

# Enquête publique

## Déclaration d'Utilité Publique et enquête parcellaire - projet de requalification de la RD 1006 entre les carrefours de la Garatte et de la Trousse

Du 3 janvier au 20 janvier 2022

*Relevé des observations déposées sur le site internet de l'enquête publique*

*A noter que d'autres observations ont été déposées sur les registres papier déposés en mairie de Barberaz et la Ravoire.*

### Observation n°126 (Web)

Par Thomas COBESSI

Déposée le 20 janvier 2022 à 16 h51

Serait il possible de prévoir dans les futurs aménagements, s'ils sont validés, un radar sonore? Les passages entre le quartier de l'Etalope et la Madeleine ne semblent pas mieux protéger les cycliste qu'actuellement, c'est proche de zéro au vu de l'afflux croissant de vélos dans la zone. il faudrait prévoir un aménagement cyclable car la voie verte est saturée, il y a un réel conflit d'usage entre vélo déplacement pour le travail et les promeneurs aux heures de pointe....

Merci

### Observation n°125 (Web)

Anonyme

Déposée le 20 janvier 2022 à 16 h48

Bonjour,

Habitant à proximité de l'école Concorde du quartier de la Madeleine, je suis régulièrement amenée à me rendre du côté de La Ravoire et Barby, en passant actuellement par la RD1006 qui n'est que partiellement sécurisée à l'heure actuelle pour les cyclistes.

1/ Je trouve dommage et dommageable que le côté utilisation pour les cyclistes soit résumée à sa plus simple expression : rejoindre l'avenue verte par la passerelle de l'Eglise Ste-Thérèse pour tous nos déplacements.

En effet une avenue verte n'est pas réservée aux cyclistes (contrairement à une bande ou une vraie piste cyclable) ce que nous avons d'ailleurs bien senti pendant les confinements successifs, rendant l'avenue verte quasi impraticable à certains moments de la journée pour les malchanceuses personnes ayant besoin de circuler dans le besoin de leur activité professionnelle : c'était devenu un boulevard à piétons et à promeneurs de chiens faisant des allers-retours.

De plus des travaux seront de nouveau à prévoir sur la Leysse, étant donné que les contreforts du pont Renault vont s'éroder de manière irréversible suite à la modification du lit de la rivière en amont (et la suppression de la petite retenue qui faisait une mini cascade sur toute la largeur,

remplacée par de gros rochers depuis les travaux) : où allons-nous passer pendant ces travaux?  
Sommes-nous condamnés à subir de nouveau les labyrinthes imposés lors des mois passés pendant ces travaux mal faits pour cette portion?

2/ Je ne comprenais pas bien comment traverser correctement et de manière sécurisée pour toutes et tous le rond-point de la Trousse : là aussi pas question pour les cyclistes de circuler, ils ne sont pas bienvenus que pour garer leurs vélos dans les consignes! Quant aux piétons, pas sûr que la vitesse soit suffisamment abaissée pour permettre que toutes les traversées soient pacifiées : est-il envisageable de prévoir un ou deux passages souterrains accessibles pour les piétons et pour les cyclistes?

3/ Étant donné les flux actuels et à venir, les bouchons et accidents vont-ils être réellement évités? J'en doute en voyant les arrivées qui se font systématiquement sur 2 voies, et débouchent sur une seule : y aura-t-il une des 2 voies réservées aux bus (Synchro+autres bus) uniquement? Et comment s'assurer que les automobilistes comprennent bien comment prendre ce rond-point (qui a priorité sur qui, où se placer) ? À l'heure actuelle il y a régulièrement des accrochages dans ce carrefour, il serait dommage de ne pas résoudre au moins ce point-là de manière efficace!

4/ Les aménagements proposés laissent à penser que la fin de la desserte interne du quartier de la Madeleine (seuls des arrêts de bus existent en périphérie du quartier, qui rendent pénible l'utilisation des TC pour faire leurs courses, et les contraignent à disposer d'un véhicule pour leurs grosses courses. Difficile également pour les personnes éclopées ou ayant de soucis de santé) est belle et bien actée, c'est dommage aussi.

## **Observation n°124 (Web)**

Par riverain rue de la Leysse

Déposée le 20 janvier 2022 à 16 h46

Bonjour,

Le panneau lumineux de la carrosserie est très agressif. Il détourne le regard des automobilistes, c'est une source de danger.

En plus, la nuit, c'est une véritable pollution lumineuse.

Si chaque enseigne faisait de même, à quoi ressembleraient nos villes?

Dans un tel aménagement, il faut accentuer la sécurité et l'enlèvement pur et simple de cette nuisance paraît évident.

## **Observation n°123 (Web)**

Par Pierrick TALUY

Déposée le 20 janvier 2022 à 16 h39

Un projet qui va engager la responsabilité des élus et des techniciens ?

De nombreuses observations identifient des configurations dangereuses pour les cyclistes et les piétons mais également pour les usagers automobilistes avec des possibilités de dépassement au

niveau d'intersections et un profil global favorisant la vitesse lors des périodes de faible fréquentation.

L'observatoire SMACL des risques juridiques des collectivités territoriales rappelle en conclusion de son document « Sécurité routière et responsabilité des élus » (document en pièce jointe)

[...] Il faut relever que c'est la connaissance du risque qui constitue l'élément à charge principal [...]. Chaque fois qu'un élu ou un agent a conscience [...] d'un danger et qu'il ne prend pas les mesures adaptées, sa responsabilité peut être engagée. [...]

Dès septembre 2021, le porteur du projet a été informé d'un certain nombre de configurations dangereuses et n'a pas pris les mesures nécessaires pour adapter son projet avant de le soumettre à l'enquête publique.

Dans le cas d'une accidentologie associée à la future voirie, la responsabilité des élus et des techniciens pourra donc être engagée.

#### **Document joint**

- [Document n°1](#)

## **Observation n°122 (Web)**

Par Camille Seon

Déposée le 20 janvier 2022 à 16 h38

Bonjour,

Je suis une citoyenne de la Ravoire depuis 1 an et demi. Pour aller au travail, j'emprunte tous les jours l'avenue de Chambéry (à la hauteur du buffalo grill) jusqu'au carrefour de la trousse pour rejoindre la piste cyclable de la Leysse. Je fais le trajet en sens inverse le soir pour rentrer chez moi. Je précise qu'il s'agit bien de trajet pour me rendre au travail, ce que je recherche c'est donc l'itinéraire le plus court, rapide et sécurisé possible avec la pratique du vélo.

Le carrefour de la trousse et l'avenue de Challes sont effectivement constamment bloqués par le trafic automobile. C'est d'ailleurs une des raisons pour lesquelles je me déplace en vélo car je sais qu'il est plus rapide de se rendre à Chambéry en vélo qu'en voiture.

J'étais agréablement surprise d'apprendre qu'il y avait un projet de requalification de cette zone. Je me suis prématurément réjouie en pensant que le vélo y trouverait une place importante avec la réalisation de voie dédiée au vélo, non pas pour la balade mais pour connecter les grands axes afin d'améliorer les routes pour les « velotafeurs ». La désillusion a été rapide en prenant connaissance des documents...

Sur la forme, je comprends que Grand Chambéry tente de faire passer ce projet pour un projet d'utilité publique afin d'exproprier les propriétaires qui ne souhaitent pas céder leur terrain pour la requalification de la route et du carrefour. Je trouve dommage qu'aucune conciliation n'ait pu être

trouvée et que Grand Chambéry soit obligé de « forcer » le passage...

Sur le fond, je suis étonnée qu'en 2022 les réflexions prennent en considération une augmentation du trafic routier pour les véhicules motorisés alors que cela ne va dans le sens des objectifs que nous devrions collectivement chercher à atteindre : diminution des gaz à effet de serre, prise en compte de l'environnement et de la biodiversité, développement des modes de transport doux, réductions des pollutions (particules fines, bruit etc.).

J'aimerais vous exposer un état des lieux de la situation existante au regard de mon expérience de cycliste régulière sur cet itinéraire et faire des propositions par rapport aux caractéristiques des ouvrages présentés lors de cette enquête publique.

État des lieux :

Aujourd'hui, le carrefour de la trousse n'est pas parfait mais il a l'avantage d'avoir des voies cyclables sur la plupart des axes et des sas vélo aux feux. Certes les cyclistes sont au milieu du trafic mais ils ont des zones dédiées et peuvent passer sereinement lorsque le feu est vert.

La piste cyclable de la Leysse (la voie verte), est un itinéraire avec deux voies cyclables uniquement, qui est empruntée par de nombreux usagers, et pas seulement des cyclistes : piétons, promeneurs avec des chiens, trottinettes, rollers etc. Même dans la pratique du vélo, les usagers sont très variés : enfants, cyclistes de course, vélo-cargo etc. Les piétons n'ayant pas d'espace pour circuler, ils empruntent la piste cyclable. La diversité des usagers dans un espace restreint entraîne des conflits et créer des zones accidentogènes.

Propositions :

Dans le projet de remplacement de carrefour par un rond point géant, les aménagements cyclistes sont partiels. Vous avez conservé les arceaux à vélo et le box sur le parking de covoiturage déjà existant. Vous souhaitez créer un cheminement depuis cet espace sur le parking de covoiturage pour rejoindre la voie verte dans un seul sens. C'est bien, mais pas suffisant... Que font les cyclistes qui continuent leur chemin dans les autres directions (vers le sud en direction de Challes les eaux) ? Si le rond point vise à fluidifier la circulation pour les voitures, il reste difficile pour un cycliste de s'imposer et dangereux de sortir du rond point. Pour que votre projet soit réellement un projet d'intérêt général il faudrait modifier le rond point pour y aménager des voies cyclables au même titre que les voies pour les véhicules motorisées. Il est prouvé aujourd'hui que l'aménagement d'infrastructures sécurisées et dédiées aux cyclistes est un incitatif pour que les citoyens se déplacent de plus en plus avec ce type de moyen de transport doux et peu polluant. Il est également important que ces itinéraires cyclistes soient conçus avec les mêmes intérêts que les itinéraires pour les véhicules motorisés c'est à dire : direct, continu (sans changement de direction brusque, en passant sur un trottoir ou des matériaux différents etc.), et sécurisé.

En l'état je trouve que le projet n'est pas complet pour servir l'intérêt général et se prévaloir d'être d'utilité publique. J'espère que vous prendrez en compte ces propositions pour le futur aménagement.

Cordialement,

### **Document joint**

- *Pièce jointe malheureusement non sauvegardée. Désolé*

## **Observation n°121 (Web)**

Par Pierre Tisserand

Déposée le 20 janvier 2022 à 16 h16

Bonjour,

Habitant fejaz sur la Ravoire depuis 30 ans,Cela fait presque aussi longtemps qu'on entend parler du projet de giratoire.

Les projets ont évolué avec le temps, avec les différentes collectivités porteuses du projet ,État ? Département ? Commune et agglomération enfin.

Ces différents projets avaient commencé avec des expropriations entre la rue centrale et la rue de la Madeleine.

Permettant de libérer une certaine emprise. Le projet actuel va maintenir une maison ancienne à l'angle de la rue de la Madeleine, de manière anachronique comme unique maison sur toute cette longueur, et à raz d'une route très circulante.

Plus récemment un projet de pont entre la rue des glières et la rue des parpillette permettant une continuité entre la VRU à la zone des pradiants était prévu. À preuve la largeur de la rue des glières qui va se terminer en cul-de-sac ou uniquement dans une passerelle piéton cycliste.

La commune de Bassens ou les contribuables vont-ils demander une compensation pour cette rue sans issue surdimensionnée?

Le scot prévoit d'inclure ce tronçon garratte la trousse dans une réflexion allant jusqu'à saint jeoire pour intégrer pour le développement très important d'habitat sur les communes de La Ravoire Barby , challes et Saint-Alban et en particulier le fonctionnement du carrefour du Roc noir.

À l'image de travaux ou investissements antérieurs (expropriation rappelée ci-dessus, rue des glières et projet de pont) coûteux et sans suite, comment garantir que les travaux sur ce tronçon améliorerons significativement le trafic sur l'ensemble des communes du sud de l'agglomération ou ne seront pas remise en cause par les collectivités future s ?

La compatibilité avec le scot n'est pas démontrée.

Pourquoi l'agglomération intervient-elle sur une route appartenant au conseil départemental ? Cela participe à la confusion générale sur les compétences des collectivités., Sur l'imbroglio des financements.

Les projections de trafic au carrefour de la trousse montre plus 30 % vers les bauges.

On n'évoque pas les difficultés de tourne à gauche derrière ex camiva en direction du centre de tri de la poste..

Le plan du carrefour n'est pas à jour avec la construction d'un immeuble au début de la route de Barby qui gêne la circulation à cet endroit.

## Observation n°120 (Web)

Anonyme

Déposée le 20 janvier 2022 à 14 h00

Ce projet de requalification ne prends pas en compte les besoins et contraintes des cyclistes, la présence d'une voie verte a proximité de cet axe ne dispense pas d'une infrastructure cyclable de qualité sur l'ensemble du projet. L'utilisation de la voie verte par un publique très large couplé à l'augmentation du nombre de cycliste la rend parfois surchargée, ne pas créer d'aménagement cyclable sur la rd1006 nous expose à une saturation de celle ci a moyen terme étant donné qu'il n'y a pas d'autres itinéraires sécurisés aux alentours. Il faut à minima des bandes cyclables mais il serait préférable d'avoir une ou des pistes cyclables afin de permettre un accès aisé aux habitants de Barberaz(ainsi qu'à leur enfants) au reste de l'agglomération.

Le rond point de la trousse sera en l'état un point noir de plus dans notre agglomération, il faudrait réduire son diamètre et supprimer les voies d'accès à deux voies afin de réduire la vitesse des voitures. Les accès cycles doivent être revus afin d'augmenter la sécurité et le confort d'utilisation. Il est dommage qu'en 2022 nos élus dépensent encore des millions d'euros pour augmenter simplement la capacité d'une voirie routière. L'avenir n'est pas à +30% de voiture mais à -30%, il serait intéressant de faire une étude pour voir quels leviers doivent être utilisés pour réduire la circulation automobile avant de faire des travaux. Cela doit passer par des aménagements cyclables voir des aménagements pour les bus et cars si l'espace le permet.

## Observation n°119 (Web)

Anonyme

Déposée le 20 janvier 2022 à 08 h47

Il pourrait être judicieux de rajouter un aménagement cyclable rive Gauche de la Leysse (type bande cyclable) en plus de la voie verte rive Droite comme le long du lac du Bourget (bandes cyclables sur la chaussée + voie verte lacustre le long du lac). Car sinon les habitants de la Madeleine doivent faire 2 traversées de la rivière pour arriver au rond-point de la Trousse. Merci d'avance de votre attention

## Observation n°118 (Web)

Anonyme

Déposée le 20 janvier 2022 à 07 h55

Autant de temps (sauf pour celui accordé au citoyen pour poster ses commentaires...) et d'études pour un résultat très insatisfaisant aussi bien pour les piétons, cyclistes, et finalement également pour les automobiles et poids-lourds ou bus.

Il y avait déjà le fiasco de l'avenue de Chambéry... évitons celui-ci ! Un trafic routier augmenté qui sera vite saturé ! Des trottoirs de 2 m n'est-ce pas trop (et rien pour les vélos...) !?!? surtout pour respirer des émissions d'échappement...

Parking relais à la Trousse d'une capacité très insuffisante en places de stationnement avec des accès compliqués en fonction de l'arrivée. Un rond-point à feux tricolores au carrefour de la Trousse ? avec des 2 voies entrantes se finissant en 1 voie sortante = engorgement de la circulation en

prévision ! Aucune possibilité de tourner à gauche rue de la Parpillette direction Chambéry ?  
Obligation de tourner à droite direction la Trousse pour repartir dans l'autre sens ? = bonjour les bouchons, au revoir l'écologie ! Au prix du carburant aujourd'hui, le chemin le + court est aussi le + économique.

Domage qu'aucun aménagement ne soit prévu pour les vélos pour la traversée de la rue des Tilleuls vers la rue Jean Perrier Gustin par le Pont de la Martinière qui est un gros point de transit. Le terre-plein vers la rue de la Fontaine ne favorise pas la cohabitation des piétons/vélos pour la traversée vers la passerelle de l'église Sainte Thérèse.

Toutefois après ces critiques qui je l'espère seront constructives, à signaler l'effort apporté sur la végétalisation et l'absorption des eaux de pluies.

## **Observation n°117 (Web)**

Par CEDRIC VICHET

Déposée le 20 janvier 2022 à 07 h31

Bonjour,

Je vous adresse ci-joint le courrier adressé au Commissaire enquêteur, ainsi que le courrier précédemment adressé à Grand Chambéry lors de la phase de concertation du public.

Le projet présenté et validé ne respecte pas les préconisations en matière d'urbanisme en zone inondable et de protection des populations

Bonne réception

Bien cordialement,

### **Document joints**

- [Document n°1](#)
- [Document n°2](#)

## **Observation n°116 (Web)**

Anonyme

Déposée le 19 janvier 2022 à 22 h55

Habitants du quartier de la Madeleine à Barberaz

Commentaires sur la requalification section ouest de la RD1006

Aspect positif :

- Aménagement concerté avec la commune de Barberaz qui étudie actuellement un nouveau plan de déplacement interne au quartier de la Madeleine.
- Sécurisation des traversées piétonnes de la RD1006

Piste d'amélioration :

- Accentuer les îlots pour empêcher physiquement les tourne à gauche interdits sur la RD 1006

notamment ce qu'on constate actuellement au carrefour Tilleuls/RD 1006.

- Arrêt bus sens Chambéry -> Challes dessiné à proximité du chemin du sous bois, il serait nécessaire de le prévoir dans l'autre sens (marquage au sol et bordures bus).

- Est ce possible d'élargir le trottoir côté droit sur la RD 1006 entre la rue de la Parpillette et le carrefour de la Trousse afin d'en faire une zone mixte pour cyclistes et piétons ?

Ceci permettrait de créer une continuité de déplacement en mode doux raccordé à l'axe de la route de Challes en évitant le carrefour/giratoire de la Trousse.

Commentaire sur la requalification du carrefour de la Trousse

La principale motivation d'une dépense de plus de 3 M€ d'argent public réside dans le bénéfice attendu d'un accroissement du trafic routier de type VL personnel.

Premièrement, cette volonté d'accroître le trafic VL personnel peut apparaître contradictoire avec les engagements pris pour la réduction des émissions de gaz à effet de serre.

Est-ce justifiable ?

Deuxièmement, quelle sera la réalité du bénéfice d'accroissement du trafic estimé en période de pointe au regard de l'état de saturation des exutoires : VRU, traversée du centre de Chambéry, avenue de Chambéry.

Il serait intéressant d'expliquer au public comment cet accroissement de trafic va t'il être absorbé par un réseau aval régulièrement saturé ?

Troisièmement, ce secteur très routier va être totalement remanié par le projet. Il est regrettable de voir si peu de place accordée aux transports en commun et aux cyclistes.

L'amélioration de la desserte en bus aux heures de pointe permettrait de diminuer le trafic personnel sur le secteur de l'agglomération.

Le manque de continuité cyclable entre la RD 1006 et la route de Challes est manifeste. L'itinéraire cyclable entre le quartier de la Madeleine et la route allant vers Challes les Eaux propose aux cyclistes de faire 9 voir 10 traversées de voies de circulation en générant autant de problèmes de sécurité. Au delà de la sécurité, ces multiples traversées entraîneront des conflits d'usage et des potentiels ralentissement du flux estimé au giratoire de la Trousse.

## **Observation n°115 (Web)**

Anonyme

Déposée le 19 janvier 2022 à 22 h52

Bonjour

Est-ce que le projet prévoit la suppression du panneau lumineux de la carrosserie qui nous en met plein les yeux, en particulier le soir ? Assurément gênant, potentiellement dangereux (du fait de l'éblouissement pour ceux qui comme moi voient déjà moins bien de nuit), est-il conforme à la réglementation ? Je trouve qu'il s'agit d'une nuisance, pour les conducteurs comme pour les



riverains. Et on ne parlera même pas du côté énergétique. Plus d'arbres, moins de pub (surtout lumineuse), merci !

## **Observation n°114 (Web)**

Par De l'etalope Riverain

Déposée le 19 janvier 2022 à 22 h48

Le projet ne prend pas en compte les attentes de la population, n'est ce pas la fonction de grand Chambéry et du département de servir les intérêts de ses habitants?

Les principales observations ne font pas obstacle à la réfection de ce tronçon, mais demandent d'intégrer le vélo, les piétons et une quiétude plus importante pour les quartiers alentours.

Lorsque les élus interviennent au sein d'une enquête publique pour défendre un projet, c'est qu'ils ressentent un malaise. Monsieur Dyen dit qu'il y a déjà eu une concertation et qu'il faut maintenant avancer, alors, à quoi sert cette enquête publique? Il montre son manque d'intérêt pour les locaux et démontre que l'aménagement est conçu uniquement pour les gens de passage sans se soucier de ceux qui vivent là et on forcément un usage différent de cet espace.

La voie verte est saturée en été, il y a des conflits d'usage entre promeneurs et cyclistes, il ne le souligne pas.

La demande d'aménagement cyclable supplémentaire est légitime et répond aux objectifs du PLUi.

Les riverains aimeraient voir la vitesse réduite pour pacifier l'ambiance des quartiers, rien ne va dans ce sens, tout est fait pour passer vite et on oublie le bien être de la population riveraine.

Est il possible d'aménager différemment avec quelques courbes et des radars?

Un radar sonore serait aussi bienvenu au vu des motos qui sans cesse enfrennent la loi et agressent nos oreilles.

Le projet semble dater du temps où l'on se fichait des piétons, des cyclistes et des riverains, il est temps de faire évoluer tout cela!

## **Observation n°113 (Web)**

Par Manon Sornet

Déposée le 19 janvier 2022 à 20 h56

Il manque selon moi une piste cyclable séparée des voitures, en complément de la voie verte existante qui est de plus en plus utilisée par les cyclistes, les piétons, les riverains (et leurs chiens).

Cela permettrait également d'avoir au moins un itinéraire sécurisé et accessible pour tous (les enfants notamment) lorsqu'il y a des travaux sur la voie verte.

De plus, le rond point prévu semble très grand et permettrait des vitesses bien supérieures pour les voitures à celles des cyclistes, ce qui ne serait pas du tout sécurisant.

Pour finir, le projet à l'air d'être construit exclusivement pour les voitures, en plus de la piste cyclable indispensable ne serait-il pas envisageable d'intégrer une voie de bus ?

## **Observation n°112 (Web)**

Par Marie Laroche

Déposée le 19 janvier 2022 à 20 h48

Le principe de sécurisation des traversées piétonnes de la RD1006 avec un îlot protégé sera bien utile. Pour faciliter le déplacement de tous, est-ce qu'un dispositif sera intégré aux feux piétons pour les personnes atteintes de déficience visuelle ?

## **Observation n°111 (Web)**

Par Pierrick TALUY

Déposée le 19 janvier 2022 à 17 h38

-> Observations en matière de concertation préalable

Qu'il s'agisse de l'observation 107 ou des éléments issus du très bon article du Dauphiné Libéré du 09/01/2022 (en pièce jointe), on retrouve un argumentaire érigeant la concertation préalable comme un garde-fou favorable au projet. Celle-ci aurait été effectuée tout au long de l'avancement du projet et avaliserait le dossier actuellement soumis à l'enquête publique.

La délibération du conseil communautaire approuvant le bilan de la concertation préalable au projet de requalification de la RD1006 (en pièce jointe) indique :

[...] Michel DYEN, vice-président chargé des bâtiments, du patrimoine, des voiries et des infrastructures, rappelle que l'étude de requalification de la RD1006 sur la section comprise entre la Garatte et la Trousse a été lancée en 2018. L'objectif de cette étude de faisabilité est de définir un ou plusieurs scénarios d'aménagement permettant de fluidifier le trafic aux heures de pointe sur cet axe reliant le secteur sud de l'agglomération chambérienne à la voie rapide urbaine. [...]

[...] Dans le cadre de l'élaboration de ce projet, une concertation préalable au sens de l'article L.103-2 du code de l'urbanisme a été menée du 1er au 26 avril 2019 [...] Plus de 80 personnes ont donné leur avis sur le projet pendant la période de concertation. [...]

Durant 4 semaines de concertation, 82 personnes se seront donc exprimées. Après 2,5 semaines d'enquête publique, plus de 110 observations ont été enregistrées. Toutes proportions gardées, c'est un doublement de la participation à durée équivalente. Une telle participation devrait alerter le porteur du projet compte-tenu de la consistance de l'opération et de la réalisation d'une concertation préalable.

Le bilan de la concertation, quant à lui, dresse une synthèse des retours (en pièce jointe). Parmi les attentes du public, on peut retenir :

- la nécessité de créer des aménagements piétons accessibles et cycles sécurisés et connectés entre eux,
- la nécessité de créer davantage d'aménagements destinés aux déplacements des modes doux et transport en commun, dans un souci général de réduction des circulations motorisées (et de leur usage),
- la nécessité d'améliorer la desserte en transport en commun : accessibilité aux arrêts de bus et propositions de circulation en site propre et des horaires cadencés,

- la demande d'une augmentation de la capacité du parking relais importante (proposition de parking en ouvrage) et la demande d'implantation d'une station vélo dans le parc relais,
- la demande d'élaboration d'études supplémentaires, concernant notamment l'impact sur l'environnement naturel et humain et concernant un plan d'action global favorisant le report modal,
- la demande de solutions d'intervention moins coûteuses,
- la nécessité d'avoir une réelle concertation sur le projet : concertation en amont, concertation plus approfondie avec les cyclistes, présentation de l'étude dans les commissions transport et voirie,
- la demande d'aménagement permettant de diminuer la nuisance sonore du trafic, et de réduire la vitesse de véhicules motorisés sur l'axe de la RD1006
- les inquiétudes vis-à-vis des impacts négatifs liés à la fluidité du trafic (et dû à son accroissement) sur la RD1006

Il est évident que nombres de ces attentes sont toujours d'actualité et n'ont pas été correctement évaluées ou intégrées dans le projet soumis à l'enquête publique. Cela a notamment été démontré au travers des observations : 1, 2, 5, 6, 11, 20, 21, 22, 23, 28, 56, 63, 81, 82, 97, 99...

Dès lors, la concertation effectuée ne saurait être utilisée comme justification au maintien du projet sous sa forme existante. L'enquête publique est la seule procédure de participation qui permette au public de s'informer sur un projet et de formuler des observations auprès d'un tiers indépendant : le Commissaire Enquêteur. Une concertation est toujours à l'initiative, organisée et exploitée par le porteur du projet, introduisant de nombreux biais quant aux suites données.

En outre, le porteur du projet a été informé dès septembre 2021 du non-respect de la réglementation en vigueur (observation 1) et aucune adaptation n'a été engagée avant l'enquête publique.

Est-ce que la concertation préalable aurait pu être menée de façon analogue, expliquant ainsi les nombreuses redites en matière d'attentes du public dans la présente enquête ?

### **Document joints**

- [Document n°1](#)
- [Document n°2](#)

## **Observation n°110 (Web)**

Par Jérôme PETIT

Déposée le 19 janvier 2022 à 16 h23

Mes observations figurent en pièce jointe et concernent principalement :

- Le caractère disproportionné des aménagements envisagés.
- L'absence d'intérêt public, de mon point de vue, pour un projet dimensionné sur un accroissement de 30 à 40% des flux automobiles.
- L'absence d'analyse des impacts en matière de santé, de sécurité, de consommation d'énergie et d'émissions de GES d'un tel aménagement.
- L'absence d'analyse des impacts en matière de trafic sur les voies situées en continuité de cet itinéraire (voirie principale de Chambéry, VRU, zone du Pradian en particulier).
- L'absence ou l'insignifiance de la plus-value du projet pour les circulations piétonnes, cyclistes et

pour la performance des transports en commun.

- Les atteintes à la ripisylve, et à la qualité paysagère et environnementale apportée par les arbres d'alignement existants.

### **Document joint**

- [Document n°1](#)

## **Observation n°109 (Web)**

Anonyme

Déposée le 19 janvier 2022 à 14 h11

Une seule chose à prendre en compte pour récupérer un espace apaisé sur cet axe très fréquenté :

Ne pas supprimer les arbres déjà en place, les espaces verts le long de la Leysse mais au contraire en rajouter pour faire de ce nouveau lieu un endroit privilégié de Chambéry/La Ravoire et Barberaz.  
Merci.

## **Observation n°108 (Web)**

Anonyme

Déposée le 19 janvier 2022 à 10 h45

La piste verte actuelle en rive droite est trop rapidement saturée et n'a pas d'avenir d'extension de gabarit. Donc il est important d'intégrer sur le parcours de la D1006 entre le carrefour de la Trousse et l'accès à la VRU une piste cyclable, en rive gauche de la Leysse, et donc si nécessaire pour Grand Chambéry d'acquérir les terrains en bordure de la D1006 coté habitations nécessaire pour à la fois une piste cyclable à double sens et une voie routière réaménagée.

## **Observation n°107 (Web)**

Par Michel DYEN

Déposée le 19 janvier 2022 à 09 h35

Habitant de toujours de Saint-Alban-Leysse, j'utilise la RD 1006 dans la section du carrefour de la Trousse pour rejoindre la VRU depuis plus de 60 ans. Il est donc normal que j'apporte ma contribution à l'enquête publique.

Celle-ci doit permettre de déboucher sur l'installation de ce projet que je qualifierai de réaliste au regard de l'époque dans laquelle nous vivons.

Notre société est en pleine transition, notamment en ce qui concerne les divers modes de déplacements. L'enjeu actuel, et notre devoir, est de faire en sorte qu'ils puissent se côtoyer, et ce en toute sécurité : les modes doux, tels que la marche et le vélo, et les modes motorisés tels que la voiture, les transports en commun et de marchandises.

Ce projet, qui longe la rivière « la Leysse » en rive gauche, prend en compte la nécessité de permettre les flux d'habitants entre les deux principales communes riveraines que sont la Ravoire et Barberaz et les secteurs, notamment économiques, que sont Bassens et St Alban leysse en rive droite.

La sécurité et la fluidité de la circulation motorisée sont assurées grâce à un aménagement pertinent des voies de circulation, reposant sur l'amélioration de stockage, au droit de tous les carrefours rencontrés.

Ce système de stockage permet, sur une assiette contrainte, d'améliorer le passage des flux et d'éviter les thromboses qui sont des vecteurs de pollution. Il permet aussi d'éviter que l'utilisateur, en phase de thrombose, se déplace sur les 4 communes voisines, aux itinéraires plus confortables. Cette situation a pour conséquence d'insécuriser ces communes et quelque fois d'engorger complètement les voies de distribution internes de ces communes.

Le transport en commun fait l'objet d'une attention particulière puisque le carrefour de la Trousse prend en compte l'usage des bus au sein même de son aménagement, avec des lignes arrivant de tous côtés et permettant aux utilisateurs des correspondances fiabilisées et sécurisées.

Pour ce qui est des modes doux de déplacements, l'aménagement de trottoirs sécurisés et identifiés sera une très nette amélioration. Aujourd'hui, les habitants des quartiers considérés marchent sur un « No Man's Land » totalement insécurisé, et à peine identifié par les traces des utilisateurs.

Pour ce qui est des vélocistes auprès desquels l'agglomération a placé des efforts importants dans ses aménagements, je précise que la voie verte installée rive droite de la rivière permet, elle aussi, une circulation sécurisée des vélos et quelque fois des piétons, sur un itinéraire transversal à toutes les communes (Chambéry, Barberaz, La Ravoire, Saint-Alban-Leyse et Barby). De plus, le projet prévoit un aménagement spécifique au pont de la Trousse, de façon à sécuriser encore davantage le transfert vélo en direction des communes situées à l'amont. Des consignes à vélos seront également installées sur site.

Au-delà de la voie verte, une transversalité cycliste est assurée au niveau de tous les carrefours abordés. Cette transversalité garantit un transfert sécurisé pour les cyclistes à travers toutes les collectivités traversées. Elle répond au besoin d'usage des habitants qui ont choisi ce mode de déplacement et assure leur confort, aussi bien pour leurs déplacements professionnels que pour leurs déplacements de loisir.

Enfin, le parc relais qui sert d'espace de covoiturage et de relais vélo va être agrandi. Une assiette foncière dans la partie sud du carrefour est par ailleurs conservée dans l'objectif d'un agrandissement supplémentaire du parc relais. Les acquisitions foncières représentent une difficulté majeure lorsque l'on développe un aménagement de cette envergure.

Un projet raisonné comme celui-ci installe l'espace public en tenant compte des besoins d'aménagement paysager, ce qui est une nette amélioration par rapport à ce qui existe aujourd'hui. Le réaménagement de section RD 1006 fait l'objet de réflexion depuis plus de 40 ans. Débutée par les services de l'Etat, elle a été reprise par le Département, revisitée par l'Agglomération.

Aujourd'hui, elle est enfin portée par les collectivités de l'Agglomération et du Département.

Des projets, il y en a eus : il y a quelques décennies, ils donnaient la part belle aux voitures avec des échangeurs surdimensionnés et des chaussées à plusieurs voies qui ressemblaient à des aménagements autoroutiers.

Plus récemment, ces projets ont pris en compte la diversité des modes de déplacements mais ils ont buté sur l'impact foncier.

A croire que pour qu'un projet ne puisse pas voir le jour, il faut le concevoir de manière démesurée !

Tous ces projets ont échoué parce que chacun à leur époque étaient considérés comme largement démesurés soit en matière d'impact foncier soit en matière économique.

C'est pourquoi le projet d'aujourd'hui, alliant sobriété et réalisme, est largement adapté à tous les modes de déplacements. Il permet de rassembler les financements nécessaires à sa réalisation. Je

rappelle aussi que la concertation a largement avalisé ce projet qui est attendu par l'ensemble des habitants des communes limitrophes mais aussi par les utilisateurs de cet itinéraire quel que soit le mode de déplacement et qu'il doit être enfin mis en œuvre.

## **Observation n°106 (Web)**

Par Jeremy Coudel

Déposée le 18 janvier 2022 à 21 h42

Bonjour,

J'utilise l'axe de la voie verte en bord de Leysse quasi quotidiennement pour mes déplacements entre domicile et travail. Or aux heures de pointes l'axe est encombré et il y a beaucoup de piétons, promeneurs avec chiens, etc... Ce qui rend la circulation dangereuse.

Dans la mesure où la rive gauche est réaménagée, il serait intéressant de mettre en place un axe cycliste dédié, permettant de désengorger la rive droite et privilégiant celle-ci pour un usage récréatif.

L'association roue libre vous a contacté dans le cadre de ce projet. Je trouve leur positionnement et propositions très pertinent.

Merci d'en tenir compte dans le projet de réaménagement et ainsi favoriser le déplacement à vélo. Cela ne peut que inciter d'avantage de personnes à choisir ce mode de déplacement urbain et non polluant et cela permet de désengorger le centre ville et réduire la pollution atmosphérique.

Merci!

## **Observation n°105 (Web)**

Par Gérard BLANC

Déposée le 18 janvier 2022 à 19 h42

En complément, les chiffres confirmant la forte progression du vélo en 2020 dans l'agglomération viennent d'être publiés sur le site de Grand Chambéry. Par ex + 15% relevé sur le compteur du parc du Verney avec plus de 600 000 passages !

<https://www.grandchambery.fr/actualite/4210/20-la-barre-des-600-000-passages-de-velos-est-depassee-au-verney-pour-l-annee-2021.htm>

Oui, la preuve qu'il est bien utile, nécessaire et urgent d'intégrer de nouveaux équipements cyclables sur tous les axes routiers stratégiques, dont sur la RD1006 en cours d'EUP pour son réaménagement, pour accompagner et sécuriser cette hausse réjouissante pour le climat, notre santé, notre qualité de vie .

Et pour anticiper sur la saturation en cours des voies vertes actuelles (dont celle le long de la Leysse), sur-fréquentées par divers usagers : vélos, vélos cargo et VAE, mais aussi marcheurs, familles et enfants, promeneurs de chiens, joggeurs, trottinettes, rolleurs, et même parfois ...cavaliers !

Belles réussites de fréquentation, mais sources aussi de conflits notamment avec certains cyclistes plus pressés qui vont au travail sur de longues distances. donc besoin de multiplier et différencier les équipements cyclables, comme dans toutes les agglomérations (ex Grenoble, avec ses voies vélo express)

## **Observation n°104 (Web)**

Par La Ravoire Riverain

Déposée le 18 janvier 2022 à 18 h39

Bonjour,

Je suis riverain de la RD1006 côté carrefour de La Trousse. Je suis heureux de bénéficier bientôt d'un vrai cheminement piéton, mais pour le reste ce ne sont pas les aménagements proposés qui vont m'aider à abandonner la voiture pour passer au vélo. Je n'ai aucun moyen d'accès sécurisé à la voie verte existante, qui de surcroît me ferait faire un bon détour. Je ne suis qu'à quelques centaines de mètres du carrefour de La Trousse pour poursuivre ensuite en direction du Roc Noir, mais sans aménagement cyclable digne de ce nom pas question d'affronter le flot des voitures pour rejoindre l'aménagement existant un peu plus loin, je ne suis pas fou (et j'ai déjà essayé, j'ai serré les fesses) ! Surtout si ça roule encore plus vite et avec plus de trafic. Je croyais que tout aménagement routier devait aujourd'hui prendre en compte un aménagement cyclable ? Je suis plein de bonne volonté mais sans infrastructure adaptée je vais rester à la voiture (tant pis pour les bouchons et pour la qualité de l'air). On nous fait de beaux discours écolo mais dans les faits ça n'évolue pas vraiment.

Bien à vous.

## **Observation n°103 (Web)**

Par Savoyard Marché

Déposée le 18 janvier 2022 à 16 h55

Bonjour,

L'association des commerçants du Pradian soutient pleinement le projet de réaménagement de la RD 1006 INDISPENSABLE pour l'ensemble des commerçants de la zone mais aussi pour l'ensemble des usagers amenés à s'y déplacer.

Il ne s'agit pas d'opposer les intérêts des uns aux autres avec des débats stériles automobilistes, piétons ou cyclistes car l'intérêt est commun à TOUS.

Cela fait plusieurs décennies que le sujet est sur la table et nous avons là enfin la possibilité d'avoir un projet viable, fiable avec de la végétation et qui prends en compte l'intérêt commun.

Nous espérons GRANDEMENT une issue favorable à ce projet

L'association des commerçants du Pradian

## **Observation n°102 (Web)**

Par Peggy Richard

Déposée le 18 janvier 2022 à 16 h28

Aux différents feux rouge (direction Chambéry), faire un agrandissement pour pouvoir permettre aux gens de tourner à gauche sans bloquer la circulation.

Les feux piétons sont beaucoup trop longs.

Direction la Trousse, pour le feu rouge qui permet d'aller vers carrefour Bassens, agrandir la voie de gauche car elle est souvent surchargée et empêche la circulation de ceux qui vont tout droit.

## **Observation n°101 (Web)**

Par Hugo Berard

Déposée le 18 janvier 2022 à 11 h44

Projet en contradiction avec les engagements pris par l'agglomération dans ses documents cadres (PCAET, Plan Qualité de l'Air) visant à limiter les consommations énergétiques et les émissions de gaz à effet de serre.

Projet en contradiction avec la démarche TEPOS dans laquelle Grand Chambéry est engagé.

Les impératifs climatiques doivent inciter les politiques publiques à mettre en place des actions en faveur des mobilités douces et non d'augmenter le trafic automobile.

Nécessité donc de réaménager cet axe, mais en favorisant les modes doux (bus, covoiturage, piste cyclable en doublement de la voie verte déjà présente de l'autre côté de la Leysse) et non dans le but d'augmenter le trafic automobile.

## **Observation n°100 (Web)**

Par thierry Guibard

Déposée le 18 janvier 2022 à 10 h47

Cette enquête ne porte que sur une des sections d'un projet d'ensemble de réaménagement de la RD 1006 entre la Garatte et la Trousse (carrefour compris). Cette pratique de « saucissonnage » de projet lors de la mise à l'enquête ne permet pas de se prononcer raisonnablement sur l'utilité publique. L'enquête doit être globale ( il me semble que c'est une obligation légale)

L'objectif de ce projet d'aménagement routier de permettre et accompagner une augmentation de 30 % du trafic automobile en contradiction avec les engagements pris par nos élu.es dans les documents PCAET ; PLUIHD et les impératifs climatiques et de santé publique

Il manque dans le dossier, une évaluation des augmentations de la pollution de l'air, des Gaz à Effet de Serre, du bruit généré, des consommations d'énergie

il manque à cette section un équipement cyclable sécurisé, permettant la desserte quartiers voisins ( la voie verte de l'autre côté de la Leysse n'est pas bien reliées à ces quartiers)



## **Observation n°99 (Email)**

Par Mouvement Citoyen Grand Chambéry

Déposée le 17 janvier 2022 à 21 h38

Monsieur le commissaire enquêteur,

Veillez trouver ci-joint la réponse du « Mouvement Citoyen Grand Chambéry » à l'enquête concernant le projet de requalification de la RD 1006 entre les carrefours de la Garatte et de la Trousse.

Cordialement,

### **Document joint**

- [Document n°1](#)

## **Observation n°98 (Web)**

Par Jean Ruez

Déposée le 18 janvier 2022 à 00 h01

Bonjour,

Vous trouverez mon analyse et propositions sur le fichier en annexe

Bien cordialement,

Jean Ruez

### **Document joint**

- [Document n°1](#)

## **Observation n°97 (Web)**

Par CODEP Cyclos FFCT 73

Déposée le 17 janvier 2022 à 23 h08

Monsieur le commissaire enquêteur,

En temps que président du comité départemental de cyclotourisme de la Savoie représentant les 8 clubs du bassin Chambérien affiliés à la fédération française de cyclotourisme soit l'équivalent de 500 cyclos, je vous demande de prendre en compte les observations notées dans le courrier ci joint

Bien cordialement

Codep Cyclos FFCT 73

### **Document joint**

- Lien [Document 1](#)

## Observation n°96 (Web)

Par CODEP Cyclos FFCT 73

Déposée le 17 janvier 2022 à 23 h04

Monsieur le commissaire enquêteur,

En temps que président du comité départemental de cyclotourisme de la Savoie représentant les 8 clubs du bassin Chambérien affiliés à la fédération française de cyclotourisme soit l'équivalent de 500 cyclos, je vous demande de prendre en compte les observations notées dans le courrier ci joint

Bien cordialement

Codep Cyclos FFCT 73

## Observation n°95 (Web)

Par Claude Ravoisien

Déposée le 17 janvier 2022 à 20 h50

Monsieur le commissaire enquêteur, je vous écris une observation favorable à ce projet.

On peut toujours mieux faire mais il faut agir sur cet axe vieillissant et inadapté à la circulation actuelle. Cela fait des années qu'on entend parler d'un projet sans concrétisation.

Tous les modes de déplacement doivent pouvoir cohabiter et je respecte les cyclistes car je pratique le vélo en loisir le weekend mais la voiture reste mon principal mode de déplacement quotidien. Si je fréquente les nombreux commerces et services présents dans ce quartier (L'entrepôt du bricolage, Norauto, Speedy, Darty...), je choisis la voiture sans hésiter.

Je pense que ce projet doit être apprécié avec une focale plus large que le voisinage immédiat dont je respecte cependant la vigilance et les commentaires.

Cette route est une voie d'entrée dans et de sortie de Chambéry pour ceux qui comme moi n'utilisent pas la VRU et habitent dans une commune limitrophe.

Il me semble que l'effort de transports en commun a été fait sur l'Avenue de Chambéry de l'autre côté avec notamment une importante voie bus centrale.

En parcourant le site internet de Grand Chambéry, j'ai lu l'explication suivante que je cite : Cette section de la RD1006 est identifiée dans la hiérarchie du réseau formé par toutes les voies de circulation de l'agglomération chambérienne comme une voie d'accès à la voie rapide urbaine. Ce statut implique les principes d'aménagements suivants : pas de bandes cyclables, arrêts bus hors chaussée, pas de stationnement longitudinal.

Si ce qui est écrit est exact et règlementaire, il existe des contraintes qui encadrent l'opération.

Je partage cependant l'avis des contributeurs cyclistes, il faudrait revoir la voie verte actuelle.

Mais cela peut se faire dans le cadre d'un projet complémentaire ne remettant pas en cause l'actuel programme.

Avec mes remerciements pour l'attention portée à cette observation, recevez, Monsieur le Commissaire Enquêteur mes respectueuses salutations.

## **Observation n°94 (Web)**

Par tom fabre

Déposée le 17 janvier 2022 à 18 h26

Bonjour, je voudrais vous soumettre mon point de vue. Je suis un jeune homme 32 ans, dynamique, mes métiers sont exigeant physiquement et j essaie d etre le plus conscient de mon Impact dans ma vie. Déplacements, nourriture, loisirs. Je suis stupéfait d entendre de nouveau aménagements avec pas ou peu de vision sans pétrole, quand je dis ca je pense biensur au velo ou vae. Plus il y aura d infrastructures plus ca sera sécurisé pour nous les cyclistes ( le velo c est dangereux ? Non les voitures, le manque d infrastructures sont dangereuses pour les cyclo!) Plus il y aura des usagers. La voiture coute à nous tous une somme qui devrait tendre à diminuer, comme les ressources en petrole et les émissions GES ( gaz effet de serre). Prenez au seriez les quelques avis concernant les propositions de doublette de la voie verte ( encore sous l eau lors d une pluie de Noël, ce n etais meme pas la crue decennale!) La pression liee aux nombres et a la vitesse des autos est considerable! Rappelez vous aussi que la voie verte est partagée avec les piétons, poussettes, passant promenant leur chiens, personnes aveugles ou mal voyantes. Les déplacements a velo ne sont pas que des trajets de loisirs. Beaucoup sont aujourd'hui en remplacement de voiture ou trajets bus. Le but est d aller vite au travail pas de flanner. Alors la pertinence d avoir une bande cyclable est évidente. Merci de m avoir lu, j espère avoir été clair sur ma vision du velo qui doit devenir une alternative a la voiture. Est pour cela il faut des infrastructures en SÉCURITÉ, et pertinente liées aux besoins des cyclistes pas lié au besoin des autos. Je vous invite a prendre votre velo et a parcourir ses routes pour vous en rendre compte, pour de vraie!. Naturellement Tom

## **Observation n°93 (Web)**

Par Pierre C

Déposée le 17 janvier 2022 à 16 h14

Je soutiens ce projet qui est une véritable avancée pour toutes les personnes empruntant ce trajet. il est temps, alors que rien n'a été fait depuis 40 ans, de décongestionner cet axe.

## **Observation n°92 (Email)**

Par Pierre-Louis chopineaux

Déposée le 17 janvier 2022 à 14 h51

Monsieur le Commissaire Enquêteur,

D'ordre et pour le compte de Monsieur Oreste et Madame Flora BEDIN demeurant 16 route de Challes à BARBERAZ je vous prie de trouver ci-joint copie des observations au projet de requalification de la RD 1006 entre le carrefour de la Trousse et le carrefour de la Garatte.

Cordialement,.

Veillez croire, Monsieur le Commissaire Enquêteur, en l'expression de mes sentiments les meilleurs.

PIERRE-LOUIS CHOPINEAUX  
AVOCAT

Le Cabinet vous adresse ses meilleurs vœux pour cette nouvelle année.

[cid:image001.jpg@01D80BB1.9C3EADE0]<<http://www.ccmc-avocats.fr/>>

SELAS CCMC AVOCATS

Avocats du Barreau de Chambéry  
10 rue de Boigne, 73000 Chambéry  
04 79 79 51 65

[WWW.CCMC-AVOCATS.FR](http://www.ccmc-avocats.fr/)<<http://www.ccmc-avocats.fr/>>

Ce message électronique et tous les fichiers joints ainsi que les informations contenues dans ce message (ci-avant « le message »), sont confidentiels et destinés exclusivement à l'usage de la personne à laquelle ils sont adressés. Si vous avez reçu ce message par erreur, merci de le renvoyer à son émetteur et de le détruire. Toute diffusion, publication, totale ou partielle ou divulgation sous quelque forme que ce soit, non expressément autorisées de ce message, sont interdites.

This e-mail, any attachments and the information contained (herein « the message ») are confidential and intended solely for the use of the addressee(s) if you have received this message in error please send it back to the sender and delete it. Unauthorized publication, use, dissemination or disclosure, either whole or partial, of this message is strictly prohibited.

#### **Document joints**

- [Document n°1](#)
- [Document n°2](#)

## **Observation n°91 (Web)**

Par AVOCATS CCMC

Déposée le 17 janvier 2022 à 14 h50

Monsieur le Commissaire Enquêteur,

D'ordre et pour le compte de Monsieur Oreste et Madame Flora BEDIN demeurant 16 route de Challes à BARBERAZ je vous prie de trouver ci-joint copie des observations au projet de requalification de la RD 1006 entre le carrefour de la Trousse et le carrefour de la Garatte.

Cordialement,

Pierre-Louis CHOPINEAUX  
CCMC AVOCATS

#### **Document joint**

- [Document n°1](#)

## Observation n°90 (Web)

Par Pierre L

Déposée le 17 janvier 2022 à 11 h44

Bonjour,

Je pense que se passer de la voiture est illusoire surtout lorsque l'on pense aux innovations en matière de voiture électrique, hydrogène, ou autre mode d'alimentation qui supposent de maintenir et sécuriser des infrastructures routières structurantes pour pouvoir circuler dessus avec des "véhicules motorisés plus doux et/ou moins bruyants". La crise COVID a renforcé l'emploi de la voiture individuelle plutôt que les bus que j'observe moins remplis qu'avant pour ceux que je croise. Le vélo en hiver ou lorsqu'il pleut, très peu pour moi.

De surcroît, le vieillissement de la population ne va pas en faveur de la pratique exclusive de mobilités "physiques". Cette voirie est également un axe d'entrée pour beaucoup de services dont des services de santé et les services de secours proches doivent pouvoir circuler sur une voie repensée et si possible moins saturée. La problématique de circulation actuelle montre que l'infrastructure RD1006 est devenue obsolète et saturée pour le trafic de véhicules existant.

Par ailleurs, les espaces piétons sont peu pratiques voire dangereux, il faut améliorer cet élément à chaque carrefour.

Je partage avec l'ensemble des participants à l'enquête la question suivante : qui dans le public actuel empruntant la RD1006 en voiture est prêt ou en capacité à "réellement" abandonner la voiture ? Pour ma part, je continuerai de circuler en voiture dans le secteur, quel que soit le mode d'alimentation de mon ou mes futurs véhicules.

Il existe déjà une voie verte pour les vélos de l'autre côté de la Leysse, je pense qu'elle doit surtout être améliorée (ou élargie ?) et repensée pour mieux franchir le carrefour de la Trousse qui est un réel point noir aujourd'hui. Je pense qu'il est aussi important de sécuriser le franchissement des vélos et piétons à chaque carrefour de la RD1006 de sorte à permettre une traversée sécurisée entre les rues communales, la RD, la Leysse et la voie verte. L'idée de déclencher très rapidement les feux tricolores par chaque cycliste ou piétons est bonne pour pouvoir leur donner la priorité pour traverser. C'est un bon compromis.

Je pense que le projet doit donc surtout veiller à :

- sécuriser les cheminements piétons qui sont un gros manque sur l'infrastructure RD actuelle.
- concevoir un programme qui fluidifie au maximum le trafic routier de sorte à désaturer le secteur et réduire les nuisances provoquées par les véhicules à l'arrêt/redémarrage et les dangers que cela suppose.
- améliorer significativement les aménagements paysagers de sorte à préserver des espaces verts pour conforter la qualité de vie et paysagère des riverains.
- sécuriser pour les vélos le franchissement du carrefour de la Trousse qui de mon point de vue est actuellement très dangereux surtout dans la connexion avec la voie verte existante.

J'ai conscience de ne pas partager les avis majoritairement exprimés mais je tenais à vous l'écrire. Très cordialement.

Pierre L

## **Observation n°89 (Web)**

Par Fabienne Bricaud

Déposée le 17 janvier 2022 à 11 h37

Je m'inquiète du nombre croissant de voitures dans notre région. Je ne comprends pas les plans d'urbanisation.

Les routes sont saturées et ça ne va pas s'arranger !

Tout est fait pour les voitures !!

Vous dites , je vous cite " la végétation de la berge de la leysse sera préservée", je me questionne sérieusement sur le devenir des platanes du bord de leysse. Je ne vois pas où vous allez créer une voie supplémentaire sans les couper.

Une réflexion a t'elle été menée pour envisager une densification des transports en commun ? La gratuité de ceux ci qui pourrait motiver les personnes à les utiliser ?

Cordialement

## **Observation n°88 (Web)**

Par Aude MORIN

Déposée le 17 janvier 2022 à 10 h43

Je suis ravie que des questions se posent sur la circulation dans cette zone. La circulation sur la zone commerciale de Bassens est affreusement difficile, et du coup je n'y vais que lorsque je ne peux faire autrement. Un sens de circulation unique pourrait-il être envisagé en remontant par exemple par la RD1006 depuis l'échangeur de la VRU jusqu'au carrefour de la Trousse et un retour par la zone commerciale?

## **Observation n°87 (Web)**

Par Yvan ROTA-BULO

Déposée le 17 janvier 2022 à 09 h04

Rien n'est fait pour les vélos le long de la leysse et au rond point de la trousse qui devient hyper dangereux.

Toute la circulation est déportée le long de la leysse et sur la commune de Barberaz

## **Observation n°86 (Web)**

Par Noé Laurent

Déposée le 16 janvier 2022 à 21 h36

Bonjour M. le Commissaire-enquêteur,

Habitant à moins de 100m de la RD1006 je me permets de vous faire part des mes réflexions :

- la route donne à l'heure actuelle un fort sentiment d'insécurité lorsqu'on y transite à pied ou à vélo. Ainsi l'ensemble des réaménagements devra privilégier la sécurité des piétons et vélos lors de la traversée de la RD1006 avec des passages piétons systématiquement accompagnés de feux pour

bloquer les voitures et avec des interrupteurs pour accélérer le passage au vert pour les piétons/vélos. C'est déjà le cas sur deux passages et c'est très appréciable et sécurisant.

- la route est à l'heure actuelle fréquentée avec une vitesse excessive pendant les périodes avec peu de trafic (nuit/matin/soirée) : les conducteurs ayant une route large devant eux, ils n'hésitent pas à rouler à 70km/h voire parfois 90 km/h selon mes estimations. Il ne s'agit que d'une poignée de conducteurs mais ils nuisent à la qualité sonore de l'ensemble du quartier et créent un sentiment de vulnérabilité. L'élargissement de la route initialement prévu risque de favoriser ces conduites rapides car les conducteurs se sentiront d'autant plus à l'aise pour rouler vite. Il est donc impératif de limiter la vitesse des voitures par une largeur de route adaptée (modérée) et des feux à détection de vitesse excessive qui passent automatiquement au rouge lorsque la vitesse est supérieure à 50km/h. Ce point est très important pour garantir la sécurité des piétons /vélos et réduire les nuisances sonores nocturnes.

- De manière plus générale le projet de construire une route avec plus de voies pour plus de voiture me semble obsolète en cette année 2022. Il serait nettement préférable de favoriser une deux voies avec un petit terre-plein central végétalisé, des trottoirs corrects et des pistes cyclables pour les vélos roulant rapidement (souhaitant ne pas aller sur la voie verte très fréquentée). Un excellent exemple de route aménagée sur ce type par le département de la Savoie se trouve le long du lac du bourget entre les mottets et aix les bains. Là aussi une hausse du trafic était à prévoir, le département a malgré tout fait le choix de la qualité de l'intégration paysagère+ avantager les transports doux avec une piste cyclable piétonne pour la promenade et une piste cyclable "rapide". Cette route est un succès et devrait à mes yeux servir d'exemple pour le réaménagement de la RD1006.

Merci pour votre lecture et merci de prendre en considération les souhaits des riverains.

## **Observation n°85 (Web)**

Par Paul Minard

Déposée le 16 janvier 2022 à 20 h01

En vertu des articles L228-2 du Code de l'Environnement et suivants, « à l'occasion des réalisations ou des rénovations des voies urbaines (...) doivent être mis au point des itinéraires cyclables pourvus d'aménagements prenant la forme de pistes, de bandes cyclables, de voies vertes, de zones de rencontre (...) » un aménagement cyclable le long de la RD 1006 entre les carrefours de la Garatte et de la Trousse doit être intégré au projet.

Le bout de piste cyclable prévu au nord du rond-point de la Trousse est insuffisant. Un aménagement cyclable global doit permettre aux cyclistes de rejoindre toutes les dessertes que le carrefour giratoire offre aux automobilistes et notamment l'interconnexion avec la voie verte de la Laysse.

## **Observation n°84 (Web)**

Par David MERLIN

Déposée le 16 janvier 2022 à 17 h53

Bonjour

Dans le cadre du projet d'aménagement de la RD 1006 et du carrefour de la Trousse je propose en tant qu'utilisateur quotidien du vélo qu'une grande attention soit portée à la sécurisation des cyclistes et des piétons lors de la traversée des axes routiers RD1006 /RN6 et du carrefour de la Trousse. Un rond point est beaucoup plus difficile à utiliser pour un cycliste qu'un carrefour géré par des feux.

Cordialement

David Merlin

## **Observation n°83 (Email)**

Par Monique D.

Déposée le 16 janvier 2022 à 15 h58

Monsieur le commissaire enquêteur

Je suis usagère de cette voie de circulation le long de la Leysse sur les communes de Barberaz et de la Ravoire entre les carrefours de la Garatte et de la Trousse.

Cette voie est très empreintée par les automobilistes est doit être repensée.

A l'heure actuelle avec le nombre de plus en plus important de cyclistes il me paraît impensable et rétrograde de concevoir la modernisation tant attendu de cette route sans une piste cyclable et piétons. La présence d'une piste sur l'autre rive de la rivière ne justifie pas une non piste sur cette voie. La piste actuelle est déjà très encombrée étroite et de ce fait parfois dangereuse. Il y a avec ce réaménagement avec une voie particulière dans les deux sens pour les vélos et piétons une bonne occasion de permettre à tous de circuler en sécurité.

La difficultés de satisfaire les concitoyens ne doit pas entraver l'imagination et la réflexion commune pour trouver un compromis satisfaisant toutes les composante

Merci de nous redonner à tous automobilistes, cyclistes et piétons , marcheurs un lieu sécurisé pour nos déplacements



Veillez accepter mes meilleurs salutations

Monique Deslandres

## **Observation n°82 (Web)**

Par Pierrick TALUY

Déposée le 16 janvier 2022 à 11 h09

Des largeurs insuffisantes pour concilier les usages, aspects réglementaires ?

En parcourant le très bon article du Dauphiné Libéré du 09/01/2022, on y apprend que le porteur du projet affirme qu'une seconde piste cyclable, nécessiterait cinq mètres de plus de largeur, donc des acquisitions foncières très importantes, du côté des habitations ou de locaux à usage commercial. L'impact est décrit comme colossal et le porteur du projet conclut à l'infaisabilité.

<https://www.ledauphine.com/societe/2022/01/09/rd-1006-l-association-roue-libre-veut-un-amenagement-cyclable-de-qualite>

En plus de l'observation 56 qui apporte la démonstration d'une faisabilité quasiment totale dans l'emprise actuelle du projet, il convient de se pencher sur les aspects réglementaires.

Le règlement graphique du PLUiHD fait état d'une longue bande contigüe à la RD1006 largement hachurée de rouge (donc en emplacement réservé) (partie 5.4.2, communes de Barberaz et de La Ravoire). Ces emplacements réservés portent les références baz15 à baz19 ainsi que lar32.

<https://www.grandchambery.fr/2624-les-documents-du-plui-hd.htm> - par28567

Le règlement écrit, quant à lui, indique la nature de ces emplacements réservés (partie 5.4, liste des ER), tous sont prévus pour l'aménagement de la RD1006 avec des emprises conséquentes pouvant atteindre près de 20 m sur les parcelles privées (voir document graphique ci-dessus).

Enfin, en partie 6.4.5 du PLUiHD (risques digues), les deux derniers documents (RisqueDigue\_Prefet) et (RisquesDigue\_localisation\_endigu) précisent qu'une très grande portion de la RD1006 pour le projet actuel est localisée sur une digue et qu'une réglementation spécifique s'applique [...] Ainsi, il est clairement affiché que les zones non urbanisées « protégées » par des digues doivent rester non constructibles. D'autre part, dans les secteurs déjà urbanisés, une bande de sécurité d'une largeur minimum de 50 m à partir du pied extérieur de digue doit être instaurée, représentant les zones où l'aléa représente une menace pour les vies humaines en cas de rupture ou de dysfonctionnement de l'ouvrage. [...]

S'agissant d'acquisitions foncières sur des terrains réputés inconstructibles, le coût économique pour la collectivité de cette acquisition est certainement relativement réduit.

## Observation n°81 (Web)

Par Pierrick TALUY

Déposée le 16 janvier 2022 à 10 h35

-> Observations complémentaires sur l'aménagement prévu au niveau du carrefour de la Trousse

Ces observations s'appuient notamment sur les contributions n°1, 2, 5, 6 et 11 déjà consignées dans le registre. Il convient de leur ajouter le très bon guide du CERTU (Centre d'études sur les réseaux, les transports, l'urbanisme et les constructions publiques) qui a été intégré au CEREMA depuis 2014.

Ce guide « Carrefours urbains » du CERTU (version mise à jour en 2010) consacre un chapitre entier aux giratoires.

<https://www.cerema.fr/fr/centre-ressources/boutique/carrefours-urbains>

On y apprend notamment que la capacité d'un giratoire peut être calculée et qu'une réflexion doit être menée sur la base du trafic horaire total entrant et tournant dans le giratoire :

- < 1 500 uvp/h, normalement pas de problème ;
- de 1 500 à 2 000 uvp/h, un examen de la répartition des trafics est nécessaire ; on vérifiera que la somme des trafics entrant et tournant ne dépasse pas 1 000 uvp/h à chaque entrée ;
- plus de 2 000 uvp/h, un test de capacité est vivement conseillé ;

La note complémentaire à la notice explicative du projet fait état d'un trafic futur à l'heure de pointe du soir particulièrement soutenu sur certaines branches du giratoire. En suivant les recommandations du CERTU, un test de capacité aurait dû être effectué. Notons que ce test peut notamment être simulé à l'aide d'outils de modélisation comme Girabase.

A très grande échelle, il conviendrait de s'interroger sur les dimensions de ce carrefour giratoire, et sur les capacités ainsi offertes en matière de trafic automobile. Avec une capacité en hausse de plus de 20% aux heures de pointe, le trafic des voies adjacentes en direction et en provenance de Saint-Alban-Leyse, Barby, Challes-les-Eaux, Barberaz, La Ravoire et Chambéry risque de considérablement augmenter. Il paraît peu réaliste de supposer que cet accroissement de trafic se portera sur la seule VRU : il est souhaitable que ce point soit objectivé par une enquête permettant de déterminer les origines et destinations des véhicules empruntant l'actuel carrefour de la Trousse à une échelle plus grande que celle du projet.

Ce même guide du CERTU "carrefours urbains" considère que les giratoires munis d'un rayon extérieur supérieur à 22 m sont classés dans la catégorie des « grands giratoires ». Le projet prévoit un giratoire dont le rayon extérieur est de l'ordre de 30 m. Pour la prise en compte des usages cyclistes sur cette catégorie de giratoire, le guide stipule notamment : [...] le franchissement dénivelé, en général par passage inférieur, est une solution très sûre qui trouve son entière justification lorsque le trafic – tant voiture que cycliste – est très important. En particulier, s'il s'agit de trajets scolaires, il convient de le concevoir de telle sorte que le franchissement soit suffisamment attrayant pour être effectivement utilisé. [...] Le porteur du projet a visiblement ignoré ce principe d'aménagement (connu depuis 2010 au moins) ainsi que l'alerte formulée par l'association Roue Libre dès septembre 2021 faisant état de la nécessité de sécuriser le transit cyclable sur le giratoire prévu et de ne pas exposer les cyclistes aux automobilistes en réaccélération au sortir du rond-point. Le carrefour de la Trousse est potentiellement concerné par des trajets scolaires puisqu'il se situe sur le trajet le plus direct depuis le centre de Chambéry pour atteindre le

lycée professionnel du Nivolet et le collège Jean-Mermoz. Il est évident que l'infrastructure cyclable et piétonne ne doit pas être créée au même niveau que l'infrastructure routière sur ce rond-point de la Trousse. Un franchissement en hauteur ou en passage inférieur semble particulièrement adapté.

Dans le détail, le parc relais de la Trousse aura un accès inadapté pour les automobilistes provenant des Bauges/Barby/Curienne puisqu'aucune voie de tourne-à-gauche n'est prévue (le risque de file d'attente ne semble pas avoir été intégré dans le projet).

Sur un transit cyclable depuis la voie verte de la Leysse en direction du carrefour du roc noir (et inversement), le projet impose la traversée de 6 voies de circulation et 4 arrêts sur un linéaire d'à peine 120 m. Aucun feu n'est prévu pour sécuriser ces traversées. Les feux tricolores visibles sur le plan du projet se destinent uniquement à la gestion et la priorisation du trafic des bus. Ils ne seront d'aucune utilité pour les piétons ou les cyclistes compte-tenu de leur positionnement.

Dans le cas de la traversée cyclo-piétonne de la route de Barby, les automobilistes en attente dans la voie de tourne à gauche pour emprunter cette route de Barby sont simplement soumis à un cédez le passage (voir point précédent relatif à l'usage prévu des feux tricolores). Ils doivent traverser deux voies, favorisant les dépassements et situées au bout d'un tronçon rectiligne sur 800 m depuis le carrefour du roc noir. Immédiatement après cette traversée, ils devront laisser passer tout piéton qui manifestera la volonté de traverser, ce qui pose un évident problème de sécurité.

Aucun aménagement cyclable n'est prévu sur la route de Barby ainsi que sur la RD11 (rue Louis Pasteur) au sortir de ce giratoire alors que l'emprise du projet s'étend partiellement sur ces voies routières. Une fois encore, cette absence est non conforme à la réglementation en vigueur qui rend obligatoire la réalisation des itinéraires cyclables. A titre d'exemple, la desserte du Laser Game, situé au 158 Rue Louis Pasteur, est extrêmement délicate en situation actuelle pour les cyclistes et ne sera pas améliorée par le projet en situation future. De plus, le Programme d'Orientation et d'Actions relatif aux déplacements (document du PLUiHD de Grand Chambéry, actuellement en vigueur) indique, qu'en plus des obligations réglementaires, la collectivité prévoyait de créer une liaison cyclable sur la route de Barby (voir pièce jointe). Comme pour d'autres observations du registre (notamment l'observation 28), la collectivité ignore ses propres documents de programmation.

### **Document joint**

- [Document n°1](#)

## **Observation n°80 (Web)**

Par Guillaume Jouan

Déposée le 15 janvier 2022 à 11 h52

Monsieur le commissaire enquêteur,

L'aménagement proposé est conçu pour quelques décennies. Les choix d'aujourd'hui sont donc déterminants.

\* une opportunité à ne pas manquer :

La traversée cycliste de Chambéry par un axe structurant est un objectif affiché et connu.

- des projets d'aménagement existent sur l'avenue de Chambéry, entre le carrefour de La Trousse et Challes les Eaux. Le projet soumis à la présente enquête concerne la liaison avec le centre-ville de Chambéry, désignée par la route de Challes, sur la même RD1006. En l'état, sans aménagement cyclable structurant, le projet fige une discontinuité pour les décennies à venir car il n'y a pas d'itinéraire alternatif à aménager.

- l'avenue de Turin-avenue de Chambéry suit un cours parallèle, elle a bénéficié ou subi récemment des aménagements ne prenant pas en compte la circulation cycliste en proposant une signalisation inadaptée et des cheminements dangereux (rouler sur des trottoirs, s'encastrier dans des murs, traverser sur des passages piétons,...).

- l'avenue verte sud est une voie verte destinée à des usages variés de déplacement qui sont incompatibles avec une circulation cycliste efficace.

\* une forte demande des usagers actuels et potentiels :

Ne pas intégrer d'aménagement cyclable dans ce projet est peut-être illégal, il sera important de s'en assurer et éviter de devoir se mobiliser projet par projet, argument par argument ; mais c'est aussi ignorer les tendances de long terme sur les mobilités. L'agglomération se félicite sur son site Internet des trois millions de passages vélo enregistrés sur ses compteurs ! et c'est heureux. Une concertation minimale en amont du projet aurait permis de l'améliorer. Or la collectivité assume d'ignorer la concertation, dans le respect du droit moyennant quelques vérifications. Le risque est pourtant de rendre difficile, pour des raisons techniques ou financières, une amélioration significative de la liaison du centre-ville au sud de l'agglomération pour des décennies.

\* le projet est inadapté et son argumentaire confus :

Quel vivre ensemble ? Il est étonnant d'augmenter délibérément les nuisances de trafic routier, pollution, bruit et accidentalité, sans chercher à renforcer les alternatives au tout-automobile. La collectivité argue de contraintes techniques, réglementaires et financières pour ne pas intégrer les mobilités douces à un projet de plusieurs millions d'euros, et affirmer qu'en 2024 la discussion sera rouverte pour des aménagements après-coup et donc marginaux. Les objectifs du projet dans l'intérêt des populations est au mieux confus, au pire effroyablement daté. S'il s'agissait seulement de désenclaver les communes de Coeur des Bauges il y aurait un vrai problème déontologique, mais heureusement le projet n'a rien à voir avec les subtils équilibres politiques d'un territoire étroit.

\* il ne faut pas répéter les erreurs évidentes :

Les mobilités à faible impact environnemental, dans un contexte de développement démographique et d'attractivité du territoire de Chambéry métropole-Coeur des Bauges ne peuvent emprunter que l'avenue de Turin ou la route de Challes. Seuls les bus ont été pris en compte dans le réaménagement de la première, réalisé à la dernière mandature, avec des contreparties négatives pour d'autres moyens de transport, il serait inconcevable de ne rien retenir de cette expérience récente.

\* Il faut faire une place au vélo !

Il ne s'agit même pas d'être visionnaire et audacieux, seulement de vivre avec son temps... Or un aménageur doit se projeter au jour d'après.

Je vous prie d'agréer, Monsieur le commissaire enquêteur, l'expression de mes meilleurs sentiments.

## **Observation n°79 (Web)**

Par Gerard BLANC

Déposée le 15 janvier 2022 à 09 h06

CORRECTION de CHIFFRES / MA DEPOSITION PRECEDANTE 78

Concernant les objectifs chiffrés du PCAET à atteindre en 2025 concernant le secteur des transports, il faut lire :

- 18% d'économie d'énergie à atteindre, ce secteur des transports représentant 40% de la consommation totale (p 39)
- 17% d'émissions de Gaz à Effet de Serre à atteindre, ce secteur des transports représentant 43% de toutes les émissions (p 40)

## **Observation n°78 (Web)**

Par Gerard BLANC

Déposée le 14 janvier 2022 à 21 h16

**CE PROJET GLOBAL (AVEC LE CARREFOUR DE LA TROUSSE) ME SEMBLE DÉPASSÉ, CONTRAIRE À L'INTÉRÊT GÉNÉRAL, DONC À L'INTÉRÊT PUBLIC. IL DOIT ÊTRE MODIFIÉ ET RÉACTUALISÉ**

Ce vieux projet routier du monde d'avant, évoqué dès les années 1990, vise à fluidiser (bien) et augmenter ... la circulation de 30% d'ici 2030 sur cet axe RD1006 (passage de 17 000 véhicules / jour à 23 000). Pour un montant de 6M € d'argent public !

Or aujourd'hui, partout, les urgences pour les citoyen.nes et les élu.es, ce sont la crise écologique, climatique et de l'énergie, la pollution de l'air - majoritairement due au transport routier (4300 décès/an en AURA), l'amélioration de la santé et de la qualité de vie de tous, ...DONC la réduction de la circulation automobile, notamment en milieu urbain, en accompagnant le transfert maximum vers la marche, les modes doux, les transports en commun, le co-voiturage, la multimodalité, la démobilité, les plans collectifs de déplacement en entreprises et écoles,.. ..  
**MAIS SURTOUT PAS L'APPEL, L'INCITATION, LA PRÉPARATION À 30% DE VOITURES EN PLUS !**

Un tel objectif, un tel projet seraient en contradiction totale des engagements publics des élu.es, à tous les niveaux, de l'Etat (COP de Paris), de la région (SRAEDET), de Métropole Savoie (SCOT), et des élu.es locaux concerné.es de Grand Chambéry, via leurs documents de planification, le PLUI-HD, le Plan Qualité de l'Air, l'objectif Territoire à Energie POSitive (- 50% conso d'énergie en 2050, transports compris) et le Plan Climat Air Energie Territorial.

Par ex le seul PCAET nous engage pour 2025 dans le domaine des transports à de fortes baisses des consommations d'énergie ( 30% de la conso totale ) et des émissions de Gaz à Effet de Serre (43%)

<https://www.grandchambery.fr/2559-plan-climat-air-energie-territorial-pcaet.htm>

D'ailleurs, élément inacceptable, ce dossier ne comporte aucune étude d'impact précise sur l'augmentation induite des Gaz à Effet de Serre / climat, de la pollution de l'air, de l'impact sur la santé, de la consommation d'énergie, du bruit, ...

Et aucune donnée d'enquête origine/destination sur les usagers utilisant cet itinéraire pour évaluer les possibilités de report modal.

Ni sur les effets durables - à encourager- du télétravail, pratique accélérée par la crise sanitaire.

UN PROJET ALTERNATIF SENSÉ, ACCEPTABLE ET VÉRITABLEMENT D'UTILITÉ PUBLIQUE EN 2022, se donnerait d'abord pour objectif prioritaire de maintenir puis faire baisser le niveau de circulation actuel sur cet axe par un PLAN AMBITIEUX DE REPORT MODAL (via l'agence Ecomobilité ?).

Motiver, accompagner et aider les usagers (et les entreprises, écoles,...) à utiliser d'autres moyens de déplacement (à améliorer et prioriser) : vélos, VAE et vélo cargo, transports en commun, co-voiturage, Plans de déplacement d'entreprises et scolaires, multi-mobilité via les parcs-relais, dé-mobilité,..

ENSUITE, EN TERME D'AMÉNAGEMENTS SUR LES INFRASTRUCTURES ACTUELS :

- réduire la taille projetée du nouveau giratoire (pas à 2 voies) pour ralentir la circulation et améliorer la sécurité des piétons et cycles,
- augmenter considérablement la capacité du parc-relais et son accessibilité, pour en faire un arrêt multimodal majoritaire des autos venant des Bauges ou du sud. Avec gratuité des navettes bus vers le centre de Chambéry.
- assurer la continuité et la sécurité de la piste cyclable Leysse vers St Alban, Barby, et en direction de La Ravoire/ Challes/St Jeoire par la RD 1006 (transformation des bandes provisoires "covid")
- conserver l'accès routier séparé par feux de la route de Barby, en amont du giratoire
- conserver les bonnes mesures de fluidité et sécurité proposées sur l'autre partie Garatte-Trousse, notamment l'amélioration du tourne à gauche sur le pont Martinière (vers zone commerciale), sens uniques pour entrer et sortir de Barberaz, trottoir tout le long de la RD 1006, sécurisation des traversées piétonnes et vélos ainsi que des accès aux arrêts de bus
- ENFIN IMPORTANT, rajouter un équipement cyclable sécurisé et continu sur la RD 1006 entre Garatte et Trousse, pour soulager la voie verte de l'autre côté de la Leysse (saturation future vu la forte fréquentation des piétons, trottinettes, familles,..) et la compléter par une "voie express (vélotaf) directe vers la Trousse. Conformément à l'obligation légale (art L228-2 et suivants), et sur le modèle de ce qui existe déjà le long du lac du Bourget pour aller à Aix (voie verte + bandes sur chaussée).

Pour rappel, + 21% d'usagers vélo sur l'agglo entre 2016 et 2019.

Merci de votre attention et des réponses précises apportées

## **Observation n°77 (Web)**

Par Florence VALLIN-BALAS

Déposée le 14 janvier 2022 à 19 h36

Ce secteur est attendu d'aménagement depuis des décennies.

En 30 ans, le contexte a fortement évolué et les prises de conscience sur l'urgence de se déplacer

autrement sont fortes. L'idée de fluidifier , d'accroître la capacité des flux est une chimère...  
Les objectifs de cet aménagement doivent contribuer à développer les transports collectifs ou individuels en mode doux.

Or, le projet parle de + 30 % de véhicules !!!

Or, plus les tuyaux sont gros, plus les voitures /camions arrivent - Stop !

Organisons les transports du dernier km sur l'agglo -

Boostons les transports par train- Laissons les villes respirer!

Sauvons la qualité de l'air !

Respectons les engagements du PCAET, le TEPOS, etc...

Visons les objectifs du PLUIHD !

Actons des décisions en accords avec les belles intentions !

Une grande enquête publique sur tous les aspects de cet aménagement est INDISPENSABLE pour garder dans le viseur l'intérêt public et atteindre les objectifs des documents vertueux actés par l'agglomération.

## **Observation n°76 (Web)**

Par Barberaz Riverain

Déposée le 14 janvier 2022 à 18 h36

La RD 1006 est à elle seule une nuisance sonore. Le projet ne permet pas d'amoindrir la vitesse des véhicules et les violences routières. il engendre au contraire une prise d'accélération.

Actuellement, malgré l'enrobé pourri, les motos nous cassent les oreilles... alors que cela va-t-il devenir avec un enrobé refait à neuf et aucun dispositif pour limiter la vitesse?

Les documents d'urbanisme mentionnent le caractère bryant 100 m autour de la RD et nous vivons dedans. Grand chambéry ne se soucie pas de la santé et du bien être de ses habitants?

Il faut modifier le projet en y intégrant

- des courbes incitant à diminuer la vitesse
- un ou deux radar
- un radar sonore
- un aménagement cyclable

Merci de prendre en compte nos demandes.

## **Observation n°75 (Web)**

Anonyme

Déposée le 14 janvier 2022 à 17 h35

Bonjour,

Merci de prévoir un aménagement piste cyclable vélo sécurisé lors du reamenagement RD1006.

Bien cordialement,

## Observation n°74 (Web)

Par Arthur Boix-Neveu Maire de Barberaz

Déposée le 14 janvier 2022 à 14 h48

Avis de la mairie de Barberaz sur l'enquête publique concernant le projet de requalification de la RD 1006 entre les carrefours de la Garatte et de la Trousse

Monsieur le commissaire enquêteur,

Voici les commentaires de la municipalité de Barberaz au sujet l'enquête publique concernant le projet de requalification de la RD 1006 entre les carrefours de la Garatte et de la Trousse.

D'abord, la réorganisation des mobilités sur le secteur Sud de l'agglomération de Grand Chambéry a pour objectif de pousser les automobilistes à préférer emprunter la RD1006 (un axe en bordure immédiate de centaines de logements - avec toutes les nuisances qui vont avec -), plutôt que de les contraindre à rester sur l'axe de la N512 (Avenue de Turin).

L'aménagement ne répond pas aux besoins de circulation des modes doux, en particulier des cyclistes. Le rond-point du carrefour de la Trousse est à double voie et de grand diamètre, favorisant une circulation rapide des voitures, sans bande cyclable ; il présente par conséquent un danger accru pour les cyclistes ; il ne prévoit rien non plus pour sécuriser les différentes sorties du rond-point débouchant à vitesse élevée sur des passages piétons et traversées cyclables.

La capacité du parking relais est insuffisante et d'accès difficile selon la provenance :

- L'entrée du parking relais pour les personnes en provenance des Bauges en tournant à gauche avant le rond-point soit provoquera des bouchons, soit obligera à faire le tour complet du rond-point, augmentant son encombrement,
- La capacité de parking relais n'est quasiment pas augmentée par rapport à la situation actuelle alors qu'il est souvent saturé et qu'on veut augmenter le report vers les bus ou le covoiturage pour réduire le nombre de voitures en ville,
- L'espace disponible au nord-ouest du rond-point est occupé par des bassins de rétention/décantation, cet espace devrait tout de suite être utilisé pour l'extension nécessaire du parking relais, offrant par la même occasion un 2e accès pour se garer.

Toujours au sujet du carrefour de la Trousse au nord-ouest du rond-point le long de la Leysse, une circulation piétonne est prévue, elle débouche sur la RD1006 à 100m à l'ouest du rond-point, sans aucun passage piéton pour traverser la RD1006 à cet endroit. La cohérence voudrait qu'un passage piéton soit créé au débouché du chemin, ou que ce chemin soit supprimé.

Il n'y a pas de bande cyclable sur la RD1006 elle-même, dans aucun des 2 sens, ce qui n'est pas conforme aux nouvelles réglementations. L'hypothèse selon laquelle un cycliste devrait rejoindre la piste cyclable rive droite de la Leysse pour faire le trajet parallèle ne tient pas ; elle ne répond pas par exemple aux cyclistes débouchant du secteur de la Parpillette qui souhaiteraient aller en direction de la Trousse ; elle ne répond pas aux besoins des cyclistes quand la voie verte est en travaux comme ce fut le cas pendant plusieurs mois cet automne.



Par ailleurs, la voie verte faisant régulièrement l'objet de conflits d'usages entre familles, joggeurs, cyclistes, biathlètes, rollers et poussettes, il convient d'aménager un itinéraire en parallèle pour les cyclistes qui ont besoin d'aller vite (pour que le vélo puisse être compétitif sur la voiture).

Selon les plans proposés, la sortie de la rue de la Parpillette ne permet plus de tourner à gauche, contrairement à la situation actuelle ; il faut rétablir la possibilité de tourner à gauche sur la RD1006 en venant de la rue de la Parpillette. En effet, avec cet aménagement, pour aller à Chambéry, les centaines habitants du quartier devront :

- soit passer par Barberaz, sous la voie ferrée, pour rejoindre la route d'Apremont par la rue Centrale, itinéraire déjà souvent encombré débouchant Lycée Monge et que cette modification des flux saturera encore plus souvent.
- soit aller au rond-point de la Trousse pour faire demi-tour, augmentant artificiellement le trafic, ce qui va à l'encontre du but recherché,
- soit emprunter la rue de la Madeleine, alors que la commune de Barberaz envisage de réaménager les circulations dans le quartier de la Madeleine, pour éviter les shunts.

La mairie de Barberaz a décidé de transformer la rue de la Fontaine en impasse pour les voitures au lieu de déboucher sur la RD1006. L'aménagement de raccordement de la RD1006 avec la rue de la Fontaine doit par conséquent être revu pour :

- en faire un lieu de retournement pour les voitures rue de la Fontaine,
- faciliter le passage des vélos pour aller en ligne droite vers la passerelle Sainte Thérèse alors que la circulation prévue pour les vélos est trop tournante, la rendant difficile voire difficilement praticable pour des véhicules avec remorque par exemple. Un feu doit être maintenu pour les modes doux.

L'aménagement de raccordement de la rue des Tilleuls avec la RD1006 doit également être modifié :

- de nombreux véhicules en provenance de Bassens, passant sur le pont de la Martinière ne respectent pas l'interdiction de traverser le carrefour et entrent dans la rue des Tilleuls en allant tout droit. Comme il n'est pas possible de mettre un policier à demeure pour verbaliser les dizaines de contrevenants quotidiens, il est nécessaire de faire un aménagement pour rendre la traversée pont de la Martinière / rue des Tilleuls impraticable, dans un sens comme dans l'autre.
- la traversée des piétons est facilitée, il n'y a rien pour les cyclistes, ni pour prendre une bande cyclable qui n'existe pas sur la RD1006, ni pour rejoindre la voie verte rive droite de la Leysse de l'autre coté du pont de la Martinière,

De fait, cet aménagement exclut les cyclistes de la RD1006 pour laisser plus de place à l'augmentation du trafic des voitures pour plusieurs dizaines d'années, durée prévue de l'aménagement étudié.

Le projet dans sa forme actuelle est un projet du 20e siècle et les priorités qui sous-tendent sa conception n'ont tout simplement aucun sens par rapport aux enjeux de la période 2022 - 2050. Plutôt que de prévoir un aménagement pour +30% de voiture, pour un budget particulièrement élevé (+6M€), il nous paraît nécessaire de revoir le projet pour orienter une partie de ces fonds en faveur d'un accompagnement des entreprises pour encourager les déplacements doux de leurs salariés (bus, vélo, covoiturage...) et augmenter la desserte en transports en commun sur ce secteur.

C'est en ce sens que la commune de Barberaz émet un avis défavorable au projet en tant que tel.

Arthur Boix-Neveu, Maire

### **Document joint**

- [Document n°1](#)

## **Observation n°73 (Web)**

Par dan richardson

Déposée le 14 janvier 2022 à 14 h07

Suite à ma visite à la mairie de la Ravoire pour prendre connaissance du projet, il m'a été conseillée d'écrire ma demande sur cette adresse. En effet nouvelle habitante avec mon mari à cette adresse nous voudrions que dans le projet nous ayons des trottoirs pour circuler à pieds en sécurité et avoir un trottoir adapté afin de sortir de chez nous en toute tranquillité ce qui n'est pas le cas aujourd'hui.

Je me déplace aussi très souvent en vélo et une piste cyclable sécurisée serait la bienvenue .

Ma voisine Mme Desainde se joint à nous dans cette demande, car c'est une personne d'un certain âge et elle rencontre souvent des problèmes pour promener son chien et aller faire ses courses.

Pouvez vous nous préciser la date du début des futurs travaux?

Merci cordialement

MR et Mme Richardson ainsi que Mme Desainde

## **Observation n°72 (Web)**

Anonyme

Déposée le 13 janvier 2022 à 22 h30

Je serais très favorable à ce que la requalification soit l'occasion de construire une piste cyclable double-sens séparée de la route. Il est grand temps de rééquilibrer les budgets entre les véhicules motorisés et les modes de déplacements doux

## **Observation n°71 (Web)**

Par Francois Mauduit

Déposée le 13 janvier 2022 à 15 h32

L'aménagement ne répond pas aux besoins de circulation des modes doux, en particulier les cyclistes. Le rond point du carrefour de la Trousse est à double voie et de grand diamètre, favorisant une circulation rapide des voitures, sans bande cyclable ; il présente par conséquent un danger accru pour les cyclistes ; il ne prévoit rien non plus pour sécuriser les différentes sorties du rond point débouchant à vitesse élevée sur des passages piétons.

La capacité du parking relais est insuffisante et d'accès difficile selon la provenance :

- l'entrée du parking relais pour les personnes en provenance des Bauges en tournant à gauche avant

le rond point soit provoquera des bouchons, soit obligera à faire le tour complet du rond point, augmentant son encombrement,

- la capacité de parking relais n'est quasiment pas augmentée par rapport à la situation actuelle alors qu'il est souvent saturé et qu'on veut augmenter le report vers les bus ou le covoiturage pour réduire le nombre de voitures en ville,
- l'espace disponible au nord ouest du rond-point est occupé par des xxxxxxxx, cet espace devrait tout de suite être utilisé pour l'extension nécessaire du parking relais, offrant par la même occasion un 2e accès pour se garer.

Toujours au sujet du carrefour de la Trousse au nord ouest du rond-point le long de la Leysse, une circulation piéton est prévue, elle débouche sur la RD1006 à 100m à l'ouest du rond point, sans aucun passage piéton pour traverser la RD1006 à cet endroit. La cohérence voudrait qu'un passage piéton soit créé au débouché du chemin.

Il n'y a pas de bande cyclable sur la RD1006 elle-même, dans aucun des 2 sens, ce qui n'est pas conforme aux nouvelles réglementations. L'hypothèse selon laquelle un cycliste devrait rejoindre la piste cyclable rive droite de la Leysse pour faire le trajet parallèle ne tient pas ; elle ne répond pas par exemple aux cyclistes débouchant rue de la Parpillette qui souhaiteraient aller en direction de la Trousse ; elle ne répond pas aux cyclistes quand la voie verte est en travaux comme ce fut le cas pendant plusieurs mois cet automne.

De fait, cet aménagement exclut les cyclistes de la RD1006 pour plusieurs dizaines d'années, durée prévue de l'aménagement étudié, ça n'a tout simplement aucun sens.

La sortie de la rue de la Parpillette ne permet pas de tourner à gauche contrairement à la situation actuelle ; Il faut rétablir la possibilité de tourner à gauche sur la RD1006 en venant de la rue de la Parpillettes ; avec cet aménagement, pour aller à Chambéry, les centaines habitants du quartier devront :

- soit passer par Barberaz, sous la voie ferrée, pour rejoindre la route d'Apremont par la rue Centrale, itinéraire déjà souvent encombré débouchant Lycée Monge et que cette modification des flux saturera encore plus souvent.
- soit aller au rond-point de la Trousse pour faire demi-tour, augmentant artificiellement le trafic, ce qui va à l'encontre du but recherché,

La mairie de Barberaz a décidé de transformer la rue de la Fontaine en impasse pour les voitures au lieu de déboucher sur la RD1006. L'aménagement de raccordement de la RD1006 avec la rue de la Fontaine doit par conséquent être revu pour :

- en faire un lieu de retournement pour les voitures rue de la Fontaine,
- faciliter le passage des vélos pour aller en ligne droite vers la passerelle Sainte Thérèse alors que la circulation prévue pour les vélos est trop tournante, la rendant difficile voire difficilement praticable pour des véhicules avec remorque par exemple.

L'aménagement de raccordement de la rue des Tilleuls avec la RD1006 doit également être modifié. De nombreux véhicules en provenance de Bassens, passant sur le pont de la Martinière ne respectent pas l'interdiction de traverser le carrefour et entrent dans la rue des Tilleuls en allant tout droit. Comme il n'est pas possible de mettre un policier à demeure pour verbaliser les dizaines de

contrevenants quotidiens, il est nécessaire de faire un aménagement pour rendre la traversée pont de la Martinière / rue des Tilleuls impraticable, dans un sens comme dans l'autre.

## **Observation n°70 (Web)**

Par Marc Bencivenga

Déposée le 13 janvier 2022 à 14 h53

Bonjour,

Je me félicite, comme certainement beaucoup d'utilisateurs, de ce projet.

Néanmoins, il me semble que deux optimisations puissent être faites, au niveau :

- de la traversée pour les cyclistes de la 1006 au depuis ou vers la rue de la fontaine (liaison vers véloroute). La géométrie proposée semble en effet très peu opérationnelle (tracé en angle droit sur passage piéton?). De plus, avec a priori la disparition du feu avec bouton poussoir, la traversée s'annonce très compliquée... (optimisation usagers)

- le passage piéton au niveau du giratoire de la Trousse côté Ouest semble pouvoir être largement simplifié en le décalant vers l'ouest, à l'extrémité du cheminement stabilisé (sous "Leysse" sur le plan). Cela permettrait notamment de ne créer qu'un seul bassin d'infiltration et de supprimer un ponton bois à l'entretien pénible. (optimisation MOA)

Bien cordialement,

Marc Bencivenga

## **Observation n°69 (Web)**

Par Françoise Declippeir

Déposée le 13 janvier 2022 à 08 h39

Bonjour,

Tous les jours des catastrophes climatiques en France et dans le monde nous alertent sur le réchauffement de notre planète terre. Encore des inondations inhabituelles dans le sud ouest aujourd'hui.

Les études démontrent que les régions de montagnes dont les Alpes se réchauffent bien plus vite soit déjà + 2 degrés. La Mer de Glace de Chamonix ne ressemble plus à rien.

La voiture représente une part très importante des émissions de gaz à effet de serre.

**AUSSI TOUTE ACTION QUI VISE A DIMINUER L'UTILISATION DE LA VOITURE DANS LE GRAND CHAMBERY DOIT ETRE IMPERATIVE.**

**JE SOUTIENS ROUE LIBRE ET SES PROPOSITIONS POUR DES VOIES CYCLABLES ULTRA SECURISEES SUR LA RD 1006 ENTRE LES CARREFOURS DE LA TROUSSE ET DE LA GARATTE.**

Meilleurs salutations

Françoise Declippeir

## Observation n°68 (Web)

Par Yves Mathieu

Déposée le 12 janvier 2022 à 22 h33

Veillez trouver ci-joint mes observations

### Document joint

- [Document n°1](#)

## Observation n°67 (Web)

Par Guillaume Jouan

Déposée le 12 janvier 2022 à 17 h12

Monsieur,

De l'autre côté de la rivière longée par la RD 1006 il y a un axe présenté comme majeur sur le plan des aménagements cyclables de l'agglomération mais son intitulé est "voie verte" et non "piste cyclable". Dans le secteur sud, Barberaz comme dans le secteur Bassens-Saint Alban-La Ravoire, la visibilité est souvent réduite et les interruptions fréquentes. Les cycles modèrent leur allure car la voie verte est dédiée plus largement aux déplacements non motorisés avec une orientation détente-loisir assez marquée : vélos, piétons et joggers, rollers, skiroues voire cavaliers.

Le projet d'aménagement décline l'opportunité d'une alternative à la voiture individuelle, c'est inacceptable. Il faut revoir ce projet dépassé dont je serais surpris qu'il recueille comme il le prétend l'approbation des associations d'usagers, cyclistes en premier lieu. Merci pour votre écoute.

Salutations.

### Document joint

- [Document n°1](#)

## Observation n°66 (Web)

Par Fabien NATHAN

Déposée le 12 janvier 2022 à 15 h02

Madame, Monsieur,

Ce projet ressemble à ce qui se faisait dans les années 1970-1980 en France: on favorise la voiture en élargissant les voies, contribuant à la pollution de l'air et aux nuisances; pas de consultation publique approfondie; pas d'étude environnementale ni de mesures pour éviter-réduire-compenser les impacts; pas de vision à long terme du développement d'un système de transport de masse pour notre métropole (système de transport par câble, tramway ou autre) ni plan cyclables ou de cheminements piétonniers. Enfin, pas de mention des arbres existants sur les plans: que vont devenir les alignements de platanes qui bordent la Leysse? Ils doivent absolument être préservés, avec la faune qui les accompagne (chauve-souris, oiseaux, insectes, etc.). Ils rendent des services écosystémiques très importants pour notre cité.

Veillez agréer, madame, monsieur, mes sincères salutations.

## Observation n°65 (Web)

Par NEV Collectif pour la nature en ville

Déposée le 12 janvier 2022 à 14 h52

Madame, Monsieur,

Le collectif pour la Nature en Ville (NEV) regrette qu'une fois de plus, un grand projet d'urbanisme vise à augmenter le trafic de véhicules dans notre métropole déjà passablement polluée. Nous regrettons également que ce projet ne vise pas à améliorer la desserte des transports en communs, ainsi que des modes de transports doux (pistes cyclables, cheminements piétonniers). Nous déplorons également l'absence de grande consultation organisée autour de la requalification de cet axe structurant, et la difficulté à comprendre les détails des aménagements proposés, même après avoir pris connaissance de l'ensemble de la documentation.

En ce qui concerne la végétation existante, nous ne pouvons que constater que les plans proposés dans le dossier sont très difficiles à interpréter. Nous ne parvenons pas distinguer l'emplacement des platanes qui bordent la voie, et le sort qui leur sera réservé, de même que la végétation riparienne le long de la Leysse. Nous vous posons donc la question: combien d'arbres seront coupés, et où? Ces platanes doivent être préservés. Par ailleurs, bien que l'autorité environnementale vous dispense de réaliser une étude d'impact, il est important de réaliser un diagnostic, même rapide, de la faune et de la flore existante, afin de définir des mesures visant à les préserver et même permettre leur développement. Des spécifications environnementales doivent être intégrées aux cahiers des charges des entreprises qui assureront la maîtrise d'oeuvre.

Tous ces éléments semblent absents du dossier. Nous sommes donc extrêmement inquiets et vous demandons de bien vouloir:

- réaliser une consultation publique digne de ce nom, en toute transparence, puis tenir compte des retours des usagers et associations;
- réaliser un diagnostic faune/flore et, sur cette base, prendre des mesures pour conserver les arbres et la biodiversité, se traduisant par des obligations contractuelles pour les entreprises, et un suivi rigoureux du maître d'ouvrage, avec l'appui des associations locales de protection de la nature.

Veillez agréer, Madame, Monsieur, l'expression de nos salutations distinguées.

Collectif NEV

[bonjour@natureenville.org](mailto:bonjour@natureenville.org)

<https://natureenville.org>

## Observation n°64 (Web)

Par Antoine - Louis MANCHON

Déposée le 11 janvier 2022 à 14 h19

Ce projet d'aménagement de la D1006 entre Chambéry et carrefour de La Trousse me semble bien onéreux, et néglige l'article L228-2 du Code de l'Environnement, absence d'itinéraire cyclable et de concertations avec les usagers du vélo.

( Il est certain qu'il existe une PISTE cyclable de l'autre coté de La Leysse, mais sur d'autres communes, et ce n'est pas le même contexte recherché, (aménagement de bandes cyclables) sinon il

existe également de l'autre côté de La Laysse une route desservant le carrefour de la Trousse, à ce moment là l'aménagement de la RD1006 est inutile !!)

Le projet me paraît convenable mais pas réglementaire sans les bandes cyclables.

Projet à revoir.

Cordialement

## Observation n°63 (Web)

Par Pierrick TALUY

Déposée le 11 janvier 2022 à 12 h40

Aspects divers, complémentaires aux observations déjà formulées

- Secteur de la RD1006 entre la rue de la Parpillette et la rue Jean Perrier Gustin : l'arrêt de bus est absent sur la voie côté Nord, la passerelle Gilles Boisvert est manquante (oublis ?).

La traversée des piétons ne dispose pas d'un feu d'appel. En situation future avec des flux avoisinant les 1905 vh/h en heure de pointe du soir (soit un véhicule toutes les deux secondes) et sur une section sans intersection, cette traversée sera inconfortable pour les piétons.

La desserte du chemin du sous-bois, en forme de S, ne manquera pas de voir apparaître un itinéraire raccourci au travers du talus. C'est la notion de « ligne du désir » normalement connue des aménageurs : <https://www.lemonde.fr/blog/transports/2017/01/15/ligne-desir-pieton/>

- Ensemble de la RD1006, aucun aménagement n'a été prévu pour limiter le caractère rectiligne de la voirie. Le document « Savoirs de base en sécurité routière » du CERTU indique dans une fiche de 2009 : [...] le dimensionnement de l'axe emprunté est important. Ainsi, une infrastructure large et rectiligne peut inciter à la pratique de vitesses élevées et favorise les manœuvres de dépassement [...]

- Traversée cyclo-piétonne de la passerelle Sainte-Thérèse vers la rue de la Fontaine : comme en situation actuelle, aucun cheminement direct n'est prévu alors que celui-ci serait très utile et limiterait le risque de conflit entre piétons et cyclistes. La largeur future est équivalente à la largeur actuelle (3 m) tout en imposant un parcours en "S" nettement plus marqué que la situation actuelle. Les conflits, déjà observés actuellement, vont être exacerbés par l'aménagement prévu.

- Dans le même secteur, l'accès piéton à l'arrêt de bus (côté Nord de la RD1006) depuis la rue centrale pourra se faire de manière directe en travers de la RD1006, la traversée piétonne de la passerelle étant située à plus de 50 m, elle perd son caractère obligatoire (R412-37 du code de la route). Aucune sécurisation n'est proposée par l'aménagement pour cette traversée directe.

- Intersection RD1006 / rue des Tilleuls, rue Jean Perrier Gustin. En situation actuelle, les véhicules provenant du carrefour de la Trousse et empruntant la RD1006 en direction de Chambéry ne bénéficient que d'une seule voie de circulation. En situation future, toute l'intersection sera aménagée en double voie autorisant les dépassements. Ceux-ci auront pour effet accroître les vitesses et accélérations, ainsi que l'insécurité routière et les nuisances sonores pour les riverains. Est-ce que ces nuisances futures ont fait l'objet d'une évaluation ?

## **Observation n°62 (Web)**

Par Philippe Vallet

Déposée le 11 janvier 2022 à 07 h24

Bonjour,

Je suis un cycliste de 63 ans convaincu, très pratiquant, que ce soit pour mes loisirs (cyclotourisme) ou mes déplacements divers, en particulier entre La Trousse et Chambéry centre.

La voie verte le long de la Leysse est parfaite. Je ne vois aucune utilité à gaspiller des terrains en bordure de la rivière pour encore goudronner une zone qui l'est déjà beaucoup. Il s'agit là d'écologie basique. Cette voie n'est pas saturée, elle nécessite un peu de prudence à certaines heures.

Simplement, il est important de faciliter son accès aux riverains de la rive gauche de la rivière.

A votre disposition.

Philippe Vallet.

## **Observation n°61 (Web)**

Par Yohann Malaizé

Déposée le 10 janvier 2022 à 23 h02

Étant usager quotidien de cet axe, je pense que le projet présenté ne résoudra pas totalement les soucis de circulation.

Un des point noir entraînant des embouteillages, c'est le feu au niveau de la rue de la madeleine.

Les véhicules circulant dans le sens La Ravoire- Chambéry et qui tournent à gauche vers la rue de la madeleine causent les embouteillages en amont.

Quid de la possibilité de mettre un rond point à cet endroit plutôt qu'un feu rouge, ou alors une interdiction de tourner à gauche, avec obligation de passer par la rue centrale.

Ces 2 rues pourraient être en sens unique(sauf riverains), avec la rue centrale empruntée uniquement sens D1006-rue centrale, et inversement pour la rue de la madeleine.

Le reste semble aller dans le bon sens, même si un rond point au niveau du pont de l'entrepôt du Bricolage aurait encore plus fluidifié le trafic, mais cela n'est peut-être pas viable techniquement ou financièrement.

## **Observation n°60 (Web)**

Par Thierry FORCET

Déposée le 10 janvier 2022 à 18 h43

Au niveau du carrefour de La Trousse, le transit cyclable n'est pas correctement traité (cheminement commun avec les piétons, de nombreuses traversées de routes).

Le futur aménagement devrait comprendre:

- un contournement complet cyclable bidirectionnel pour éviter les raccourcis à contresens
- la création d'une traversée cyclable spécifique de la voie verte existante sur l'avenue de Chambéry
- ou un passage inférieur en rive droite de La Leysse



## Observation n°59 (Web)

Par Elodie Mermet

Déposée le 10 janvier 2022 à 18 h38

Bonjour,

Je me permet de participer à l'enquête publique concernant la requalification de le RD 1006.

Il est indispensable de prévoir un aménagement pour les vélos dans ce projet. Celui ci viendrait compléter la voie verte, rive droite de la Leysse. Cette dernière étant très utilisé par les piétons notamment.

De plus, il est maintenant indispensable de réfléchir aux types de transport à mettre en valeur dans le futur. La voiture étant très polluée (même celle électrique!) et très coûteuse il est important d'envisager les transport de l'avenir surtout ceux qui respecte l'environnement et favorise la santé des usagers : le vélo.

Il est aussi important, a mon sens, de réfléchir à une voie de bus/vélo, qui permettrait de faciliter la venue des personnes souhaitant utiliser les transport en commun, notamment en terme de rapidité.

Mettons en place le monde de demain et chacun.e à son échelle. Que les municipalités se montrent responsable!

Merci de m'avoir lu et merci de mettre en place un projet qui réponde au enjeu environnementaux actuels!

D'ailleurs il est peut être important de rappeler que couper les arbres le long de la Leysse, ne résouds en rien les problèmes, mais ne fait qu'amplifier les dégâts lors des crues de la Leysse. Les arbres servent, via notamment leurs racines à stabiliser les berges. Merci donc d'arrêter les coups des arbres existant!!!! Il n'y a pas besoin d'être ingénieur pour le savoir...

Cordialement

## Observation n°58 (Web)

Par Audrey THOMAS

Déposée le 10 janvier 2022 à 17 h54

Bonjour,

Habitant rue de la Parpillette à La Ravoire, je me déplace quotidiennement à vélo, ponctuellement en voiture ou à pied, et très peu en transports en commun (pour cause de manque de fréquence). Je suis heureuse que la problématique de la RD1006 soit abordée, du fait de ses nuisances sur notre quartier. Je déplore cependant que la priorité soit toujours mise sur la fluidification du trafic routier, sans aborder de manière plus volontaire l'accompagnement vers des mobilités actives. Il est essentiel de faciliter les déplacements depuis la périphérie mais il est obsolète de raisonner uniquement en terme de trafic automobile.

Voici quelques observations sur le projet présenté, je vous remercie pour votre lecture.

- Bravo pour l'aménagement de trottoirs et l'amélioration des continuités modes doux au sein du quartier de la Madeleine, cela manque. Circuler à pied le long de la RD1006, simplement pour aller prendre le bus, est aujourd'hui un véritable défi qui n'est pas accessible à tous. Il me semble cependant manquer sur le plan des aménagements l'arrêt de bus situé à l'est du carrefour Gustin

côté Leysse, face au chemin du sous-bois, est-il supprimé ou est-ce une erreur d'affichage ?

- La voie verte en rive droite de La Leysse, très appréciée, est aussi très fortement utilisée, et sa fréquentation tend à augmenter. Elle est régulièrement surchargée car c'est aujourd'hui le seul axe sécurisé pour les piétons, sportifs, familles et cyclistes se déplaçant dans cette zone. Elle est par ailleurs utilisée par des publics très différents, avec des rythmes et usages différents : familles avec enfants, propriétaires de chiens, randonneurs (à pied, à vélo, en roller...), joggeurs, vélo tafeurs pressés (dont je fais souvent partie, en essayant de vivre en bonne intelligence avec tous ces usagers), et parfois même scooters et autres véhicules motorisés qui n'ont rien à faire là. Enfin, certaines portions de la piste sont particulièrement sombres la nuit et les piétons ne sont pas visibles. Il manque une étude du trafic et des usages sur cette voie dans cet état des lieux de la RD1006 et de son périmètre. Un autre axe cyclable principal s'avère indispensable afin de limiter les conflits, d'accompagner le développement des circulations cyclistes et également de gérer les périodes de fermeture de la voie verte (par exemple lors d'interventions sur les digues de la Leysse). Il est donc regrettable que des bandes cyclables ne puissent être prévues le long de la RD1006, comme sur la RD1201 le long du lac du Bourget, en complément de la voie verte pour les cyclistes les plus pressés et conformément à la réglementation (loi LOM).

- Je constate assez régulièrement le non-respect par certains automobilistes du feu permettant la traversée « sécurisée » et privilégiée des piétons et cycles face à la passerelle Gilles Boisvert. Avez-vous une solution pour renforcer le respect des carrefours à feux et traversées modes doux ?

- Sur ce carrefour RD1006 / rue de la Parpillette, merci d'améliorer l'insertion de la rue de la Parpillette vers la RD1006 direction VRU (complexe actuellement car blocage par le tourne à gauche et pas d'espace pour se stocker au milieu quand le feu est au rouge) : revoir la position des feux, a priori bien pris en compte sur le plan mais difficile de le vérifier à cette échelle.

- Je tiens à signaler la dangerosité du panneau lumineux de la carrosserie Lambert, qui en plus de créer une pollution lumineuse pour les habitants du quartier, engendre une gêne visuelle pour les automobilistes au niveau du carrefour Gustin/Tilleuls, en particulier la nuit. Est-il prévu de revoir (voire supprimer !) cet aménagement dans le cadre du projet ?

- Merci de bien interfacier l'aménagement cyclable sur le carrefour de la Trousse avec l'aménagement cyclable se continuant vers Challes, il n'est pas traité sur le plan des aménagements proposés et je ne vois pas comment va s'effectuer la liaison et la traversée depuis la piste bidirectionnelle côté parking de covoiturage vers la bande cyclable de l'autre côté.

- Idem bien traiter le raccordement cyclable entre le giratoire de la Trousse et la voie verte de La Leysse, la jonction actuelle n'est pas des plus lisibles ni des plus commodes, avec un bout en partage de trottoir et des cycles de feux inadaptés, j'espère que le futur aménagement améliorera cette liaison.

- Prévoir des espaces communs cycles / piétons suffisamment larges pour qu'ils soient réellement fonctionnels et partagés sans conflits.

- Le nombre de traversées de routes est important au niveau du futur carrefour de la Trousse. Malgré

les aménagements prévus (plateaux, marquage...), l'absence de sécurisation par feux des traversées comme c'est le cas actuellement pourrait avoir des conséquences négatives en terme de sécurité des modes doux, tant aux heures de pointe compte tenu du trafic, qu'aux heures creuses avec des vitesses plus élevées. Est-il prévu un suivi après mise en service, afin de procéder à des adaptations le cas échéant ?

Merci pour votre prise en compte de ces observations.

## **Observation n°57 (Web)**

Par Thierry FORCET

Déposée le 10 janvier 2022 à 17 h49

Ce projet devrait être complété par la création de bandes cyclables sur toute la longueur de la future voirie pour répondre à un usage "utilitaire" en complément de la voie verte existante en rive droite de La Leysse plus adaptée aux usages "loisirs".

## **Observation n°56 (Web)**

Par Pierrick TALUY

Déposée le 10 janvier 2022 à 16 h23

Des largeurs insuffisantes pour concilier les usages ?

En parcourant le très bon article du Dauphiné Libéré du 09/01/2022, on y apprend que le porteur du projet affirme qu'il est impossible de trouver un espace suffisant pour concilier les usages.

<https://www.ledauphine.com/societe/2022/01/09/rd-1006-l-association-roue-libre-veut-un-amenagement-cyclable-de-qualite>

Plusieurs observations sont effectuées :

- les profils en travers de la RD1006 indiquent qu'il reste une vaste bande végétalisée au Nord de la chaussée dont une portion pourrait être allouée à un autre usage que celui d'un espace végétalisé (cette bande a une largeur variable, généralement voisine de 2,50 m),
- les largeurs de voirie au niveau des espaces en 2x1 voies sont ponctuellement au-delà des recommandations du CEREMA puisqu'une largeur minimale de 6,50 m permet le croisement des bus et des PL à 50km/h. Le profil FF' fait état de 7,15 m hors bordures et le trottoir proposé mesure 2,00 m de large. Une voie verte nécessite un minimum de 3,00 m de large et des contraintes ponctuelles peuvent rendre obligatoire des pincements à 2,50 m. Ces pincements doivent être évités autant que possible et rester très peu fréquents. En abaissant la largeur de voirie à 6,50 m, les minimums requis pourraient être atteints sans difficulté technique importante.
- A titre de comparaison, la largeur de voirie située à 45 m à l'est du profil BB', correspond précisément à cette recommandation de 6,50 m. Dans cette zone, le trottoir et la plate-bande graminées occupent déjà un espace d'au moins 3 m de large, permettant un usage en voie verte avec

des impacts mineurs sur le projet.

Il ressort de ces éléments qu'un aménagement de type voie verte est envisageable sur le côté sud du projet et qu'il n'imposerait que des retouches minime au réaménagement d'ensemble.

Dès 2008, le CERTU effectuait des formations sur le partage de la voirie. On retiendra notamment les pages 27 et 28 du document ci-joint qui hiérarchisent la conception routière avec une priorité donnée aux piétons et cyclistes. Depuis les évolutions réglementaires n'ont fait que renforcer celle-ci en rendant obligatoire la réalisation des aménagements cyclables (L228-2 et L228-3 du code de l'environnement).

Enfin, lorsque l'espace est contraint, les aménageurs n'hésitent plus à imaginer des solutions dénivelées pour concilier et sécuriser les différents usages.

#### **Document joint**

- [Document n°1](#)

### **Observation n°55 (Web)**

Par Dominique Didier Laurent

Déposée le 10 janvier 2022 à 09 h59

A une époque où on évoque en permanence les problèmes de pollution et de déplacements doux, il serait bien d'intégrer dans le projet, des pistes cyclables et voies piétonnes. Merci d'avance.

### **Observation n°54 (Web)**

Par Gérard CLARAZ

Déposée le 10 janvier 2022 à 07 h28

Je constate que ce projet ne prend pas en compte les déplacements à vélo alors que je vous rappelle qu'en vertu de l'article L228-2 du Code de l'Environnement que « à l'occasion des réalisations ou des rénovations des voies urbaines (...) doivent être mis au point des itinéraires cyclables pourvus d'aménagements prenant la forme de pistes, de bandes cyclables, de voies vertes, de zones de rencontre.

La voie verte existante sur la rive droite de la Leyse est à certaines heures de la journée déjà saturée car elle ne fait que 3 mètres de largeur avec des passages plus étroits.

Comme elle est utilisée par tous les types de cyclistes mais également par beaucoup de piétons, des familles avec des poussettes et leurs chiens, des trottinettes électriques, voire même des scooters, il me paraît évident que la création d'une bande cyclable de chaque côté de cet itinéraire est d'une impérieuse nécessité.

### **Observation n°53 (Web)**

Par Martine JOURDAN PASQUIER

Déposée le 9 janvier 2022 à 21 h15

- La traversée vélos au niveau de l'Eglise Sainte Thérèse devrait être revue car en face pas de pistes cyclables qui permettraient de rejoindre maison rouge et la Ravoire
- sécurisation piétonne et vélos au niveau du deuxième pont au dessus de la Leysse
- Le carrefour de la trousse est un casse tête pour les piétons et les vélos
- Il serait bien d'avoir sur la rive gauche de la Leysse une végétalisation
- Il y a 2 tourne à gauche assez dangereux

## **Observation n°52 (Web)**

Par Barbara Richard

Déposée le 9 janvier 2022 à 21 h03

Pourquoi cette portion de la RD est-elle qualifiée de voie d'accès alors que sa fonction historique est de permettre le passage depuis Monge à St alban-Leysse. Le projet de Grand Chambéry oublie également qu'il y a de la vie de part et d'autre de la RD 1006.

Sans compromettre le volet fluidité pour l'accès à la VRU, ce projet doit être une opportunité pour pacifier la circulation sauvage qui règne sur cette chaussée rectiligne: en effet, dès qu'il n'y a plus de bouchon, ce n'est qu'une succession d'excès de vitesse et de démonstration de puissance des motos. Il s'agit d'une véritable violence routière que nous-autres, les riverains, subissons dans notre quotidien: insécurité, nuisance sonore et pollution.

Il faudrait profiter de la requalification pour aménager cet axe en ne laissant plus la possibilité aux automobilistes et deux roues d'aller trop vite, quelques courbes rapprochées donnant un effet de chicane les empêcheraient aisément d'aller trop vite. (c'est ce qu'on ressent sur les aménagements sur les berges du lac vers Tresserve)

L'accès aux vélos permettrait également de faire baisser la vitesse des voitures et de rendre les liaisons d'un quartier à l'autre plus simple.

Merci de prendre en considération cette demande.

## **Observation n°51 (Web)**

Anonyme

Déposée le 9 janvier 2022 à 19 h05

Cycliste, je souhaite que tous les débouchés de route de barberaz ou la Ravoire sur la rd1006 permettent de rejoindre de façon sécuritaire la piste cyclable et la zone commerciale. Comme il n'y a que 3 ponts sur la leysse, des bandes cyclables s'avèrent nécessaires en plus. Ces bandes peuvent également délester l'actuelle piste cyclable, trop étroite, très fréquentée, à la fois par des vélos et des piétons. Par ailleurs, il est nécessaire de prévoir des éclairages sur les pistes cyclables!!! Merci d'amender en ce sens le projet.

## **Observation n°50 (Web)**

Anonyme

Déposée le 9 janvier 2022 à 14 h35

Je trouve très la mise en place de bandes cyclables le long de la RD 1006 utile. En effet, la piste cyclable rive droite de la Leysse est un lieu de promenade très agréable pour les familles, laissons leur ce lieu et privilégions la circulation cycliste le long de la route.

## **Observation n°49 (Web)**

Par Anne Basin

Déposée le 9 janvier 2022 à 10 h49

Bonjour,

Cycliste, je souhaite que tous les débouchés de route de Barberaz ou la Ravoire sur la rd1006 permettent de rejoindre de façon sécuritaire l'allée verte et la zone commerciale. Comme il n'y a que 3 ponts sur la Leysse, des bandes cyclables peuvent s'avérer nécessaires. Ces bandes peuvent également délester l'allée verte, qui est étroite, aux heures d'affluence. Merci d'amender en ce sens le projet.

Cordialement, Anne Basin

## **Observation n°48 (Web)**

Par Hervé Lemaire

Déposée le 9 janvier 2022 à 09 h08

Pourquoi ne pas continuer la piste cyclable le long de la Leysse et passer sous le pont de la trousse pour éviter ce carrefour dangereux pour les cyclistes.

## **Observation n°47 (Web)**

Par Charles BIONDA

Déposée le 8 janvier 2022 à 14 h01

Une bande cyclable sur la RD 1006 est indispensable compte tenu de l'étroitesse de l'avenue verte et de l'augmentation exponentielle des utilisateurs des modes doux de déplacement.

On en voit la nécessité le long du lac où les deux aménagements existent et sont parfaitement complémentaires surtout l'été où la voie lacustre est saturée.

## **Observation n°46 (Web)**

Par Géraldine Lemennicier

Déposée le 8 janvier 2022 à 11 h34

Bonjour,

Je suis nue propriétaire du bien situé au 16 ter route de Challes dont l'accès se fait actuellement par un droit de passage chez Mme & Mr Bedin habitant 16 bis route de Challes.

A l'occasion de la rencontre de chaque riverain par l'équipe de Grand Chambéry, il y a environ deux ans, ces derniers (Mme Crosaz et Mr ...?) s'étaient engagés à régler le problème d'accès futur à ma propriété et les droits de passage inhérents.

J'interviens pour être sûr que cet engagement soit respecté.

Naturellement, je me tiens à votre disposition pour tout échange.  
Cordialement

## **Observation n°45 (Web)**

Par Clément Edouard

Déposée le 8 janvier 2022 à 11 h07

De nombreux arbres perdurent encore sur ce secteur.

Il semble vital de préserver ces espaces verts dans le cadre de la volonté de revegetalisation de la ville.

## **Observation n°44 (Web)**

Par Régine Bouscasse

Déposée le 8 janvier 2022 à 09 h26

Il me paraît très important de prévoir une piste cyclable en site propre sur cet axe.

Merci

## **Observation n°43 (Web)**

Anonyme

Déposée le 8 janvier 2022 à 07 h55

bonjour

le dossier d'enquête préalable à l'utilité publique ne devrait-il pas comprendre un plan général des travaux ?

absence du dossier d'enquête parcellaire ?

cordialement

## **Observation n°42 (Web)**

Par Sylvain BERGER

Déposée le 8 janvier 2022 à 07 h40

Bonjour,

// Observations en faveur de la mobilité des cyclistes valides et des cyclistes à mobilité réduite usagers de handbikes, troisième roue, vélos couchers, vélo Benur dont l'utilisation est promue par Synchronstation.

// Un nouvel espace cyclable en rive gauche de la Leysse sous la forme d'une piste sécurisée sur la longueur de la future voirie est indispensable et complémentaire à la voie verte existante en rive

droite.

En vertu des articles L228-2 du Code de l'Environnement et suivants, « à l'occasion des réalisations ou des rénovations des voies urbaines (...) doivent être mis au point des itinéraires cyclables pourvus d'aménagements prenant la forme de pistes, de bandes cyclables, de voies vertes, de zones de rencontre (...) » un aménagement cyclable le long de la RD 1006 entre les carrefours de la Garatte et de la Trousse doit être intégré au projet.

Pour répondre à tous les usages du vélo, il faut compléter ce projet par l'ajout de bandes cyclables à l'exemple de la réalisation réussie sur la Route des Rives du Lac (RD2101) le long du lac du Bourget avec des bandes cyclables en complément de la voie cyclable sur berges.

Le bout de piste cyclable prévu au nord du rond-point de la Trousse est insuffisant. Un aménagement cyclable global doit permettre aux cyclistes de rejoindre toutes les dessertes que le carrefour giratoire offre aux automobilistes et notamment l'interconnexion avec la voie verte de la Leysse.

// L'aménagement du rond-point de la Trousse doit être sécurisé et ne pas exposer les cyclistes aux automobilistes en réaccélération au sortir du rond-point. Dans ce secteur, selon le projet présenté, les piétons et les cyclistes auront un cheminement commun dont la largeur est incompatible avec cet usage mixte (un minimum de 4 à 5 m est recommandé).

Selon le projet, sur un transit cyclable Est-Ouest au niveau de ce secteur, le nombre de traversées de routes est important et les cyclistes (comme les piétons) ne bénéficieront plus des cycles d'arrêt de circulation du carrefour à feux. Cet inconvénient pourrait être majeur en termes de sécurité, tant aux heures de pointe compte tenu du trafic, qu'aux heures creuses compte tenu du dimensionnement du rond-point, favorable à des vitesses élevées.

Les plans du projet indiquent la présence de doubles-voies à l'approche et en sortie des carrefours de Barberaz et La Ravoire. Ce type d'aménagement va favoriser des dépassements inadaptés et des vitesses incompatibles avec la sécurité des piétons et des cyclistes. Nous demandons à ce que le projet soit revu pour que les aménagements des carrefours ne permettent pas ce type de dépassement.

Angle Nord du projet :

Il est prévu une piste bidirectionnelle qui franchit la Leysse par le côté Nord de la RD 1512 et se raccorde sur la voie verte de la Leysse devant Ekosport. Nous demandons une nette amélioration du franchissement de la RD 1512 en raison d'un cycle de feux inadaptés pour les cyclistes et d'un dégagement beaucoup trop court pour permettre la giration dans de bonnes conditions. La connexion de la piste bidirectionnelle du projet de la Trousse sur ce franchissement nécessite d'intégrer cette amélioration dans le projet.

// Angle Est du projet :

Les plans du projet indiquent l'existence d'une piste bidirectionnelle au Nord de la RD1006 en direction du carrefour du roc noir. Nous nous interrogeons sur l'interconnexion de cette piste avec les bandes cyclables existantes dans un environnement particulièrement routier.



// Partie Ouest du projet :

Un maillage supplémentaire de façon à permettre le franchissement de la RD1006 et de la Leysse à hauteur de la rue de la libération à Barberaz est crucial. Il s'agirait notamment de désenclaver ce quartier au profit des citoyens souhaitant se déplacer en mode actif. Ce maillage supplémentaire pourrait prendre la forme d'une passerelle qui enjambrerait la RD1006 et la Leysse afin de s'interconnecter sur la voie verte existante.

Recevez l'expression de mes sentiments dévoués,

Sylvain Berger

## **Observation n°41 (Web)**

Par Jean Pierre Brunet

Déposée le 8 janvier 2022 à 00 h16

Bonjour,

Je réagis à la lecture de ce projet car les déplacements vélos ne sont pas pris en compte dans sa réalisation

La voie verte en rive droite de la Leysse est déjà bien saturée et ne permet pas aux cyclos qui vont à leur travail de rouler correctement à une allure supérieure à 15km/h.

En effet une majorité des cyclos qui utilisent ce moyen de locomotion sont équipés aujourd'hui de VAE qui leur permet de se rendre plus rapidement sur leur lieu de travail (vitesse maxi assistée = 25km/h).

Une voie verte est accessible à tous les déplacements doux, aux familles, aux promeneurs et ne permet pas aux utilisateurs de VAE qui vont à leur travail de cohabiter correctement sans risque d'accident.

Je pense qu'il faut profiter de ce projet pour mettre en place des bandes cyclables sur la totalité de la RD1006. L'article L228-2 du code de l'environnement impose lors de la rénovation de voies urbaines, la création d'aménagements cyclables prenant par exemple la forme de bandes cyclables comme cela a été le cas au bord du lac du Bourget entre Aix les Bains et le rond point de Terre Nue.

Au nom des cyclos je vous demande de prendre en compte mon observation

Bien cordialement

## **Observation n°40 (Web)**

Anonyme

Déposée le 7 janvier 2022 à 20 h46

Nécessité d'installer un aménagement cycliste.

## Observation n°39 (Web)

Anonyme

Déposée le 7 janvier 2022 à 18 h18

Ce projet ne respecte pas vraiment les obligations nationales en matière d'environnement et de déplacements doux (la voiture est encore number one dans les différents scénarios et c'est bien dommage). Je suis utilisatrice de voiture pour mon quotidien mais dès que je peux, je m'organise autrement ; pensons au futur très proche et aux générations qui vont avec (et qui sont déjà très sensibilisées à ces problématiques).

La piste cyclable déjà existante le long de la Leysse entre Garatte et La Trousse est déjà bien saturée par le mix piétons, vélos, poussettes, etc et avec des aménagements pas toujours sécuritaires à certains endroits. Donc ne pas prévoir un "doublement" de bande cyclable sur cette future voie est incompréhensible (comme cela a été mis en place entre Aix les Bains et le rond point des Mottets). Je parle en tant que pratiquante de cyclotourisme et je ne suis certainement pas la seule à avoir cette opinion.

En espérant que ces quelques réflexions puissent "peser dans la balance"...

## Observation n°38 (Web)

Par Frédéric Péliisson

Déposée le 7 janvier 2022 à 09 h01

Bonjour, voici un exemple d'aménagement qu'il faudrait réaliser pour les vélos sur cet axe, idéalement au centre de la rue, sur le modèle des chrono vélo de Grenoble. Sur les carrefours, les voitures doivent se retrouver en traversée des espaces dédiés aux vélos et piétons, et non l'inverse.

### Document joint

- [Document n°1](#)

## Observation n°37 (Web)

Par Axel Charles

Déposée le 6 janvier 2022 à 22 h37

"Face à ce constat connu depuis plusieurs années, différentes études ont été menées dans le but de requalifier cet axe pour lui permettre en premier lieu d'assurer sa fonction de voie structurante de liaison à la voie rapide urbaine. Pourtant aucun projet d'envergure n'a abouti jusqu'à ce jour." (page 6 de la notice explicative)

Pourquoi les anciennes études n'ont pas abouties ? Pourquoi en 2022 ce vieux projet ressort des cartons ?

"Des données sont communes à tous les scénarios envisagés : l'ensemble des scénarios vise à conférer un rôle structurant à l'axe Est-Ouest, le fluidifier pour les transports motorisés et rendre lisible cette hiérarchie" (page 10 de la notice explicative)

Pourquoi ce postulat de départ ?

"L'intérêt est de rendre cet axe assez compétitif pour ne pas inciter les automobilistes à utiliser des accès secondaires non adaptés et très souvent saturés au détriment des résidents desservis par ces accès secondaires." (page 7 de la notice explicative)

Pourquoi un seul scénario (de fluidification de la RD1006) est étudié et aucun scénario alternatif n'est proposé dans le dossier ?

Pourquoi aucune piste de solution aux problèmes de trafic et de transit... à long terme n'est esquissée ?

Pourquoi la projection ne prend pas en compte les trafics qui seront induits par la réalisation du projet... avec un risque de retour au point de départ de saturation de cet axe ?

Pourquoi ce projet occulte la prise en compte des engagements locaux et nationaux en matière de consommation de ressources fossiles et d'émissions de gaz à effet de serre ?

Enfin où est l'intérêt public de ce dossier ?

## **Observation n°36 (Web)**

Anonyme

Déposée le 6 janvier 2022 à 21 h21

Bonjour,

Aujourd'hui tout citoyen informé sur la crise environnementale à envie de participer à une transition écologique.

Cela s'inscrit notamment par une remise en question de nos choix de déplacement.

En écoutant les personnes réticentes à faire le choix du vélo on entend très souvent l'argument du danger de cohabiter avec les voitures, du manque d'infrastructures cyclables.

Il est vraiment important que vous ayez un point de vue long termiste sur des choix d'aménagement qui doivent être qualitatifs pour durer dans le temps : l'idéal étend une vraie piste cyclable au niveau du trottoir en faisant un trottoir suffisamment large pour que piétons et cyclistes puissent cohabiter sereinement.

Ces dernières années Grenoble, ville voisine, a fait une belle avancée au niveau de ses infrastructures, inspirez-vous de son travail.

Je vous invite aussi à inclure dans le projet des associations vélos afin d'avoir un avis conseil par de vraies pratiquants du vélo plutôt qu'un bureau d'étude qui n'aura qu'une vision hypothétique du territoire.

Cordialement,

Annabelle F

## Observation n°35 (Web)

Anonyme

Déposée le 6 janvier 2022 à 19 h45

Monsieur le Commissaire enquêteur,

Je déplore le manque de prise en compte des cyclistes et plus globalement des modes doux dans un aménagement urbain de telle ampleur. En 2019, Chambéry arrivait 2ème au baromètre des villes cyclables de 50000 à 100000 habitants. Sur le papier ça envoie ! Mais quand on regarde la réalité, peut mieux faire... Cycliste et piéton du quotidien, il m'arrive souvent de prendre la voiture car je ne me sens pas suffisamment en sécurité notamment autour de la RD1006 et du carrefour de la Trousse, alors que j'habite à deux pas. J'aimerais que les choses évoluent dans le bon sens, celui de la qualité de l'air, du calme, de la sécurité en tant que cycliste et piéton. Malheureusement, le projet reste focalisé sur la voiture. On est en 2022 et on se croirait dans les années 70-80. A l'heure de la Loi Climat & Résilience, il serait plus que temps de faire évoluer ce projet dans le bon sens. Merci de votre attention.

## Observation n°34 (Web)

Par Adrien PAPA

Déposée le 6 janvier 2022 à 19 h29

Le projet d'aménagement soumis par le Grand Chambéry est insatisfaisant dans le sens où il fait la part belle aux déplacements automobiles, cette époque est révolue !

Il semble non conforme à la loi Laure, puisqu'il ne présente pas d'aménagement cyclable sur ses emprises. Pour justifier cela, le Grand Chambéry se réfère à son propre PLUiHD, qualifiant cette voirie d'accès à la VRU. Un accès à une voie rapide d'un kilomètre c'est fort, remontra-t-on jusqu'aux Elephants ?

Pour les vélos, de la peinture et des boutons poussoirs, comme dans les années 80...

Pour justifier le besoin de fluidifier la circulation automobile, l'étude table sur la création de près de 4000 emplois dans l'agglomération Sud. Ce ne seront que des automobilistes qui devront rejoindre la VRU après une journée de travail ! Aucun n'habitera à proximité ? Aucun n'utilisera le vélo pour se déplacer ? Aucun ne télétravaillera ?

En revanche les habitants des quartiers avoisinants sont priés de traverser le "boulevard urbain" pour ne pas gêner les voitures ! On parle de d'axe "compétitif" pour les automobilistes dans le dossier !

Traverser pour aller sur la voie verte où la circulation vélo progresse elle aussi ! Cela a été oublié dans le dossier. Et lors des travaux sur la digue, les cyclistes iront se perdre dans la zone du Pradian où les aménagements sont catastrophiques.

7,7M€ où les modes doux sont relégués à un très lointain second plan, tout pour la bagnole ! Dommage car ce nouvel axe pourrait être le point de départ pour une ambition à l'échelle de l'agglomération, de Bassens vers Challes, du centre ville vers Roc Noir, etc... Il faut changer de cap !

## Observation n°33 (Web)

Par Guillaume Jouan

Déposée le 6 janvier 2022 à 16 h53

Bonjour. Merci de vous préoccuper de cette portion de route encombrée et dont la chaussée est en très mauvais état. Je l'emprunte à vélo en roulant au milieu de la voie car je tomberais à coup sûr si je tenais ma droite. C'est un peu ma faute car je n'ai pas de vtt suspendu avec des freins à disques. Je prends le risque quand même car les autos sont respectueuses pour la plupart et que sur l'avenue verte sud quand il n'y a pas trop de travaux je dois cohabiter avec les piétons, chiens et poussettes compris, faire attention aux racines et au manque de visibilité (courbes, pont, intersections). Donc rouler avec les doigts sur les freins.

Pour me déplacer dans l'agglomération à vélo je suis plus rapide qu'en auto, une chanson mi-centenaire le proclamait à l'époque où la voiture individuelle déterminait les aménagements urbains. Quelle époque ! Hah. Je passe quand même parfois en voiture pour aller dans les Bauges, c'est plutôt fluide globalement une fois la RD1006 passée. Pas grave, je rattrape ensuite le temps perdu, et puis les skis sont un peu contraignants à transporter sur mon vélo. Finalement je privilégie souvent l'entrée Revard, par la route de Grésy sur Isère. Je suis un automobiliste heureux finalement, parce que la voiture je la prends pour mes loisirs. Bon, c'est une enquête publique et pas une carte postale pour ma tata. Alors que retenir ?

Je suis un habitant moyen de Chambéry, sauf qu'avant j'habitais dans des villes. Chambéry c'est petit et étroit, avec des communes « champignon » autour. Comme dans le centre-bourg il n'y a pas ces gros pavés des temps anciens qu'on voit dans des agglomérations plus développées, ça devrait être facile de circuler à vélo. En fait, pas trop : pour se déplacer rapidement il vaut prendre les voies automobiles.

Il y a 25 ans on a aménagé des "voies vertes". Avant il n'y avait rien, même si c'est difficile à imaginer. Il y en a une qui longe la RD1006, justement, et c'est vrai qu'il n'y a pas vraiment d'alternative douce et roulante à travers Mérande, Bassens, Saint Alban Laysse. Mais si l'on renforce la RD1006, que l'on fluidifie le trafic automobile, qu'on renforce donc le trafic automobile, comment entrer/sortir de cette voie réservée ? S'arrêter pour s'insérer ? appuyer sur un bouton et attendre pour traverser ? comme à Cognin, avant de rejoindre l'ancienne route de Lyon. A vélo relancer sa machine demande à chaque fois de l'énergie. On n'est pas là pour faire du sport ! c'est juste un moyen de transport.

J'ai l'impression que je ne vais pas me reporter vers l'avenue verte. Le projet annonce un giratoire bien calibré ? à vélo les giratoires sont très compliqués, même si les automobilistes sont bienveillants. Je le sais car je prends celui de Voglans-Landiers-nord avec des petites poussées d'anxiété (c'est un autre secteur de l'avenue verte mais c'est pas loin). Jamais avec des enfants, grands dieux ! non.

C'est sûrement idiot, mais pour fluidifier le trafic ne faut-il pas réduire le flux automobile ? Un scoop, jamais énoncé : il paraîtrait que les gens prennent davantage leur vélo quand ils ont l'impression de pouvoir rouler en sécurité.

Est-ce que la voiture c'est pas le top pour se déplacer ?! en sécurité, toujours au sec, pas cher surtout pour une poignée de kilomètres en ville, stationnement aisé (Chambéry a construit plusieurs parking à deux pas du centre, c'est génial), hyper-centre hyper accessible (grâce à l'action des commerçants). Franchement à part la pollution et le bruit, le stationnement payant à force, je ne vois

pas pourquoi je ne prendrais pas la voiture. Dans mon habitacle ça va, en plus j'ai un petit sapin qui sent bon. Et puis mon SUV sent bon le neuf. Il y a des bus ? ouais mais c'est pas pratique, faut prendre un ticket, c'est vraiment un truc pour les scolaires et les retraités. Moi je suis indépendant. En plus les élus ont toujours dit qu'ils allaient améliorer encore la capacité des infrastructures auto. Limiter la vitesse à 30 km/h ? de toute façon c'est la vitesse moyenne en voiture ; la VRU à 70 km/h ? pas mal, je serais moins stressé pour m'insérer ou sortir et puis quand il y a du monde on roule pas plus vite que ça. Sur ces deux derniers exemple les élus pourront protester de leur action volontariste vers le durable, pour pas un kopeck. Par contre, faire des aménagements pour améliorer la sécurité et assurer les continuités cyclables, ça demande un peu de courage et de clairvoyance.

1- J'émet un avis défavorable sur ce projet. Je reproche un manque de visibilité globale sur la mobilité douce dans l'agglomération : ce projet automobile nuit au seul axe cycliste structurant et ne montre aucun souci de concilier la multimodalité

2- Ce projet sur la RD1006 fait montre d'une étroitesse de vues stupéfiante, car très éloignée des discours de campagne électorale. Des promesses de candidat qu'on oublie une fois élu ? Cela me semble peu respectueux de la démocratie. Il s'agissait d'agir pour le développement du vélo à travers l'agglomération.

3- Ce projet ne donne aucune volumétrie autre qu'automobile. Or ces dernières années l'usage du vélo augmente, très fortement depuis 2019. Alors que beaucoup de nouveaux habitants sont attendus aux abords de la RD1006, le projet ne vise pas à les encourager aux mobilités douces. Il appert que l'aménagement restera insuffisant même à court terme. C'est l'inconvénient de reprendre de vieux projets sans les actualiser.

4- Je souhaite un état financier un peu plus détaillé où apparaîtraient les aménagements doux. Il n'y a pas un centime de visible pour les dépendances cyclables, « aménagement de surface » me semble un peu court.

Je suis un automobiliste moyen, je suis un cycliste au quotidien, je roule dans l'agglomération et j'en sors aussi. Le projet est cohérent avec une politique globale, pourtant considérée comme dépassée à peu près partout dans les pays développés du continent européen. Ce projet ne fait aucune part au déplacement doux, voire même il le rejette puisqu'il est plus compliqué et donc plus onéreux de reprendre des aménagements après-coup. D'autant que ça reporte les choix un peu courageux à une mandature suivante. Ce n'est pas juste un manque d'ambition, mais je ne participe pas pour l'invective. En tant que contribuable je suis en colère, déçu en tant que citoyen, globalement résigné car je savais ne pouvoir rien attendre.

Je mène ma vélorution sur mes deux roues, et rien à personne ne doit... d'honneur.

## **Observation n°32 (Web)**

Par Paul CLAUSS

Déposée le 6 janvier 2022 à 16 h43

Les enjeux du projet de requalification de la RD 1006 et du carrefour de la Trousse concernent uniquement la gestion du trafic automobile :

? » - la fluidification de l'écoulement du trafic

? - l'optimisation du fonctionnement des intersections existantes

? - la requalification de l'espace public

? - la sécurisation des déplacements

? - l'amélioration de l'orientation des usagers «  
(page 7 de la notice explicative)

Le projet proposé ne comporte pas de vision prospective sur les sujets de mobilité urbaine. Le projet proposé ne prend pas en compte les enjeux environnementaux du futur pour que les villes restent vivables dans un contexte d'augmentation de la température moyenne de plus de 2°C à l'échéance de la fin du siècle. La baisse de la circulation automobile accompagnée d'une augmentation des autres modes de déplacements (vélo, transports en commun, marche à pied) sera pourtant indispensable. Le projet proposé n'aborde absolument pas cette question.

Pour faire un parallèle médical (dont je ne suis pas spécialiste), une opération des vaisseaux coronaires sans conseiller au patient d'arrêter de fumer, de modérer sa consommation d'alcool, de modifier son régime alimentaire, ou de reprendre une activité sportive, serait considérée comme absurde.

Je demande donc au commissaire enquêteur de donner un avis défavorable à l'utilité publique du projet proposé. Il s'agit d'un projet mono-fonctionnel qui ne prend en compte que les effets (la congestion de la circulation automobile) sans analyser ni traiter les causes. Contrairement à l'analyse du maître d'ouvrage, les 7,6 M€ d'argent public nécessaires ne me semblent donc pas bien utilisés dans ces conditions.

Le projet devrait a minima :

- porter un objectif de réduction du flux de circulation automobile
  - intégrer des emprises de circulation pour les vélos et les piétons (autrement que par une simple matérialisation par des bandes colorées au sol au niveau des intersections)
- pour être considéré comme d'intérêt général.

## **Observation n°31 (Web)**

Anonyme

Déposée le 6 janvier 2022 à 13 h38

En tant que riverain, je suis effrayé par le but de ce projet: rendre plus fluide la circulation en l'aménageant comme une bretelle de la VRU.

des quartiers bien vivant sont situés de part et d'autre de la RD1006. Nous traversons la voirie quotidiennement par les 2 passages piétons. si la vitesse est augmentée, les voitures respecteront encore moins les passages piétons. Il en va de notre sécurité.

et que dire des nuisances sonores associées qui vont encore augmenter?

ce projet est passéiste et il convient de le modifier en conséquence.

Merci de prendre en compte cette observation.

## **Observation n°30 (Web)**

Anonyme

Déposée le 6 janvier 2022 à 13 h34

Bonjour,

ce projet est un rendez-vous manqué. il faudrait s'appuyer dessus pour transformer ce tronçon routier afin de l'intégrer dans son environnement composé de zones résidentielles. cet axe est défini comme bruyant, des solutions existent mais aucune n'est proposée.

En plus, ce projet a fait l'objet d'une décision de la part de l'Autorité Environnementale, référencée 2019-ARA-KKP-1966 (voir PJ). En page 3 de la décision, il est écrit : « Considérant que des mesures permettant de traiter les nuisances sonores générées par le trafic routier notamment la mise en œuvre d'un enrobé de type phonique sont prévues et que le pétitionnaire prévoit également la réalisation d'une étude afin de respecter les obligations réglementaires en matière de bruit ». Le rapport de présentation ne fait pas référence à cette étude et ne propose aucune mesure pour diminuer ou supprimer les nuisances sonores de l'ouvrage. (enrobés phoniques, géométrie moins rectiligne pour limiter la vitesse, dispositifs antibruits...)

Le projet est donc à revoir, il ne donne aucune évolution positive tant au niveau de la sécurité des piétons et des cyclistes, qu'en terme de nuisances sonore. Cette voie est considérée comme une accès à la VRU alors que des rues de zone résidentielles sont directement embranchées dessus. Le projet devrait avoir comme objectif la pacification de la circulation et la mixité des différents modes de transport.

Nous émettons un avis défavorable et attendons une modification du projet.

Cordialement.

Une famille riveraine à la RD1006.

### **Document joint**

- [Document n°1](#)

## **Observation n°29 (Web)**

Anonyme

Déposée le 6 janvier 2022 à 13 h25

Bonjour

Suite à la lecture du plan, je m'interroge sur la place du vélo dans le grand rond-point du carrefour de la Trousse.

Je ne vois pas de piste cyclable aménagée pour les vélos. Tout au mieux les voies sont partagées avec les piétons. Il faut couper au moins 3 fois la route quand on sort de la piste cyclable (le long de la leysse en provenance de Barberaz) et que l'on veut se rendre en direction de La Ravoire. Y-aura-t-il des feus pour permettre aux vélos de passer.

Et y-aura-il une piste cyclable au delà du rond point en direction de la Ravoire?

je suis cycliste et inquiète pour la sécurité des vélos à cette intersection.



## Observation n°28 (Web)

Par Thomas Cobessi

Déposée le 6 janvier 2022 à 12 h55

Monsieur le commissaire enquêteur,

Le 17/06/2019, conformément à la directive européenne 2002/49/CE relative à l'évaluation et à la gestion du bruit dans l'environnement, la direction des infrastructures et des voiries d'agglomération de Grand Chambéry a édité le Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement du réseau routier des voies communales gérées par Grand Chambéry et les communes de La Ravoire, La Motte-Servolex et Chambéry.

La dernière étape de ce plan consiste à recenser une liste d'actions permettant d'améliorer l'exposition sonore des concitoyens et à les organiser dans un programme global d'actions sur la période 2019 – 2023. En page 24, ce programme d'action mentionne bien la requalification de la RD1006 entre La Garatte et La Trousse, destinée à fluidifier et à sécuriser les déplacements. Or, dans le dossier de présentation du projet de requalification, il n'est absolument pas fait mention des nuisances sonores, alors que le plan le prévoit depuis 2019. Aucune disposition dans ce projet d'aménagement ne vise à réduire les nuisances sonores et améliorer la sécurité. Le projet ne tient pas compte du plan de prévention précité qui, de surcroît, a été édité par le pétitionnaire lui-même ! Le projet d'aménagement permettra peut-être de fluidifier la circulation grâce à l'aménagement de plusieurs tourne-à-gauche, mais aucune configuration de voirie ne permettra de limiter la vitesse des véhicules sur cette ligne droite de 600 m.

Actuellement, malgré la vétusté de l'enrobé, dès que la densité de circulation le permet, les véhicules accélèrent plus que de raison au démarrage de chaque feu, ce qui provoque d'importantes nuisances pour les riverains et aggrave l'insécurité routière de cet axe. En période nocturne, c'est au tour des motos de tenter des pointes de vitesse dangereuses. Le projet, tel qu'il est conçu, avec un enrobé neuf, conduira à augmenter significativement la vitesse générale des véhicules ainsi que les accélérations nocturnes inappropriées des deux roues, ce qui constituera une véritable augmentation de la violence routière et sonore. Les chiffres de la sécurité routière ont d'ailleurs tendance à se dégrader actuellement...

De plus, ce linéaire est emprunté par beaucoup de poids lourds très tôt le matin, la vétusté de l'enrobé engendre des vibrations dans leur châssis : chaque bosse engendre énormément de bruit. Nous espérons qu'il n'est pas projeté d'installer des dispositifs de type « gendarme couchés » qui augmenteront les nuisances sonores par le même phénomène.

C'est pourquoi, j'émet un avis défavorable au projet tel qu'il est présenté.

En conséquence, Monsieur le commissaire enquêteur je sollicite votre bienveillance à l'effet de bien vouloir prendre en compte la demande suivante : le pétitionnaire devrait se mettre en conformité avec les actions figurant dans le plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement du réseau routier. Cette mise en conformité semble techniquement simple et peu onéreuse : une solution pourrait consister à créer plusieurs chicanes double sens sur ce linéaire, permettant ainsi, en cassant la linéarité de l'axe, de pacifier facilement la circulation sans aucunement nuire aux objectifs de

fluidité du projet. Il s'agit également d'une disposition efficace pour atteindre des objectifs en terme de sécurité routière.

Une seconde piste serait d'adapter la formulation des enrobés tel qu'il a déjà été fait sur la rocade sud de Grenoble : des morceaux de pneus ajoutés dans les granulats permettent d'amoinrir le coefficient sonore de la chaussée.

Ma sollicitation n'est nullement une entrave au projet porté par Grand Chambéry mais une demande de prise en considération des principaux impactés : les riverains.

En espérant que ma demande sera prise en compte, je vous prie d'agréer, Monsieur le commissaire enquêteur, mes salutations respectueuses.

#### **Document joint**

- [Document n°1](#)

### **Observation n°27 (Web)**

Anonyme

Déposée le 6 janvier 2022 à 11 h23

Bonjour,

Un mot pour encourager le développement du vélo, pour une voie sécurisée c'est-à-dire avec une protection physique entre les véhicules et les vélos, trotinettes ...

Merci de prendre en considération les déplacements qui se font sans nuisance sonore, avec une efficacité énergétique incroyable et très économique, pour le plus grand nombre : petits comme grand!

Bien cordialement

### **Observation n°26 (Web)**

Par hugo wuyam

Déposée le 6 janvier 2022 à 10 h58

Bonjour,

en 2022 alors qu'on nous rabat les oreilles avec les questions environnementales il serait bon que tous nouveaux aménagements de voirie inclue un aménagement cyclable.

de se fait merci de le prendre en compte dans le réaménagement de la RD 1006 et cela sur toute la portion.

je ne peut que constater le retard de la ville et de l'agglomération sur les questions cyclable. En effet à part quelques voies historiques et quelques menus aménagements plus récents., rien...

Le territoire de chambéry tient dans un mouchoir de poche et pourtant c'est l' Amérique tout le monde se déplace en voiture, merci contribuer a changer les habitudes en offrant des aménagements cyclables adaptés.

Bonne journée.

Hugo WUYAM

## **Observation n°25 (Web)**

Par Alexis Grange

Déposée le 6 janvier 2022 à 10 h33

Bonjour,

J'observe qu'il n'y a pas de nouvelle piste cyclable prévu sur l'axe en question.

J'observe que la piste cyclable sur la rive nord est excessivement pas pratique, c'est à dire qu'elle ne cesse de passer sous des ponts, cassant l'élan des cyclistes.

J'observe que l'heure est au dérèglement climatique, et qu'il est inadmissible de favoriser la circulation des voitures, si on ne favorise pas en même temps celle des vélos.

Vous pourriez faire au moins une bande cyclable dans le sens Chambéry-> La trousse (sens de la montée). Dans le sens La trousse-> Chambéry, on peut aisément passer sur la rive nord sans trop se fatiguer, puisque ça descend.

Merci d'avance pour la considération,

Cordialement,

## **Observation n°24 (Web)**

Par Charbier Vincent

Déposée le 6 janvier 2022 à 08 h06

Merci d'avoir rappeler dans les observations cette loi d'obligation de réalisation d'aménagements cyclables lors de travaux sur les voiries.

Je suis surpris de découvrir que la première version de cette loi date de décembre 1999 ! Et d'en déduire que certaines réalisations sur Grand Chambéry n'ont semble t'il pas respecté cette obligation !

Je pense en particulier à l'avenue de Chambéry (qui traverse la zone commerciale de Bassens avec ses pictos vélos qui slaloment sur les trottoirs !) et qui nous sert de déviation lors de travaux sur la voie verte de la Leysse le long du nouveau projet !

Pour apaiser la ville, donnons enfin la place que les cyclistes (de plus en plus nombreux) méritent : arrêtons de fluidifier une énième fois la circulation des automobiles (ce qui n'apporte et n'apportera que bruit, pollution, vitesse, insécurité, accidentologie, sur-utilisation de l'espace public, coupures urbaines et future saturation...) et... fluidifions enfin les trajets vélos par des aménagements exemplaires.

Cette fois, on ne lâche rien !

## Observation n°23 (Web)

Par Pierrick TALUY

Déposée le 5 janvier 2022 à 16 h33

Un projet qui sera réalisé quels que soient les résultats de l'enquête publique avec de faibles possibilités de modifications ?

L'appel d'offres "Requalification de la RD1006 entre les carrefours de la rue centrale et de la Trousse sur les communes de Barberaz et de la Ravoire" s'appuyait sur une procédure adaptée. Il a été publié le 12/10/2021 pour une clôture au 03/11/2021 avec une validité des offres de 4 mois, soit un démarrage qui interviendrait entre le 12/02/2022 et le 03/03/2022 (avis d'appel d'offres en pièce jointe).

La consistance de cet appel d'offres correspond bien au projet faisant l'objet de la présente enquête publique avec un l'allotissement suivant : Lot N° 1 - Terrassement, voirie-réseaux divers, génie civil ; Lot N° 2 - Bordures, enrobés, béton, signalisation ; Lot N° 3 - Paysage, mobilier urbain ; Lot N° 4 - Câblage, signalisation - lumineuse - tricolore, équipement.

La prise en compte du rapport du commissaire enquêteur et de l'avis du public ne semble pas être une préoccupation centrale pour le pétitionnaire. Est-il dans l'intérêt public de procéder à ce type de planification de marché ?

### Document joint

- [Document n°1](#)

## Observation n°22 (Web)

Par Pierrick TALUY

Déposée le 5 janvier 2022 à 11 h07

Un projet basé sur des comptages routiers ponctuels ?

Des différences significatives de proportions dans les comptages routiers sont identifiées entre l'étude Arcadis de 2014 (voir notamment p.16 de l'étude Arcadis) et les éléments présentés dans la note complémentaire à la notice explicative. De nombreuses données étaient historiquement disponibles sur l'ancien site consacré aux mobilités : <http://mobilités.chambery.fr> dont le contenu a été largement nettoyé en 2020.

Dans le secteur du carrefour de la Trousse, la note complémentaire à la notice explicative indique une mesure (Heure de Pointe du Soir) avec 1520 uvp/h sur la RD1006 (Ouest et Est), 970 uvp/h sur l'avenue de Chambéry, 1050 up/h sur la RD11 et 650 uvp/h sur la route de Barby. Notons qu'au niveau de l'extrémité Est du projet, cette même note avance une mesure de 1540 uvp/h.

L'étude ARCADIS, quant à elle, mesure 15800 vh/j sur l'avenue de Chambéry, 8300 vh/j sur la RD11 et 6500 vh/j sur la route de Barby. Notons qu'au niveau de l'extrémité Est du projet, cette étude mesure 17000 vh/j. Les trafics Arcadis sont cohérents avec ceux de l'observatoire des trafics

routiers (en pièce jointe également).

Il est surprenant de constater de telles différences de proportions dans les comptages effectués sans que celles-ci ne soient analysées.

Enfin, relevons que le dimensionnement retenu du projet est prévu pour un horizon 2035 d'après la notice explicative. [...]Le projet de la RD1006 prend en compte ces éléments. Il est dimensionné pour un trafic attendu à horizon de 2035 qui intègre donc les projets de constructions immobilières futures et l'augmentation des emplois dans le secteur Sud de l'agglomération chambérienne [...]. Faudra-t-il déjà le revoir dans une quinzaine d'années pour le rendre compatible avec un horizon 2050 ?

### **Document joints**

- [Document n°1](#)
- [Document n°2](#)

## **Observation n°21 (Web)**

Par Pierrick TALUY

Déposée le 5 janvier 2022 à 11 h04

Un projet essentiellement routier et ne répondant pas totalement aux attentes du public ?

L'étude des liaisons domicile/travail d'après les chiffres INSEE issus des différents recensements montre que l'immense majorité des habitants des communes riveraines du projet et de l'EPCI se déplacent à l'aide de modes motorisés faute d'alternative crédible.

Ainsi, « de, et vers » Barberaz, les communes de Chambéry, Saint-Alban-Leysse, La Ravoire, Bassens et Challes-les-Eaux comptabilisent une part d'actifs motorisés supérieure à 71% pour une distance moyenne à parcourir inférieure à 5 km.

On retrouve les mêmes types de résultats pour l'ensemble des provenances/destinations d'actifs dans les environs de ce projet.

Sources :

<https://public.tableau.com/app/profile/fluxpat3731/viz/Liaisonsdomicile-travail2017/Carte>

<https://www.insee.fr/fr/statistiques/5013868>

Les points FAIBLES mentionnés lors du dernier baromètre vélo pour la commune principale située à proximité du projet (Chambéry) sont :

- Pour les enfants et les personnes âgées, circuler à vélo dans ma ville est difficile
- traverser un carrefour ou un rond-point est dangereux
- A vélo, je trouve que le trafic motorisé (volume et vitesse) est gênant
- Lors de travaux sur les itinéraires cyclables, une solution alternative sûre n'est pas proposée

Il est évident que la réalisation d'itinéraires cyclables sécurisés, continus et confortables est une attente prioritaire du public et un frein majeur au développement de la politique cyclable de l'agglomération chambérienne. Le projet présenté ne répond pas à ces attentes puisque le principe retenu est de ne pas réaliser d'aménagement cyclable le long de la RD1006 alors que ceux-ci sont rendus obligatoires par la réglementation (cf. observation n°5).

Source : <https://www.parlons-velo.fr/barometre2019>

L'une des attentes du public serait notamment de pouvoir bénéficier d'un véritable aménagement permettant le report modal.

Sur l'année écoulée, les cyclistes empruntant la voie verte de la Leysse représentent 1164 passages/j (cf. observation n°20) en progression de +33% entre 2018 et 2021. A l'horizon 2035, on peut s'attendre à observer 2466 passages/j avec la simple poursuite de cette tendance. Ces nouveaux usagers cyclistes n'ont visiblement pas été intégrés dans le dimensionnement du projet.

## Observation n°20 (Web)

Par Association Roue Libre

Déposée le 5 janvier 2022 à 08 h04

Complément aux observations n°1 et n°2 déposées par notre association.

Données relatives aux comptages de cyclistes :

Depuis quelques temps, l'association Roue Libre valorise les données ouvertes (OpenData) pour en tirer des cartes de synthèse comme la carte des comptages :

[https://umap.openstreetmap.fr/fr/map/comptages-velos-grand-chambery\\_584195#14/45.5685/5.9401](https://umap.openstreetmap.fr/fr/map/comptages-velos-grand-chambery_584195#14/45.5685/5.9401)

A notre connaissance, les comptages de la voie verte de la Leysse (axe structurant du schéma directeur cyclable ; compteur G02 à proximité du passage sous la VRU) sont les seuls comptages disponibles à proximité du projet.

Un graphique de ces données est proposé ici : <https://data.eco-counter.com/public2/?id=100057895#> . Les données mensuelles peuvent être téléchargées sur :

<https://donnees.grandchambery.fr/>

En septembre 2021 et malgré les travaux en amont sur la rivière avec la fermeture de la voie verte (image en pièce jointe et tweet <https://twitter.com/RouelibreSavoie/status/1439875810278715395>), la fréquentation a atteint des niveaux records avec 46.054 passages comptabilisés sur les deux sens (soit plus de 1500 passages/jour). Sur l'année écoulée (du 03/01/2021 au 03/01/2022), 418.339 passages sont comptabilisés (soit 1146 passages/jour en moyenne). Entre 2018 et 2021, le nombre de passages augmente constamment passant de 312.952 en 2018 à 416.894 en 2021 (soit + 33%).

Lorsqu'on regarde le détail des données enregistrées, l'essentiel des déplacements cyclables sont des déplacements pendulaires (travail) ou commerciaux. Les passages enregistrés les dimanches sont nettement plus faibles que ceux des autres jours.

Le besoin d'aménagements cyclables est donc avéré.

Enfin, nous relevons que l'agglomération communique largement à propos de cette ambition favorable aux cyclistes avec l'objectif de faciliter les déplacements à vélo sur le territoire en donnant une meilleure lisibilité aux aménagements et aux caractéristiques des trajets empruntés (plus court,

plus rapide ou plus « tranquille ») et ainsi augmenter encore la part modale du vélo dans les déplacements sur Grand Chambéry :

[https://www.grandchambery.fr/uploads/Presse/e1/642\\_814\\_Dossier-de-presse-Grand-Chambery-participe-activement-a-la-hausse-des-deplacements-a-velo.pdf](https://www.grandchambery.fr/uploads/Presse/e1/642_814_Dossier-de-presse-Grand-Chambery-participe-activement-a-la-hausse-des-deplacements-a-velo.pdf)

### **Document joint**

- [Document n°1](#)

## **Observation n°19 (Web)**

Par Frédéric PELISSON

Déposée le 4 janvier 2022 à 22 h27

Bonjour,

Dans le cadre de projet de réaménagement, je souhaite apporter une contribution. Concernant la circulation à vélo sur le futur giratoire de la Trousse, il ne me semble pas approprié de parler de traversée des vélos. Il n'y a aucune raison que les vélos soient vus comme des éléments qui "traversent" une route ou un giratoire si ils ont la même place que les voitures. Grace à ce projet vous disposez de l'opportunité de transformer de manière qualitative une entrée de ville qui est l'héritage d'une époque où tout a été organisé et aménagé pour la voiture avec le zonage des activités et des commerces sur la périphérie. Pour cela il convient de réaliser un aménagement sur lequel les personnes transportées en voiture occuperont moins de 50% de la surface utilisée pour les déplacements. Il conviendrait d'installer sur cette future voirie des capteurs de chaleur, des capteurs de pollution, des capteurs de décibel, et des capteur de trafic pour mesurer le nombre de passages/heure. Cette voirie pourrait devenir une vitrine de la mobilité du futur regardée par la France entière. Nous comptons sur nos élus pour que ce projet post COVID soit à la hauteur des enjeux qui sont devant nous en matière de réduction des pollutions urbaines. Soyez innovants, soyez ambitieux, soyez démesurés. Vos petits enfants vous remercieront. Merci d'avance

## **Observation n°18 (Web)**

Anonyme

Déposée le 4 janvier 2022 à 22 h26

Bonjour, le réaménagement de la RD1006 devrait prendre en compte l'utilisation de plus en plus fréquente du mode de déplacement vélo par les habitants , notamment vélo électrique. Il faudrait une voie cyclable dans les deux sens . Idem pour la nationale 6 jusqu'au Carrefour de la Trousse et au delà , en direction de la Ravoire et du Carrefour du Roc Noir. Les pistes cyclables aux environs sont souvent utilisés par les piétons , promenade , apprentissage du vélo ou du roller et sont régulièrement saturés. Il me semble qu'une loi existe en France depuis assez longtemps et qu'elle n'est pas souvent appliquée. Elle stipulerait que chaque réaménagement de route doit prévoir une voie cyclable ou équivalent.

## Observation n°17 (Web)

Anonyme

Déposée le 4 janvier 2022 à 21 h15

Bonjour,

deux éléments me paraissent très importants dans le cadre de ce projet :

- la prise en compte des piétons et des poussettes qui circulent au niveau du carrefour. Je passe parfois avec ma poussette à cet endroit et la circulation n'est pas du tout adaptée (trottoirs, détours à faire lorsqu'on est piéton, carrefour pensé pour les voitures essentiellement, paysages piétons inadaptés, dangereux et stressants).

- prise en compte des cyclistes avec un aménagement cyclable de qualité sur cette portion de la RD1006 (même observation que ci-dessus, actuellement c'est dangereux).

Merci

## Observation n°16 (Web)

Par Philippe VACHETTE

Déposée le 4 janvier 2022 à 20 h51

Malgré la qualité des études et des présentations faites par Grd Chy, il y a une erreur majeure sur ce dossier : il n'est pas du tout accompagné de mesures FORTES incitatives et contraignantes, pour réduire le flux "d'autosolistes" qui circulent entre la RD 1006 et le carrefour de la Trousse : Il y a déjà beaucoup trop de VL et ces travaux vont à peine fluidifier le trafic sur 2 ou 3 ans puis ce sera de nouveau une suite de gros et long bouchons !

Il faut agir sur la cause - la demande de mobilité- en y investissant , via l'agence Ecomobilité d'abord, autant que sur la réfection de voirie et agrandissement de rond point : c'est une obligation si on veut réduire le CO2, la pollution, le bruit et redonner une fluidité (disparue depuis 15 ans) à ces voiries structurantes !

Si vous ne le faites pas , nos enfants, vos enfants vous le reprocheront !

## Observation n°15 (Web)

Anonyme

Déposée le 4 janvier 2022 à 19 h55

La piste bidirectionnelle partant du rond-point de la Trousse direction Challes-les-Eaux en passant par Roc noir sera-t-elle bien prolongée jusqu'à Challes-les Eaux ?

Ce serait une très bonne chose car c'est un axe cyclable structurant de l'agglomération Sud.

En attendant cet aménagement, les bandes cyclables existantes resteront-elles bien présentes sur la RD1006 direction Roc Noir ?

## Observation n°14 (Web)

Par David Guilbert

Déposée le 4 janvier 2022 à 18 h08



Bonjour,

Au sujet de la réalisation d'un espace cyclable le long de la RD1006 :

Un nouvel espace cyclable en rive gauche de la Leysse sous la forme d'une piste sécurisée sur la longueur de la future voirie est indispensable et complémentaire à la voie verte existante en rive droite.

En vertu des articles L228-2 du Code de l'Environnement et suivants, « à l'occasion des réalisations ou des rénovations des voies urbaines (...) doivent être mis au point des itinéraires cyclables pourvus d'aménagements prenant la forme de pistes, de bandes cyclables, de voies vertes, de zones de rencontre (...) » un aménagement cyclable le long de la RD 1006 entre les carrefours de la Garatte et de la Trousse doit être intégré au projet.

Pour compléter la voie verte en rive droite de la Leysse très fréquentée à certains horaires (piétons, sportifs, familles, cyclistes...) et fermée ponctuellement pour des travaux un aménagement cyclable le long de la RD1006 est indispensable.

Pour répondre à tous les usages du vélo, il faut compléter ce projet par l'ajout de bandes cyclables à l'exemple de la réalisation réussie sur la Route des Rives du Lac (RD2101) le long du lac du Bourget avec des bandes cyclables en complément de la voie cyclable sur berges.

En ce qui concerne le carrefour de la Trousse :

Le bout de piste cyclable prévu au nord du rond-point de la Trousse est insuffisant. Un aménagement cyclable global doit permettre aux cyclistes de rejoindre toutes les dessertes que le carrefour giratoire offre aux automobilistes et notamment l'interconnexion avec la voie verte de la Leysse.

L'aménagement du rond-point de la Trousse doit être sécurisé et ne pas exposer les cyclistes aux automobilistes en réaccélération au sortir du rond-point. Dans ce secteur, selon le projet présenté, les piétons et les cyclistes auront un cheminement commun dont la largeur est incompatible avec cet usage mixte (un minimum de 4 à 5 m est recommandé).

Selon le projet, sur un transit cyclable Est-Ouest au niveau de ce secteur, le nombre de traversées de routes est important et les cyclistes (comme les piétons) ne bénéficieront plus des cycles d'arrêt de circulation du carrefour à feux. Cet inconvénient pourrait être majeur en termes de sécurité, tant aux heures de pointe compte tenu du trafic, qu'aux heures creuses compte tenu du dimensionnement du rond-point, favorable à des vitesses élevées.

Enfin pour les angles Nord, Est et partie Ouest du projet :

Les plans du projet indiquent la présence de doubles-voies à l'approche et en sortie des carrefours de Barberaz et La Ravoire. Ce type d'aménagement va favoriser des dépassements inadaptés et des vitesses incompatibles avec la sécurité des piétons et des cyclistes. Nous demandons à ce que le projet soit revu pour que les aménagements des carrefours ne permettent pas ce type de dépassement.

Angle Nord du projet :

Il est prévu une piste bidirectionnelle qui franchit la Leysse par le côté Nord de la RD 1512 et se raccorde sur la voie verte de la Leysse devant Ekosport. Nous demandons une nette amélioration du franchissement de la RD 1512 en raison d'un cycle de feux inadaptés pour les cyclistes et d'un dégagement beaucoup trop court pour permettre la giration dans de bonnes conditions. La connexion de la piste bidirectionnelle du projet de la Trousse sur ce franchissement nécessite d'intégrer cette amélioration dans le projet.

Angle Est du projet :

Les plans du projet indiquent l'existence d'une piste bidirectionnelle au Nord de la RD1006 en direction du carrefour du roc noir. Nous nous interrogeons sur l'interconnexion de cette piste avec les bandes cyclables existantes dans un environnement particulièrement routier.

Partie Ouest du projet :

Un maillage supplémentaire de façon à permettre le franchissement de la RD1006 et de la Leysse à hauteur de la rue de la libération à Barberaz est crucial. Il s'agirait notamment de désenclaver ce quartier au profit des citoyens souhaitant se déplacer en mode actif. Ce maillage supplémentaire pourrait prendre la forme d'une passerelle qui enjamberait la RD1006 et la Leysse afin de s'interconnecter sur la voie verte existante.

Cordialement

## **Observation n°13 (Web)**

Anonyme

Déposée le 4 janvier 2022 à 17 h26

Je plussoie les recommandations envoyées précédemment sur le manque d'aménagements cyclables.

## **Observation n°12 (Web)**

Par Hugues Rabret

Déposée le 4 janvier 2022 à 16 h16

Proposition :

Pérenniser la piste cyclable en face de l'école Caffé

Aménager une véritable piste cyclable le long du lycée Monge. Cela évitera aux cyclistes de zigzaguer entre les places de cars interurbains, et risquer de se faire percuter par l'arrière par une voiture.

Aménager une piste cyclable en voirie avenue de la Boisse et laisser le trottoir aux piétons afin d'éviter les accidents.

Réaménagement complet du rond-point du stade (nouvelle piscine découverte), afin d'éviter les décès de piétons et de cyclistes. Un carrefour à la hollandaise serait bienvenu !

L'urgence climatique doit amener à changer rapidement la physionomie de Chambéry en réduisant la place de la voiture en ville et condamner les centaines de places de stationnement en voirie, compensées par les multiples parkings Cassine et Ravet, en jardins et parkings pour vélos.

## **Observation n°11 (Web)**

Par Pierrick TALUY

Déposée le 4 janvier 2022 à 15 h49

Observation relative aux recommandations d'aménagements cyclables au niveau des giratoires

Cette observation fournit un état des lieux général des bonnes pratiques en matière d'aménagements

cyclables en giratoire, elle permettra de mettre en évidence que le projet présenté ne respecte pas ces principes simples et documentés. Elle se base sur les publications du service public régional de Bruxelles mobilité, celles du guide de l'association "Paris en selle", des différentes Cycling Embassy (NL, UK, DK), du CEREMA...

Recommandation 1 : S'il est impossible de réduire la place allouée au trafic motorisé, l'idéal est d'aménager des passages dénivelés (tunnels ou passerelles) évitant toute interaction avec le trafic motorisé. L'ajout de feux sur les grands ronds-points est une condition indispensable pour implanter une piste cyclable.

Recommandation 2 : Compte tenu des flux motorisés en présence et de leur vitesse, il est essentiel de dissocier les mouvements en conflits, surtout si l'on envisage une piste bidirectionnelle très utile pour éviter les détours. Les feux permettent de lever les contraintes sur la taille, le dessin et la capacité du rond-point, par rapport au giratoire (par définition sans feux, sauf pour des flux exceptionnels tels qu'une ligne de tramway).

Recommandation 3 : Pour assurer une bonne cyclabilité des grands ronds-points, il faut également réduire leur taille, et, au besoin, les simplifier, par des sens uniques de branches par exemple, voire par des fusions de branches ou des fermetures d'accès directs (gestion en contre-allée, mise en impasse...). On pourra aller jusqu'à un abandon de la gestion en rond-point, en remettant la circulation d'un seul côté de la place. Comme pour un giratoire ou un carrefour conventionnel, l'implémentation est cruciale. Il ne s'agit pas d'ajouter un simple anneau cyclable mais de prolonger les pistes dans le rond-point en conservant un domaine de voirie propre au vélo.

Recommandation 4 : Enfin, une attention toute particulière doit être accordée au phasage des feux, qui ne doivent pas imposer de multiples arrêts aux vélos et favoriser la circulation motorisée. Il en va de la crédibilité de l'aménagement cyclable, qui sera immanquablement boudé s'il implique un franchissement du rond-point plus pénible que sur la chaussée.

Un extrait de documentation est fourni en pièce jointe tandis que les documentations complètes peuvent être retrouvées sur :

- <https://mobilite-mobiliteit.brussels/fr/professionnels-de-la-mobilite/publications-techniques-analyses-et-etudes>
- <https://parisenselle.fr/telecharger-guide-amenagements-cyclables/>
- <https://www.dutchcycling.nl/downloads/0113-DCE-Book-96-dpi.pdf>
- <https://www.cycling-embassy.org.uk/wiki/roundabouts>
- <https://cyclingsolutions.info/roundabouts/>
- <https://www.cerema.fr/fr/actualites/8-recommandations-reussir-votre-piste-cyclable>

### **Document joint**

- [Document n°1](#)

## **Observation n°10 (Web)**

Anonyme

Déposée le 4 janvier 2022 à 15 h46

En soutien d'un aménagement cyclable digne de ce nom sur cet axe: il serait complémentaire et non redondant avec la voie verte. Les cyclistes étant aujourd'hui plus nombreux, et plus diversifiés dans leurs pratiques, il est normal de leur accorder une part un peu moins petite de l'espace public. Un aménagement cyclable en bord de route permet de séparer les cyclistes rapides (pendulaires notamment) des promeneurs (enfants par ex.). Un vrai plus pour la sécurité.

## **Observation n°9 (Web)**

Par yves peutot

Déposée le 4 janvier 2022 à 15 h04

Les voies cyclables spécifiques aux vélos sont indispensables pour permettre la transition des déplacements vers des modes doux. L'actuelle voie verte avec un partage entre vélos (et autres trottis, skate...) et piétons n'est plus adaptée compte-tenu de la demande croissante des déplacements non-polluants. L'agglomération de Chambéry doit accepter le défi des temps modernes de réduire la place des voitures pour augmenter la place des piétons, des vélos et des transports en commun. Merci de ne pas faire un projet médiocre mais de rester ambitieux pour l'avenir des mobilités douces. Bien à vous.

## **Observation n°8 (Web)**

Par Anne DEGREY

Déposée le 4 janvier 2022 à 15 h02

bonjour,

merci pour ce projet, et voici quelques propositions pour améliorer l'aménagement cyclable de qualité sur cette portion de la RD1006.

- L'aménagement du rond-point de la Trousse doit être sécurisé et ne pas exposer les cyclistes aux automobilistes en réaccélération au sortir du rond-point. Dans ce secteur, selon le projet présenté, les piétons et les cyclistes auront un cheminement commun dont la largeur est incompatible avec cet usage mixte (un minimum de 4 à 5 m est recommandé).

- Selon le projet, sur un transit cyclable Est-Ouest au niveau de ce secteur, le nombre de traversées de routes est important et les cyclistes (comme les piétons) ne bénéficieront plus des cycles d'arrêt de circulation du carrefour à feux. Cet inconvénient pourrait être majeur en termes de sécurité, tant aux heures de pointe compte tenu du trafic, qu'aux heures creuses compte tenu du dimensionnement du rond-point, favorable à des vitesses élevées.

-Angle Nord du projet : Il est prévu une piste bidirectionnelle qui franchit la Lysse par le côté Nord de la RD 1512 et se raccorde sur la voie verte de la Lysse devant Ekosport. Nous demandons une nette amélioration du franchissement de la RD 1512 en raison d'un cycle de feux inadaptés pour les

cyclistes et d'un dégagement beaucoup trop court pour permettre la giration dans de bonnes conditions. La connexion de la piste bidirectionnelle du projet de la Trousse sur ce franchissement nécessite d'intégrer cette amélioration dans le projet.

Merci de votre attention

## **Observation n°7 (Web)**

Par Christophe Portier

Déposée le 4 janvier 2022 à 13 h45

Bonjour,

Interpelé par l'association Roue Libre, dont je suis membre depuis des années, j'ai pu lire les échanges entre l'association et M. Philippe Gamen, notamment sa réponse du 9 décembre 2021. Et avoue avoir une légère inquiétude quant à la prise en compte à sa juste nécessité des modes doux dans les choix techniques effectués. Notamment lorsque je lis le courrier du maire de Barberaz, faisant état d'un projet dont la philosophie est "d'un autre temps".

Je conçois que la demande routière impose des ajustements, donnant priorité aux véhicules motorisés.

Mais ceci est l'héritage d'un monde qui ne peut qu'évoluer, et notre territoire peut soit rester dans un temps passé, subir et continuer d'envoyer en soins des milliers de personnes pour cause de problèmes respiratoires, soit décider de "mettre le paquet" sur les modes doux, participer parmi les premiers à l'inévitable transition qui nous attend en faisant bougonner les automobilistes sans doute, mais aussi et surtout en attirant des personnes qui cherchent les territoires de demain.

J'ai pour ma part emménagé dans la région en 2015, et l'un des arguments forts en faveur de Chambéry et de sa région étaient les aménagements cyclables plus développés qu'ailleurs. Force est de constater que, depuis des années, plus grand chose n'est fait qui nous démarque de nombreux territoires.

J'espère que ce type de retour poussera à mettre quelques euros de plus dans les aménagements demandés par les associations représentant ces modes doux,

Bien cordialement,

Christophe Portier

## **Observation n°6 (Web)**

Par Pierrick TALUY

Déposée le 4 janvier 2022 à 12 h04

Observation relative au type d'aménagement cyclable à mettre en place

Les observations n°5 et n°1 ont identifié clairement qu'un aménagement cyclable était obligatoire en dépit des principes d'aménagements retenus par le pétitionnaire et que cette obligation relève d'une disposition du code de l'Environnement.

Compte-tenu des recommandations du CEREMA et des flux routiers actuels (voir éléments associés) ou futurs (voir note complémentaire à la notice explicative), l'aménagement cyclable

devra être séparé du trafic motorisé et bénéficier d'un aménagement en site propre (flux motorisé > 6000 vh/j et vitesse de 50 km/h).

<https://www.cerema.fr/fr/actualites/velos-voitures-separation-ou-mixite-cles-choisir>

Éléments associés :

- Etude de circulation du secteur sud de l'agglomération chambérienne ; Arcadis ; 2014

<https://docplayer.fr/82881331-Etude-de-circulation-du-secteur-sud-de-l-agglomeration-chamberienne.html>

- Observatoire des trafics routiers : [https://www.savoie.fr/web/psw\\_43496/bilans-des-deplacements-routiers](https://www.savoie.fr/web/psw_43496/bilans-des-deplacements-routiers)

### Document joints

- [Document n°1](#)
- [Document n°2](#)
- [Document n°3](#)

## Observation n°5 (Web)

Par Pierrick TALUY

Déposée le 4 janvier 2022 à 10 h06

Observation relative au cadre général du projet :

-> Des attentes fortes en matière d'aménagements destinés aux modes doux et aux transports en commun

La notice explicative rappelle les points soulevés lors de la concertation et notamment : [...] l'importance revêtue par la nécessité de créer des aménagements destinés aux déplacements en mode doux et transport en commun, dans un souci général de réduction des circulations motorisées en créant des aménagements piétons et cyclables accessibles et sécurisés sous forme de maillage et en améliorant la desserte en transport en commun en termes d'accessibilité aux arrêts de bus et d'optimisation des lignes (passage cadencé) [...] ainsi que de [...] favoriser l'intermodalité en permettant l'augmentation plus ou moins conséquente de la capacité du parc relais et l'implantation d'une station vélo dans ce dit parc [...]. D'autres points sont également identifiés comme le besoin de concertation, le coût économique, les nuisances sonores... (cf. pages 17 et 18 de la notice explicative).

-> Un scénario retenu qui élude une partie des attentes et qui s'affranchit du cadre juridique ?

Pour rappel, le cadre juridique applicable au projet est notamment décrit par l'article L228-2 du code de l'environnement pour sa section Ouest et l'article L228-3 pour le secteur du carrefour de la Trousse.

Article L228-2 : [...] 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 prenant la forme de pistes, de bandes cyclables, de voies vertes, de zones de rencontre ou, pour les chaussées à sens unique à une seule file, de marquages au sol, en fonction des besoins et contraintes de la circulation. Lorsque la réalisation ou la rénovation de voie vise à créer une voie en site propre destinée aux transports collectifs et que l'emprise disponible est insuffisante pour permettre de réaliser ces aménagements, l'obligation de mettre au point un itinéraire cyclable peut être satisfaite en autorisant les cyclistes à emprunter cette voie, sous réserve que sa largeur permette le dépassement d'un cycliste dans les conditions normales de sécurité prévues au code de la route. Le type d'aménagement de ces itinéraires cyclables doit tenir compte des orientations du plan de mobilité, lorsqu'il existe. [...]

Article L228-3 : [...] A l'occasion des réalisations ou des réaménagements des voies hors agglomération, hors autoroutes et voies rapides, le gestionnaire de la voirie évalue, en lien avec la ou les autorités organisatrices de la mobilité compétentes, le besoin de réalisation d'un aménagement ou d'un itinéraire cyclable ainsi que sa faisabilité technique et financière. Cette évaluation est rendue publique dès sa finalisation. En cas de besoin avéré, un aménagement ou un itinéraire cyclable est réalisé, sauf impossibilité technique ou financière. Ces aménagements ou itinéraires cyclables doivent tenir compte des orientations des plans de mobilité et de mobilité simplifiés ainsi que du schéma régional d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires et du schéma national des véloroutes, lorsqu'ils existent, sans que cela puisse remettre en cause l'obligation découlant du premier alinéa. Pour les aménagements ou itinéraires inscrits dans l'un de ces plans ou schémas, le besoin est réputé avéré. Pour les réalisations ou réaménagements des voies situées dans une zone à faibles émissions mobilité, au sens de l'article L. 2213-4-1 du code général des collectivités territoriales, ainsi que des voies desservant une telle zone situées à moins de cinq kilomètres du périmètre de celle-ci et sur le territoire de l'établissement public de coopération intercommunale dont le président a mis en place la zone à faibles émissions mobilité, le besoin est également réputé avéré. [...]

En page 19 de la notice explicative, une partie des attentes sont exclues d'office : [...] Pour les usagers du vélo : Cette section de la RD1006 est identifiée dans la hiérarchie du réseau viaire de l'agglomération chambérienne comme une voie d'accès à la voie rapide urbaine. Ce statut implique les principes d'aménagements suivants : pas de bandes cyclables, arrêts bus hors chaussée, pas de stationnement longitudinal. Ainsi, pour les usagers vélos, le parti pris de l'aménagement consiste à identifier et sécuriser les accès pour les cyclistes depuis la zone d'habitations vers la voie verte de la Leyse existante située en rive droite de la Leyse. [...] Ce classement opportun de la RD1006 comme une voie d'accès à la Voie Rapide Urbaine vise à s'exempter de l'obligation de créer des aménagements cyclables prévue par les articles L228-2 et suivants du code de l'environnement puisque les aménagements indissociables des accès à une autoroute ont été assimilés par la jurisprudence aux autoroutes et ont donc été exclus du champ d'application de l'article L228-2. Notons que le CEREMA précise que la voie structurante d'agglomération est concernée par le champ d'application de cet article L228-2 (voir page 4 de la fiche n°1 du CEREMA consacrée aux voies structurantes d'agglomération).

La partie ouest du projet serait donc considérée, par le pétitionnaire, comme une bretelle d'accès à une autoroute, une bretelle longue d'au moins 1300 m, bordée d'habitations et jalonnée d'intersections. Cela paraît totalement disproportionné et ne permettra pas de s'affranchir de la réglementation applicable.

En ce qui concerne la partie du projet située hors agglomération et soumise à l'article L228-3, celle-ci sera directement concernée par une zone à faibles émissions mobilité puisque le lancement de cette démarche fait l'objet de la délibération n°146-21C du conseil communautaire de Grand

Chambéry du 30 septembre 2021.

En matière de nuisances sonores, la décision de l'autorité environnementale n°2019-ARA-KKP-1966 s'appuie notamment sur le « considérant » suivant : [...] Considérant que des mesures permettant de traiter les nuisances sonores générées par le trafic routier notamment la mise en œuvre d'un enrobé de type phonique sont prévues et que le pétitionnaire prévoit également la réalisation d'une étude afin de respecter les obligations réglementaires en matière de bruit ; [...] Cette étude n'étant pas jointe au dossier d'enquête publique, il n'est pas possible d'évaluer précisément la prise en compte des nuisances sonores du projet qui permettra l'écoulement d'un trafic routier jusqu'à 40% supérieur à la situation actuelle (cf. page 6 de la note complémentaire à la notice explicative). Une modélisation acoustique permet de réaliser des cartographies du bruit. Il s'agit de la méthode privilégiée pour travailler en mode prospectif et tester des scénarii d'évolution du bruit en fonction de modifications apportées aux sources d'émission ou à la configuration des lieux (aménagement urbains, modifications de voirie...). Ainsi, des modélisations des situations avec et sans projet sont généralement réalisées et comparées entre elles afin de déterminer l'impact acoustique de la création ou de la modification d'une infrastructure. On peut s'étonner que cette étude ne soit pas jointe au présent dossier d'enquête publique alors que c'était l'un des points clés de la concertation.

## **Observation n°4 (Web)**

Anonyme

Déposée le 4 janvier 2022 à 09 h19

La circulation routière en voiture y est souvent chaotique, les feux de circulation ne sont pas très bien synchronisés/gérés provoquant souvent des bouchons. L'entrée dans la zone d'activité y est également problématique.

De plus circulant régulièrement à vélo, la continuité cyclable est très mal faite nous obligeant par moment à devoir s'imposer et circuler sur la route.

## **Observation n°3 (Web)**

Par Nadine Jacrot

Déposée le 3 janvier 2022 à 21 h07

Il faut absolument ajouter des équipements pour sécuriser et favoriser les déplacements à vélo. Le "tout voiture" est révolu

## **Observation n°2 (Web)**

Par Association Roue Libre

Déposée le 3 janvier 2022 à 16 h53

Nos propositions complémentaires à l'observation n°1 :

- Sortie des intersections : Les plans du projet indiquent la présence de doubles-voies à l'approche et



en sortie des carrefours de Barberaz et La Ravoire. Ce type d'aménagement va favoriser des dépassements inadaptés et des vitesses incompatibles avec la sécurité des piétons et des cyclistes. Nous demandons à ce que le projet soit revu pour que les aménagements des carrefours ne permettent pas ce type de dépassement.

- Secteur du rond-point de la Trousse : Nous estimons insuffisant le bout de piste prévu au nord du rond-point de la Trousse. Un aménagement cyclable global doit permettre aux cyclistes de rejoindre toutes les dessertes que le carrefour giratoire offre aux automobilistes et notamment l'interconnexion avec la voie verte de la Leysse. Cet aménagement doit être sécurisé et ne pas exposer les cyclistes aux automobilistes en réaccélération au sortir du rond-point. Dans ce secteur, les piétons et les cyclistes auront un cheminement commun dont la largeur est incompatible avec cet usage mixte (un minimum de 4 à 5 m est recommandé).

Sur un transit cyclable Est-Ouest au niveau de ce secteur, le nombre de traversées de routes est important et les cyclistes (comme les piétons) ne bénéficieront plus des cycles d'arrêt de circulation du carrefour à feux. Cet inconvénient pourrait être majeur en termes de sécurité, tant aux heures de pointe compte tenu du trafic, qu'aux heures creuses compte tenu du dimensionnement du rond-point, favorable à des vitesses élevées.

- Angle Nord du projet : Il est prévu une piste bidirectionnelle qui franchit la Leysse par le côté Nord de la RD 1512 et se raccorde sur la voie verte de la Leysse devant Ekosport. Nous avons déjà demandé (simpl'ici et cyclofiches) une nette amélioration du franchissement de la RD 1512 en raison d'un cycle de feux inadaptés pour les cyclistes et d'un dégagement beaucoup trop court pour permettre la giration dans de bonnes conditions. La connexion de la piste bidirectionnelle du projet de la Trousse sur ce franchissement nécessite d'intégrer cette amélioration dans le projet.

- Angle Est du projet : Les plans indiquent l'existence d'une piste bidirectionnelle au Nord de la RD1006 en direction du carrefour du roc noir. Nous nous interrogeons sur l'interconnexion de cette piste avec les bandes cyclables existantes dans un environnement particulièrement routier.

- Partie Ouest du projet : un maillage supplémentaire de façon à permettre le franchissement de la RD1006 et de la Leysse à hauteur de la rue de la libération à Barberaz est crucial. Il s'agirait notamment de désenclaver ce quartier au profit des citoyens souhaitant se déplacer en mode actif. Ce maillage supplémentaire pourrait prendre la forme d'une passerelle qui enjamberait la RD1006 et la Leysse afin de s'interconnecter sur la voie verte existante.

## **Observation n°1 (Web)**

Par Association Roue Libre

Déposée le 3 janvier 2022 à 16 h50

Dès septembre 2021, l'association Roue Libre s'est inquiétée du manque d'aménagements cyclables envisagés dans les plans et a envoyé un courrier à destination des élus de Grand Chambéry et des communes concernées. La réponse de M.Gamen, président de Grand Chambéry ne porte que sur une partie des sujets abordés, sans répondre à notre demande d'un aménagement cyclable de qualité sur cette portion de la RD1006.

En vertu de l'article L228-2 du Code de l'Environnement, « à l'occasion des réalisations ou des rénovations des voies urbaines (...) doivent être mis au point des itinéraires cyclables pourvus d'aménagements prenant la forme de pistes, de bandes cyclables, de voies vertes, de zones de rencontre (...) » un aménagement cyclable le long de la RD 1006 entre les carrefours de la Garatte et de la Trousse doit être intégré au projet.

Compte-tenu de la jurisprudence, l'aménagement doit être réalisé sur l'emprise des travaux de rénovation. La présence de la voie verte en rive droite de la Leysse ne saurait donc justifier de l'absence d'aménagements le long de la RD 1006.

Au-delà du cadre juridique applicable, plusieurs arguments montrent qu'un aménagement cyclable sur la RD 1006 s'avère indispensable :

- La voie verte en rive droite de la Leysse est régulièrement surchargée car c'est aujourd'hui le seul axe sécurisé pour les piétons, sportifs, familles et cyclistes se déplaçant dans cette zone.
- Les quartiers de Barberaz et de la Ravoire, aujourd'hui enclavés entre la RD 1006 et la VRU, disposent de sorties très peu sécurisées. Les habitants de ces quartiers doivent bénéficier d'itinéraires adaptés pour rejoindre Chambéry, la Ravoire ou Saint-Alban-Leysse.
- D'une manière générale, l'engouement grandissant pour les déplacements à vélo (+21% entre 2016 et 2019 d'après vos propres chiffres) nécessite, dès à présent, d'améliorer la cyclabilité pour desservir l'ensemble des communes et quartiers de l'agglomération.

Un nouvel espace cyclable en rive gauche de la Leysse sous la forme d'une piste sécurisée sur la longueur de la future voirie est donc indispensable et complémentaire à la voie verte existante en rive droite.

-----

Créée en 1992, l'association Roue Libre a pour vocation de promouvoir le déplacement à vélo qu'il soit urbain, de loisir, sportif ou touristique en Savoie.

Composée de 700 adhérents, 120 bénévoles, elle est présente aujourd'hui sur quatre agglomérations Grand Chambéry, Combe de Savoie, Grand Lac, Arlysère.

Elle est membre de la Fédération Française des Usagers de Bicyclette (FUB) qui regroupe 332 associations locales ainsi que du réseau l'Heureux Cyclage qui rassemble plus de 250 ateliers vélos participatifs en France.

#### **Document joints**

- [Document n°1](#)
- [Document n°2](#)