher, potentiellement avec un chaudiou.

Cf. projet N°1 sur la commune de Barby.

17. By-pass plaine des Contours – rue des Contours

L'itinéraire venant de la rue de l'Épine et celui suivant le Nant Petchi gagneraient à bénéficier d'un by-pass vers la rue des Contours, afin d'aller plus directement en direction du centre commercial.

Cette liaison pourrait être réalisée au droit de l'ancien lit du Nant Petchi (qui coule dans un dalot à présent).



Réseau cyclable

Selon Schéma directeur des modes actifs

Liaison structurante :

- existante
- à améliorer
- à créer

Liaison secondaire :

- existante
- à améliorer
- à créer

Parking vélo « entrant »
(voiture vers aggro puis vélo intra aggro) :

- P existant
- P à améliorer
- P à créer

Parking vélo « sortant »
(vélo depuis l'agglo puis covoiturage vers l'extérieur) :

- P à créer

→ liaison difficile, faisabilité non avérée ou tracé à approfondir

SAINT-BALDOLPH

1. Route de la Charpine (RD201)

C'est l'axe le plus direct et avec la montée la plus régulière entre le centre de St Baldoph et la direction de Barberaz.

Une solution de type bande cyclable montante est à privilégier. La topographie est très contrainte au niveau de la limite avec la Ravoire.

2. Route d'Apremont (RD201)

Cette voie est l'axe principal de traversée du centre.

La voie principale sera traitée en zone 30, tandis qu'une voie verte sera créée côté ouest.

3. Voie verte du centre

Cette voie verte a pour objectif de sécuriser les déplacements des cyclistes moins aguerris dans le centre-ville, entre les Crauses et les écoles.

4. Route d'Apremont (RD201)

Cette voie est l'axe principal de traversée du centre.

Elle sera traitée en zone 30.

5. Route d'Apremont (RD201)

Cette voie est l'axe principal vers le centre, et elle permet l'accès à la Plaine des Sports puis à Apremont.

À partir du chemin de la Cornaz et en direction du sud, il n'y aura plus de voie verte et la voirie principale ne se prête pas à une zone 30 ; des bandes cyclables sont donc plus indiquées.

6. Chemin de la Saint Martin

Cette voie permet l'accès à la zone de l'Albanne, et reste l'accès principal à St-Baldoph depuis Chambéry tant que les Chevaliers Tireurs ne sont pas aménagés.

Des bandes cyclables peuvent être aménagées le long de cette voie dès la sortie de la zone d'activité.

7. Rue du Terraillet

Cette voie est déjà équipée d'une piste bidirectionnelle sur trottoir, mais elle est peu fonctionnelle à cause des arbres plantés sur l'axe et surtout à cause de son insertion assez dangereuse sur le giratoire des tonneaux.

Il est donc proposé de tracer une bande cyclable sur la chaussée en direction du sud, et de laisser les cyclistes sur la piste sur trottoir en direction du nord (à l'avant des arbres). Les piétons auraient ainsi pour eux la partie du trottoir située à l'arrière des arbres.

8. Chemin du Chanay

Cette section non aménagée permettrait de faire le lien entre le sud de St-Baldoph et la zone du Terraillet. L'aménagement cyclable devra être réfléchi dans un projet global de requalification de cette voirie.

9. Route des Chevaliers Tireurs.

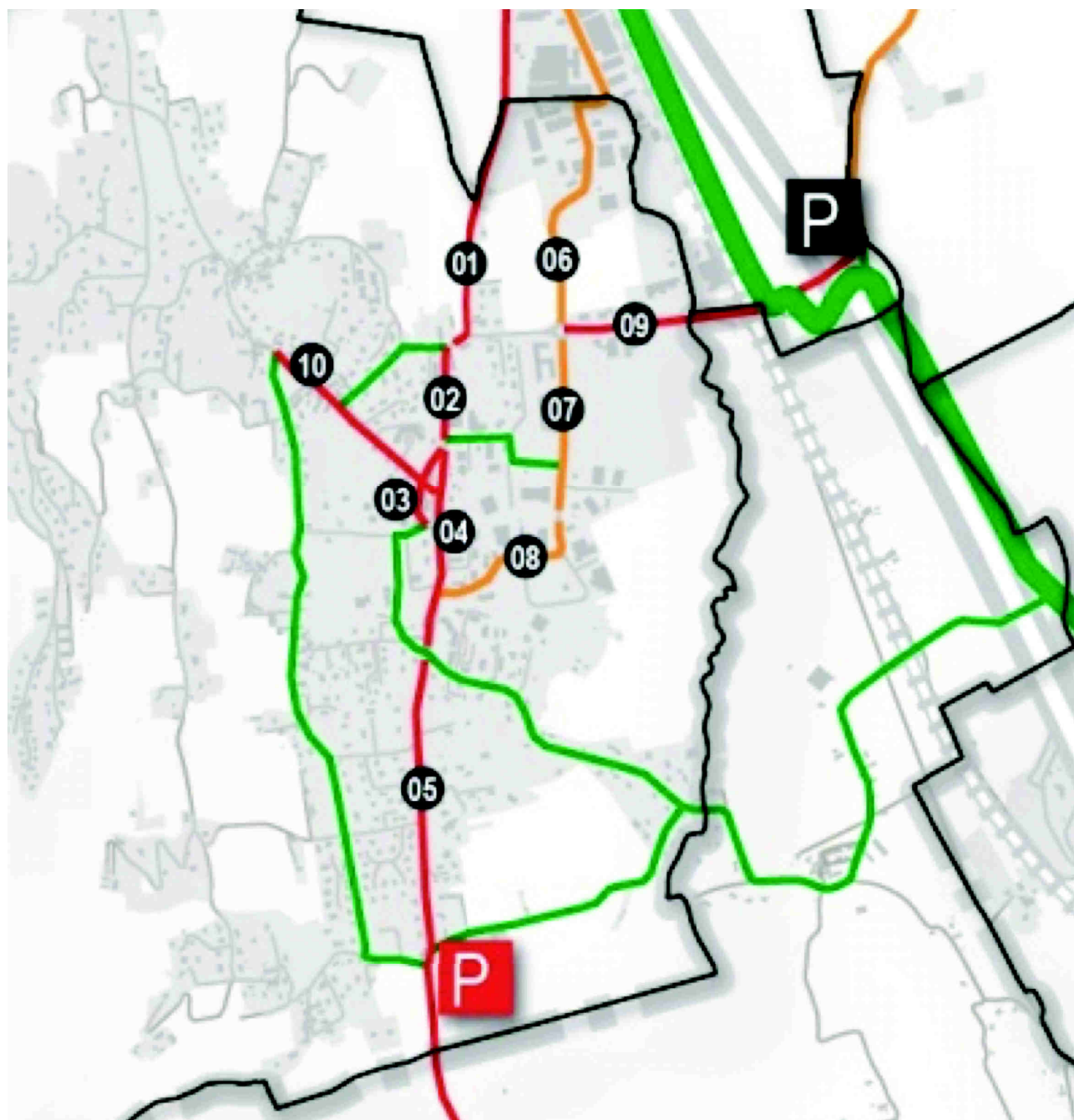
Cette voie permet de rejoindre l'avenue verte sud, et plus loin le secteur des Massettes et de Challes.

Un projet de réaménagement de cette voie a été mis au point ; il prévoit de réaliser une voie verte côté nord de cette voie.

10. Chemin du Verger (RD9)

Cette voie permet de relier le centre historique de Saint Baldoph depuis les zones d'habitations récentes situées en bas de la commune.

Une solution de type bande cyclable montante ou semi-chaucidou est recherchée (le nom technique du chaucidou est : « chaussée à voie centrale banalisée »).



Réseau cyclable

Selon Schéma directeur des modes actifs

Liaison structurante :

- existante
- à améliorer
- à créer

Liaison secondaire :

- existante
- à améliorer
- à créer

Parking vélo « entrant »
(voiture vers agglo puis vélo intra agglo) :

- P existant
- P à améliorer
- P à créer

Parking vélo « sortant »
(vélo depuis l'agglo puis covoiturage vers l'extérieur) :

- P à créer

↔ liaison difficile, faisabilité non avérée ou tracé à approfondir

SAINT-JEOIRE-PRIEURÉ

1. RD1006

Cette voie permet de relier St Jeoire Prieuré à la direction de Challes-les-Eaux.

En cohérence avec l'aménagement réalisé jusqu'au carrefour de la Gabelle, des bandes cyclables sont bien indiquées.

En complément, il serait intéressant de relier la contre-allée de la RD1006 à la rue du Plan Champ pour les cyclistes moins aguerris.

2. RD1006

Cette voie est un axe emprunté par les cyclotouristes en direction de Chignin.

Son gabarit est large et permet d'insérer des bandes cyclables (des bandes de rive sont déjà présentes sur la commune de Chignin).

3. Liaison touristique en direction de Chignin / Montmélian.

Le tracé prévu à terme pour la V63 passe par Montmélian, et le tour des Bauges implique de la même façon de relier Montmélian. Côté Cœur de Savoie le tracé en direction de Chambéry arrive vers la chapelle entre la route de Myans et la RD1006. A partir de là deux tracés sont possibles :

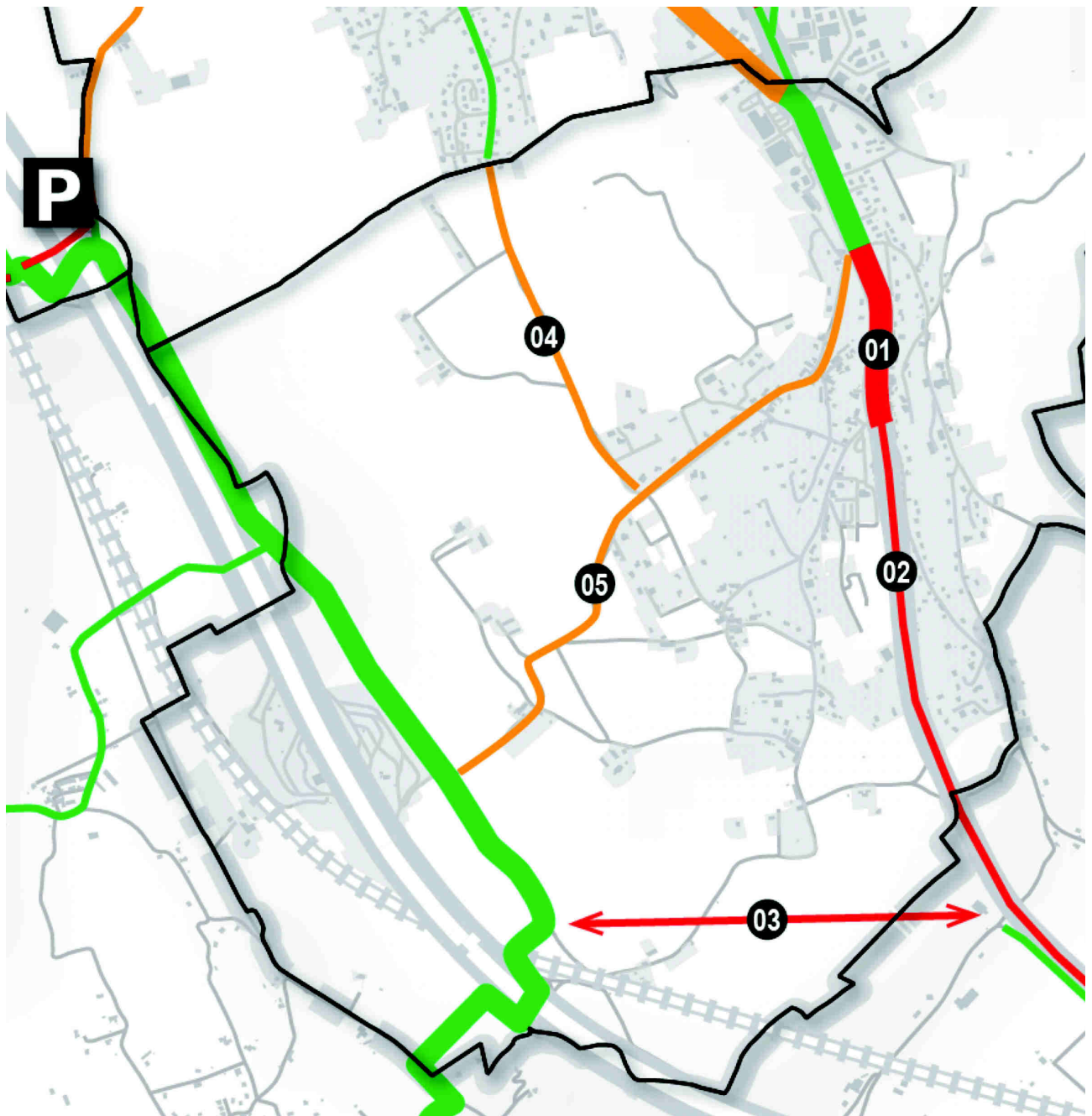
- > continuer en direction de Myans, passer le passage à niveau, puis bifurquer à droite vers une voie empierrée qui longe l'autoroute. Cela nécessiterait d'améliorer substantiellement le revêtement de ce chemin sur une grande longueur.
- > créer une piste bidirectionnelle le long de la RD1006 (avec le point dur du passage à faune sous la RD1006) jusqu'au chemin de l'Abis ; ce chemin permet ensuite de revenir jusqu'au tracé actuel de la liaison Chambéry – lac St André.

4. Chemin de la Viager

Cette voie permet de relier Challes-les-Eaux au plateau de St Jeoire et à l'avenue verte dans devoir emprunter des voies à fort trafic. Sur la commune de St Jeoire une limitation des vitesses des véhicules motorisés pourrait être recherchée.

5. Liaison Gabelle – avenue verte sud

Cet axe (chemin du Puiset – chemin du Douchet – chemin de l'Abis) permet de relier le centre de St Jeoire à l'avenue verte sud via des rues à faible trafic. Une limitation des vitesses des véhicules motorisés pourrait y être recherchée.



Réseau cyclable

Selon Schéma directeur des modes actifs

Liaison structurante :

- existante
- à améliorer
- à créer

Liaison secondaire :

- existante
- à améliorer
- à créer

Parking vélo « entrant »
(voiture vers agglo puis vélo intra agglo) :

- P existant
- P à améliorer
- P à créer

Parking vélo « sortant »
(vélo depuis l'agglo puis covoiturage vers l'extérieur) :

- P à créer

↔ liaison difficile, faisabilité non avérée ou tracé à approfondir

SONNAZ

1. Lien Méry / Hexapôle vers Sonnaz

La RD991 est équipée de bandes cyclables, mais le trafic intense et les vitesses élevées limitent son usage aux cyclistes aguerris. Pour autant il y a une demande d'un lien sécurisé entre Méry / Hexapôle et Sonnaz, en particulier pour relier le pôle d'échange de Maison Brûlée.

2. Continuité entre la RD211 et les Hauts de Chambéry

La RD211 est déjà équipée d'une bande cyclable dans le sens de la montée sur la commune de Méry. Cet axe permet de relier les piémonts des Bauges à la direction de Chambéry en suivant la vallée du Tillet.

Cf. liaison N°15 sur Chambéry

Réseau cyclable

Selon Schéma directeur des modes actifs

Liaison structurante :

- existante
- à améliorer
- à créer

Liaison secondaire :

- existante
- à améliorer
- à créer

↔ liaison difficile, faisabilité non avérée ou tracé à approfondir

Parking vélo « entrant »

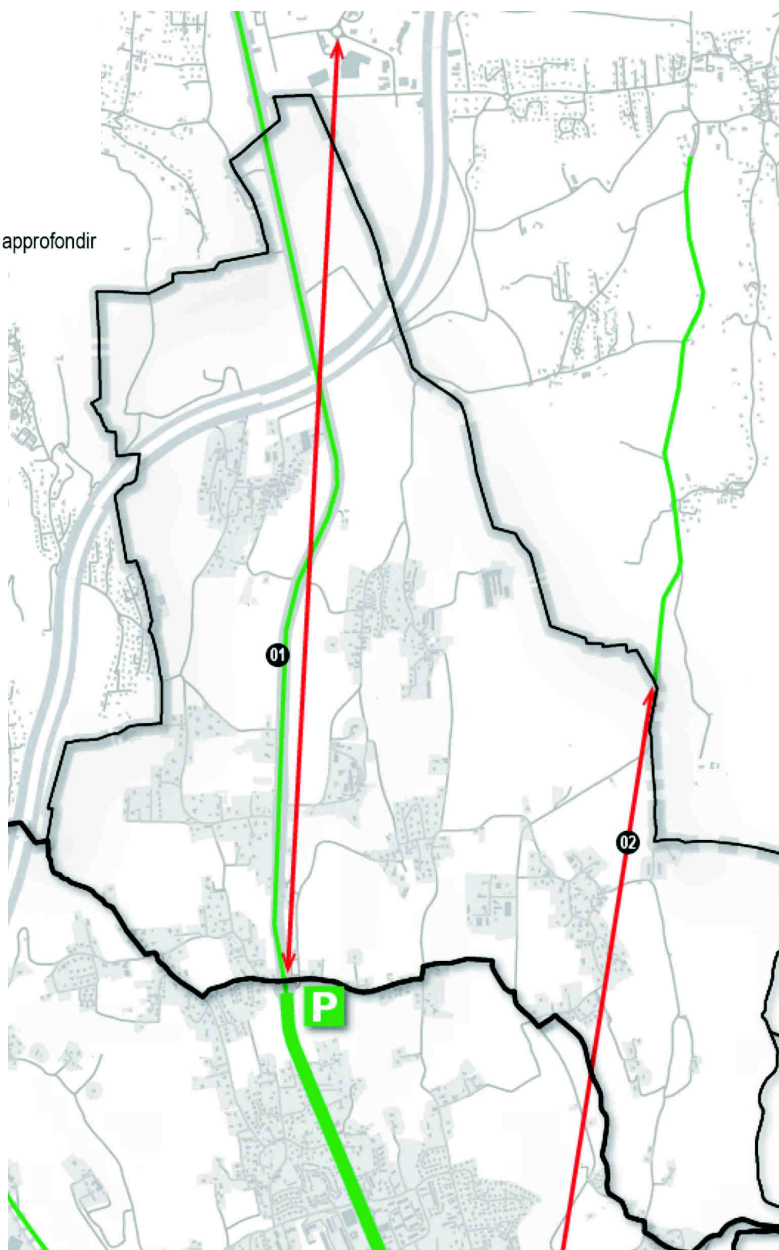
(voiture vers aggro puis vélo intra aggro) :

- P existant
- P à améliorer
- P à créer

Parking vélo « sortant »

(vélo depuis l'agglo puis covoiturage vers l'extérieur) :

- P à créer



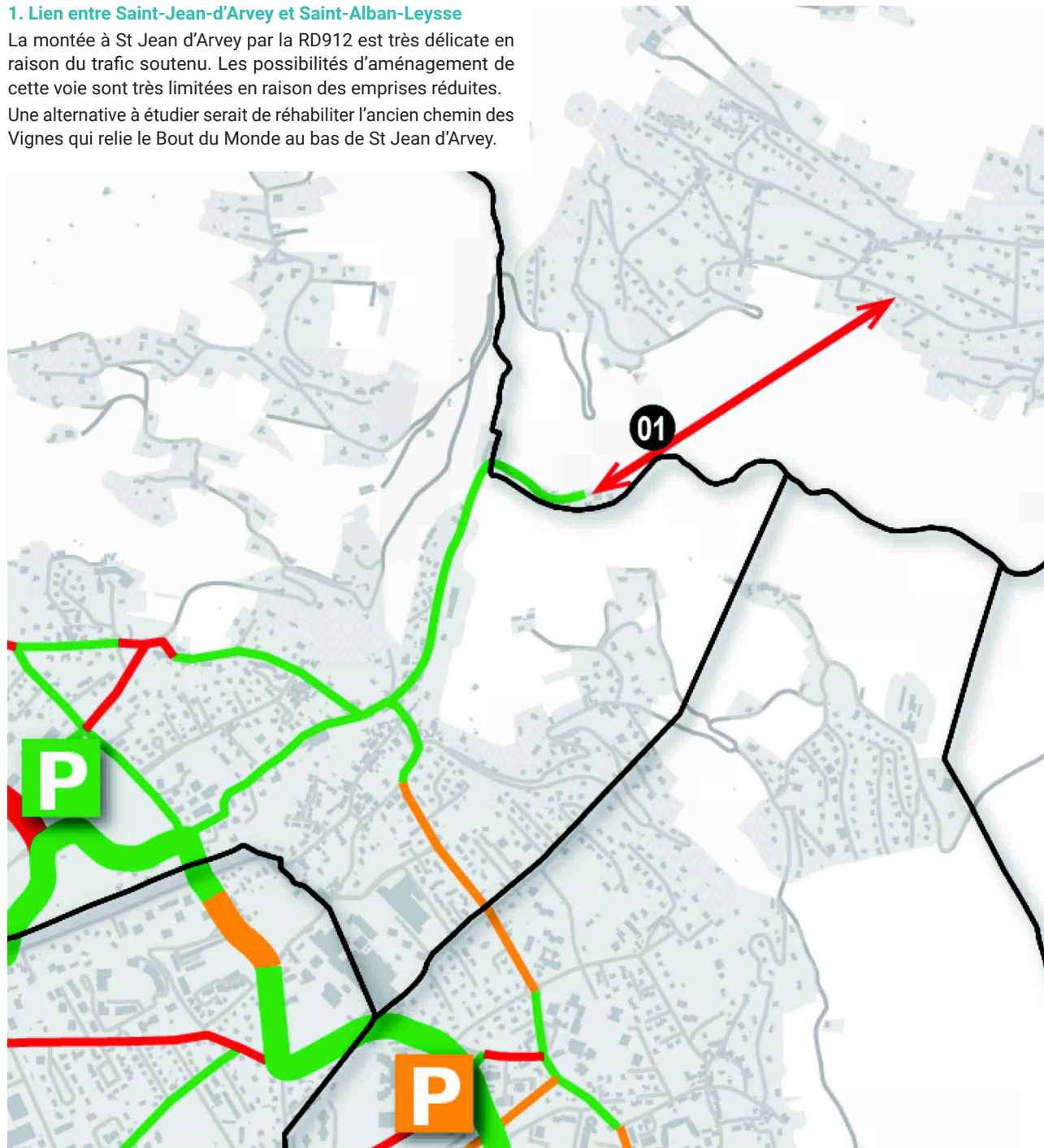
Aucun aménagement de niveau 1 ou 2 n'a été proposé sur le secteur des Bauges.

Néanmoins des aménagements de type pacification de voirie sont nécessaires dans les traversées de villages.

SECTEUR DES PLATEAUX DE LA LEYSSE

1. Lien entre Saint-Jean-d'Arvey et Saint-Alban-Leysse

La montée à St Jean d'Arvey par la RD912 est très délicate en raison du trafic soutenu. Les possibilités d'aménagement de cette voie sont très limitées en raison des emprises réduites. Une alternative à étudier serait de réhabiliter l'ancien chemin des Vignes qui relie le Bout du Monde au bas de St Jean d'Arvey.



Réseau cyclable

Selon Schéma directeur des modes actifs

Liaison structurante :		Liaison secondaire :		Parking vélo « entrant » (voiture vers aggro puis vélo intra aggro) :		Parking vélo « sortant » (vélo depuis l'aggro puis covoiturage vers l'extérieur) :	
	existante		existante		existant		à créer
	à améliorer		à améliorer		à améliorer		
	à créer		à créer		à créer		
				liaison difficile, faisabilité non avérée ou tracé à approfondir			

1. Montée de Vimines (RD47)

Cette voie est l'accès le plus direct à Vimines depuis la plaine. Une bande cyclable montante serait l'aménagement le plus pragmatique.

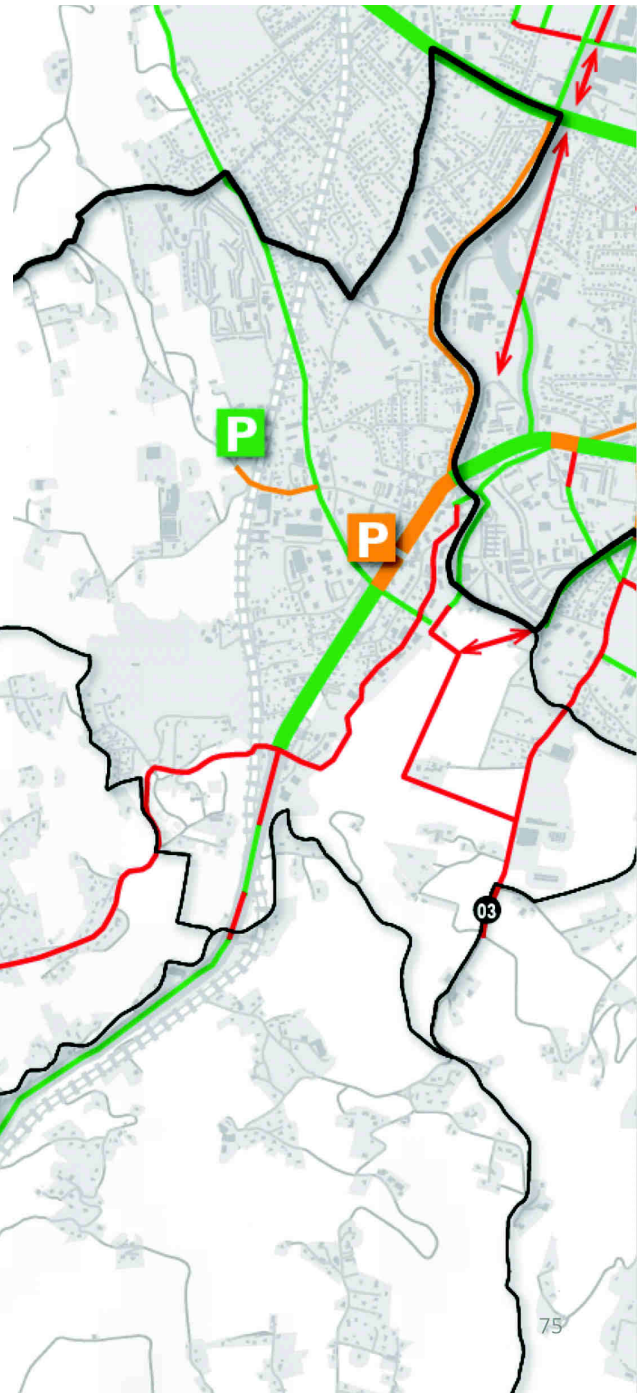
2. RD47 entre le stade et la RD47e

La commune de Vimines souhaite interdire le transit sur le chemin du Thet afin de limiter le trafic et ainsi d'offrir un itinéraire sécurisé en direction du stade. Cela nécessite en complément de sécuriser la RD47 entre le stade et le chemin du Thet. Sa sécurisation pourrait se poursuivre en direction de Chambéry jusqu'à l'intersection avec la RD47e, avec un semi-chaucidou.

3. Route de St Cassin (RD7)

Cette voie permet de monter en direction de St Cassin. Le trafic y est plus fort jusqu'à l'intersection avec la route des championnats du monde.

Une bande cyclable montante (donc en direction de Jacob sur la section jusqu'au chemin du Fenestro) serait le mieux indiqué. Cf. projet N°11 sur la commune de Cognin.



Réseau cyclable

Selon Schéma directeur des modes actifs

Liaison structurante :		Liaison secondaire :		Parking vélo « entrant » (voiture vers aggro puis vélo intra aggro) :		Parking vélo « sortant » (vélo depuis l'aggro puis covoiturage vers l'extérieur) :	
	existante		existante		existant		à créer
	à améliorer		à améliorer		à améliorer		
	à créer		à créer		à créer		
				liaison difficile, faisabilité non avérée ou tracé à approfondir			



Grand Chambéry

106, allée des blachères
73026 Chambéry cedex
tél. 04 79 96 86 00
fax 04 79 96 86 01