



Réaménagement Avenue des Ducs et Quai Borrel

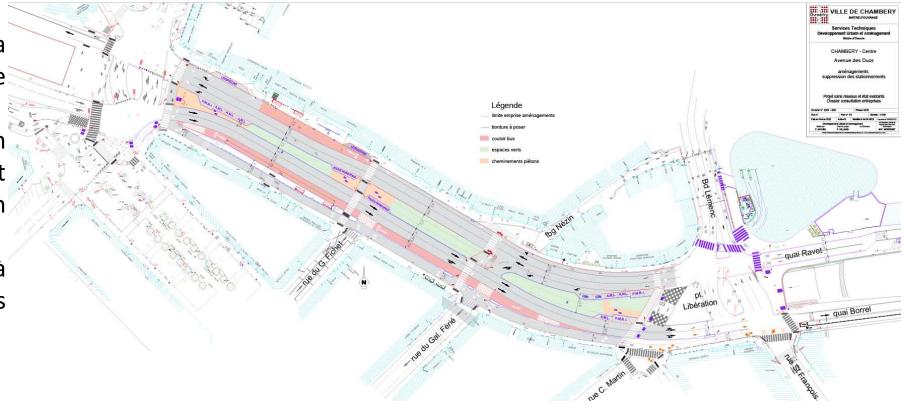
- 1. Projet de réaménagement de l'avenue des Ducs
- 2. Propositions de Roue Libre pour l'avenue des Ducs
- 3. Projet de réaménagement du Quai Borrel
- 4. Proposition de Roue Libre pour le quai Borrel
- 5. Observations concernant le quai Ravet

1. Réaménagement avenue des Ducs à Chambéry

Ce projet propose:

➤ la création d'un aménagement cyclable bidirectionnel côté Sud de la Voirie ;

➢le maintien de la bande cyclable côté Nord;
➢la suppression du stationnement et un réaménagement d'ampleur à destination des piétons et des bus.



2. Propositions Roue Libre – Ave. des Ducs

L'avant-projet présenté constitue une base intéressante de travail sur laquelle se développent nos propositions :

- >Zoom 01 : secteur de la statue de la Sasson
- >Zoom 02 : Sortie rue du G. Fichet
- Zoom 03 : Entrée rue du Gal. Férié
- ► Zoom 04 : Accès au Faubourg Nezin
- ➤ Zoom 05 : Création d'une piste cyclable côté Nord
- >Zoom 06 : Zone de rencontre avec la rue Claude Martin
- >Zoom 07 : Place de Libération vers Bd Lemenc/pont des amours
- ➤ Aspects généraux / divers

Avant la création de l'axe provisoire sur le boulevard de la colonne, de fréquentes situations conflictuelles apparaissaient entre les piétons et les cyclistes pour opérer le franchissement au droit de la Statue de la Sasson.

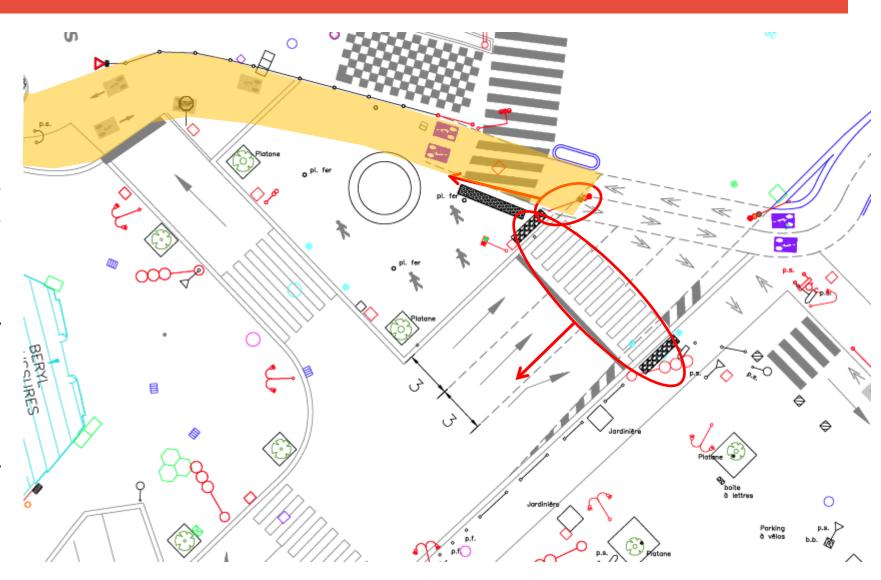


Nous demandons:

un déplacement du passage piéton pour que la zone d'attente des piétons ne soit pas sur l'axe cyclable,

un déplacement du feu d'attente pour les cyclistes et le marquage associé

L'utilisation d'un enrobé coloré pour matérialiser le domaine de voirie



Nous demandons:

La création d'un espace tampon pour les cyclistes se dirigeant vers le Faubourg Reclus depuis la piste bidirectionnelle afin d'éviter l'arrêt des cyclistes sur cette piste.

Cet espace devra être de dimensions suffisantes pour ne pas créer de situations dangereuses aux heures de pointe.

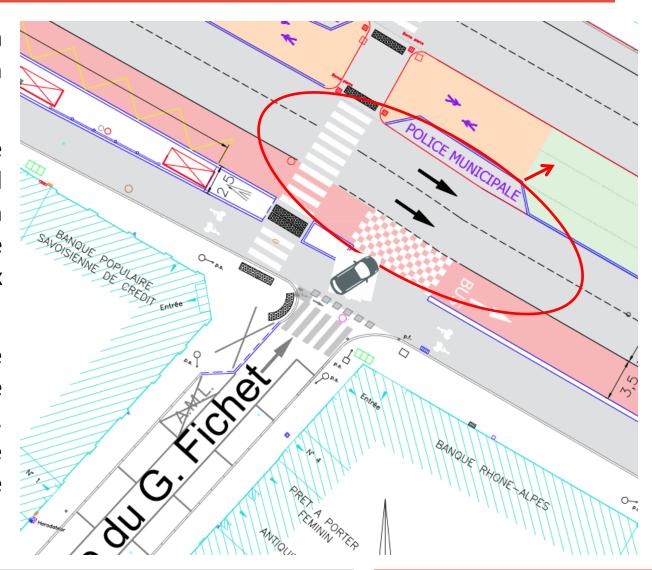
De façon annexe, la gestion de la traversée piétonne par feux tricolores qui s'imposerait aux cyclistes circulant en direction du Faubourg Reclus n'est pas adaptée puisqu'ils seraient contraints de patienter durant deux cycles pour traverser.



Risque identifié : véhicule sortant de la rue du G. Fichet en attente d'insertion sur l'axe cyclable

Opportunité de faire une petite contraction localisée de l'espace central (7,2 m) pour agrandir la zone tampon entre l'axe cyclable et la voie bus afin que les véhicules puissent traverser en deux temps.

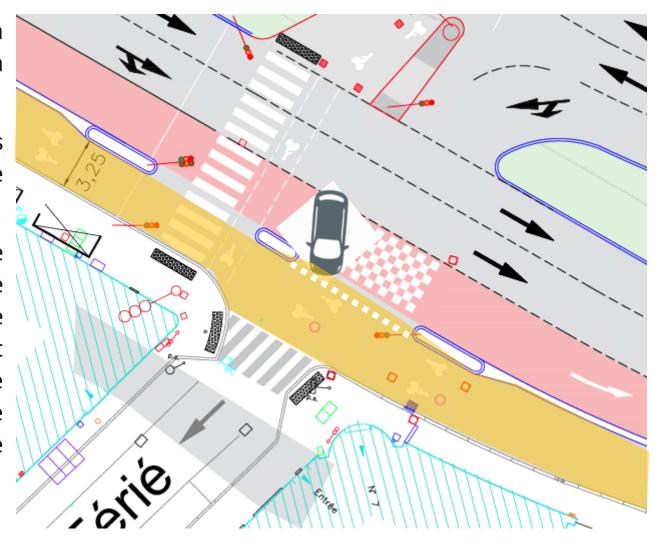
Le quai bus est prévu sur 2,5 m de large immédiatement à l'Ouest, en faisant une contraction de 1 m de l'espace central, on pourrait passer à 3,5 m et permettre une manœuvre en deux temps avec une gêne très faible pour les cyclistes.



Risque identifié : véhicule entrant sur la rue du Gal. Fichet et provenant de la partie Ouest de l'avenue des Ducs

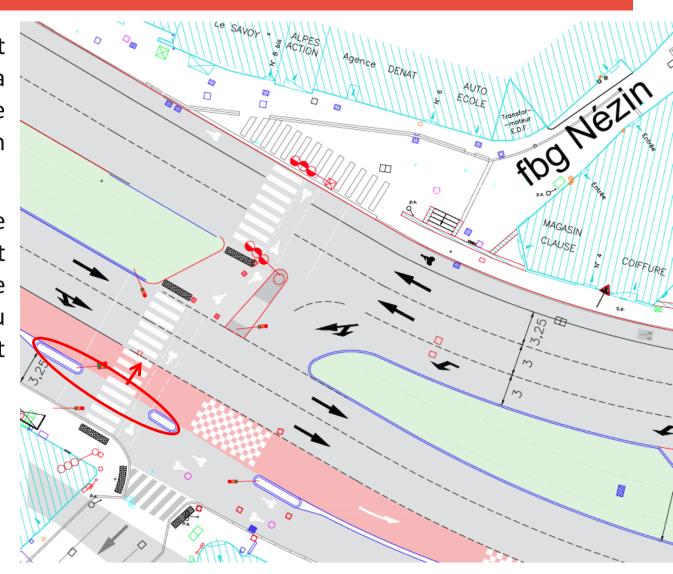
Hypothèse : Feu tricolore très probablement synchronisé entre l'axe cyclable et l'avenue des Ducs

Nous demandons un marquage au sol de type « cédez-le-passage » ainsi qu'une matérialisation colorée de l'axe cyclable afin que le régime de priorité soit explicite et conforme au code de la route (les cyclistes sont prioritaires dans cette configuration R415-3 et R415-4 du code de la route)

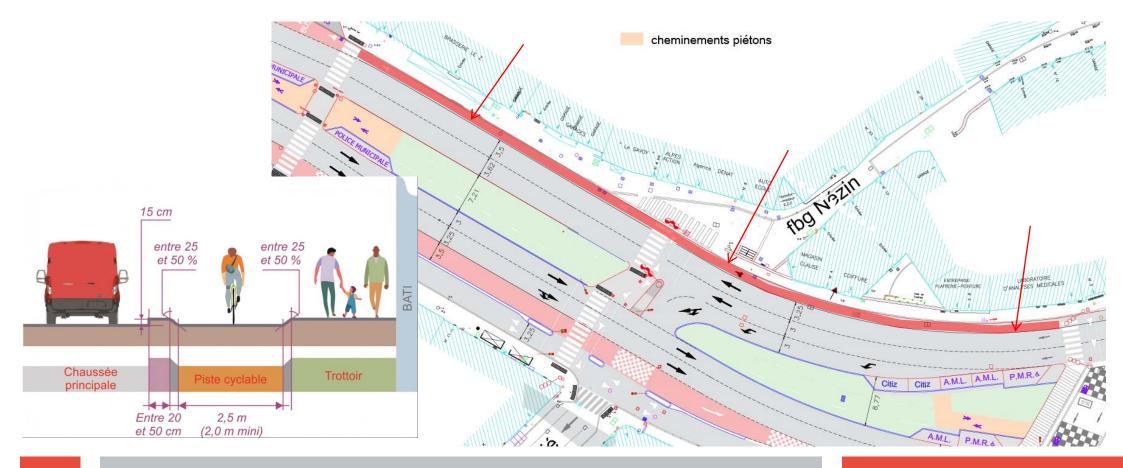


Risque identifié: les cyclistes souhaitant accéder au Faubourg Nézin depuis la bidirectionnelle n'ont aucun espace tampon. Dans le sens inverse, aucun rappel de feu n'est prévu

Nous demandons que l'ilot soit élargi de façon à disposer d'un espace tampon et que cet ilot soit équipé d'un rappel de feu pour les cyclistes en provenance du Faubourg Nézin et se dirigeant vers l'Est de la bidirectionnelle.



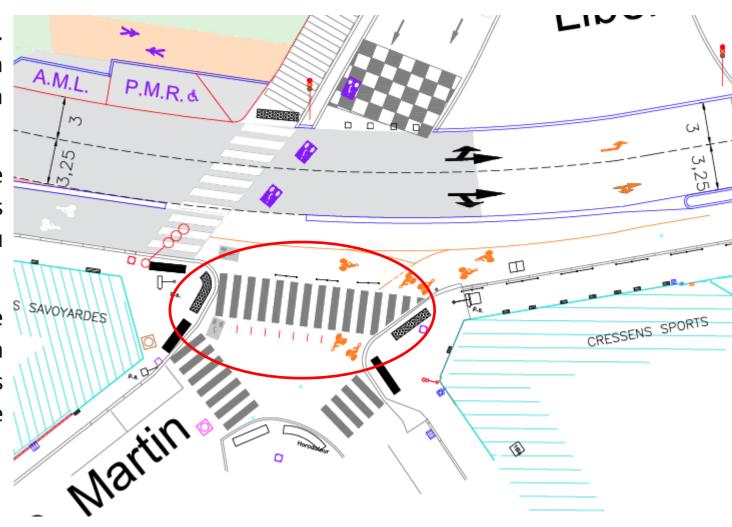
Compte-tenu des largeurs disponibles de façade à façade, la bande cyclable côté Nord de l'avenue des Ducs pourrait être convertie en piste cyclable sur la quasi-totalité de son linéaire en suivant les recommandations du CEREMA.



A l'intersection avec la rue Cl. Martin, le projet ne semble rien prévoir alors que la situation actuelle n'est pas satisfaisante.

Nous proposons de créer un vaste espace piétons et cyclistes légèrement surélevé (à niveau des trottoirs).

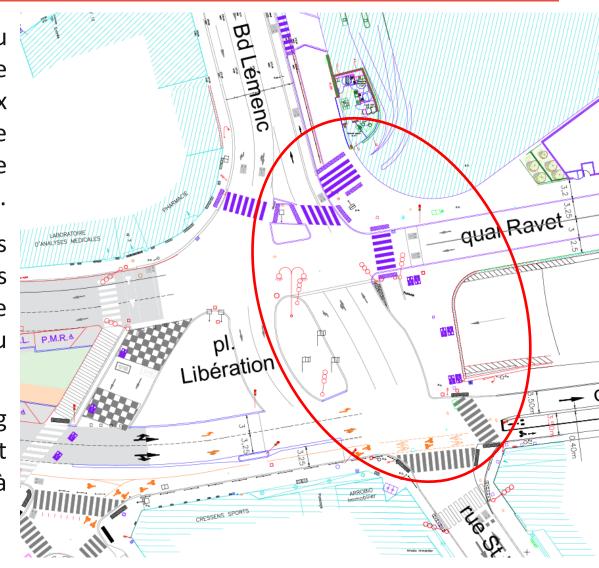
Il conviendra de modifier le mobilier urbain de façon à réduire la dangerosité pour les cyclistes tout en diminuant le stationnement sauvage.



Qu'il s'agisse du projet de l'avenue des Ducs ou de celui du quai Borrel (page 25), aucun ne prévoit de traitement favorable aux mouvements de cyclistes tournant vers le Boulevard Lemenc/Pont des amours alors que l'étendue du carrefour n'est pas contraignante.

Nous demandons à ce que les mouvements des cyclistes dans toutes les directions possibles à partir ou vers la piste bidirectionnelle soient étudiés et intégrés au projet.

Une liaison bidirectionnelle le long du parking Ravet vers le Faubourg Nezin pourrait également être mise en place de façon à assurer toutes les interconnexions.



2. Ave. des Ducs – aspects généraux

Sur un transit cyclable traversant (secteur Poste vers voie verte de la Leysse), le nombre de feux et d'arrêts imposés est important sur l'aménagement de l'avenue des ducs et celui du Quai Borrel, serait-il possible de caler une onde verte à 15 km/h (vitesse moyenne d'un cycliste à Chambéry) pour faciliter le transit ? Dans la négative, les cyclistes doivent bénéficier de feux verts anticipés.

De manière analogue, nous souhaitons qu'une boucle de détection soit ajoutée sur la petite bretelle véhicules permettant d'atteindre la rue du Gal. Férié afin de limiter les périodes d'arrêt

au strict nécessaire (véhicule en attente et piétons).

➤ Plateau surélevé pour les piétons (Basic-fit) absence d'avaloir pour les eaux pluviales côté Nord-Ouest (flaque par temps pluvieux ?)

➤Inquiétude quant à la future jonction avec la liaison du SDC vers Mérande (absence d'espace tampon au début du quai Borrel)

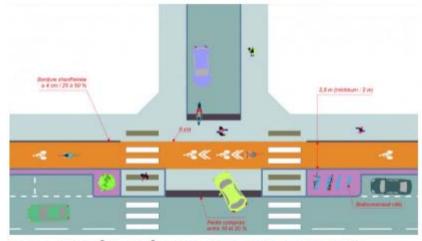
➤ Réalisation d'un enrobé coloré sur la totalité des linéaires (y compris sur l'aménagement du Quai Borrel).

2. Ave. des Ducs – aspects généraux

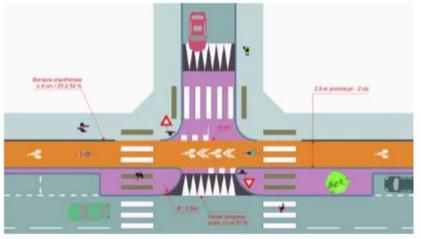
Des largeurs de piste bidirectionnelle insuffisantes au regard des comptages effectués, de la fréquentation attendue et des recommandations du CEREMA. Un minimum de 3,5 m est obligatoire et compte-tenu des hausses enregistrées ces dernières années, nous vous demandons d'intégrer une largeur de 4 m. Cette demande est également valable pour le quai Borrel.

➤ Des intersections avec les autres voiries peu sécurisées, nou	S
vous demandons d'appliquer les recommandations du CEREMA.	

Piste cyclable bidirectionnelle		
Débit cycliste souhaité (par jour, dans les deux sens)	Largeur roulable minimum	
0 - 1500	3 m	
1500 - 3000	3,5 m	
> 3000	4 m	



Trottoir-piste traversant



Plateau

Réaménagement du Quai Borrel

3. Réaménagement Quai Borrel à Chambéry

Ce projet propose essentiellement la pérennisation de l'aménagement provisoire avec deux variantes relativement équivalentes.



L'avant-projet présenté ne solutionne pas les difficultés identifiées et déjà communiquées avec l'itinéraire provisoire (comme les mouvements vers/depuis la MJC ou la rue Jules Ferry ainsi que la traversée dos au flux de véhicules). Nous proposons de reprendre l'ensemble avec une solution différente, calquée sur un aménagement existant à Amsterdam (intersection J.Ferry vers Borrel)

https://goo.gl/maps/FVAqtFCzhJ8LcgMp9



Détail de la transition de l'aménagement cyclable vers un aménagement mixte (piétons/cycles)

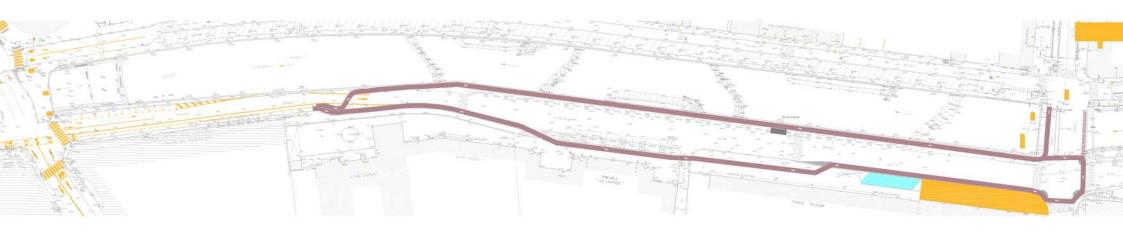


Allure de la section courante



Le long de la Leysse : espace d'au moins 1,70 m disponible sans intervention sur les bordures et susceptible de dépasser les 2 m en modifiant les bordures des places en créneaux (ripage latéral)

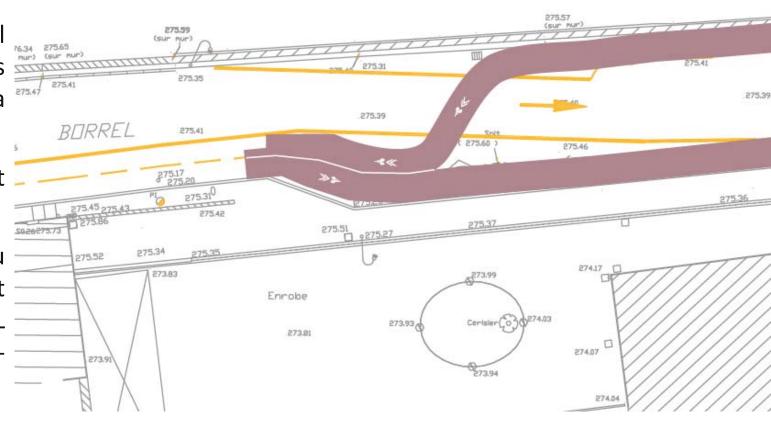
- ➤ Toutes les places en créneaux sont restituées (solde global de + 18 pl.)
- ➤ Disparition de la traversée « dos au sens de circulation »
- ➤ Mouvement des cyclistes facilité dans toutes les directions à l'intersection avec la rue Jules Ferry



Traversée du quai Borrel unidirectionnelle avec très bonne visibilité sur le flux à franchir.

Utilisation du déroché existant pour faciliter la giration

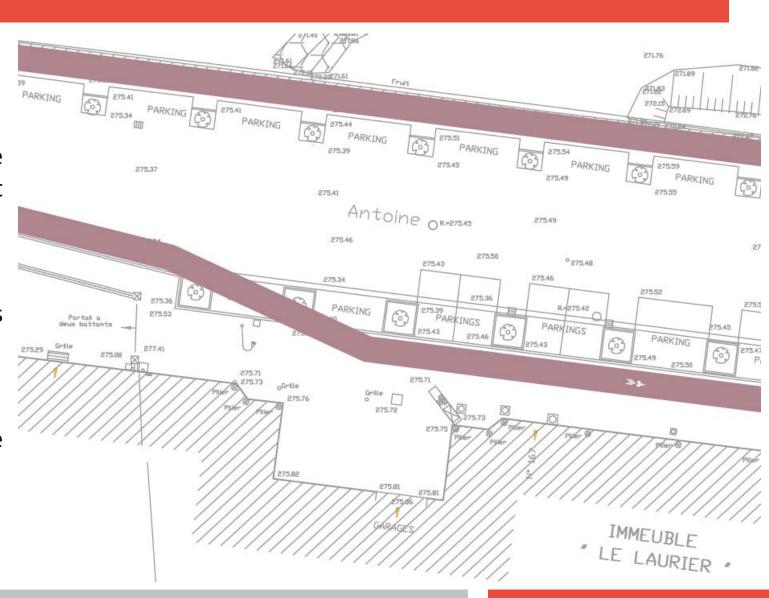
Mise en place d'un plateau surélevé pour la traversée et pincement de la chaussée VL/PL à renforcer en amont de celleci.



Restitution de la quasi-totalité des places de stationnement côté Nord

Neutralisation de deux places côté sud

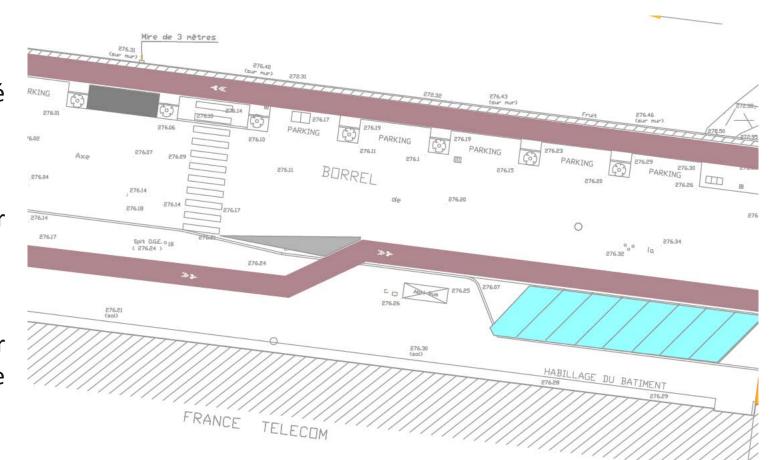
1 armoire électrique gênante pour les piétons



Neutralisation d'une place côté nord (conformité 2026)

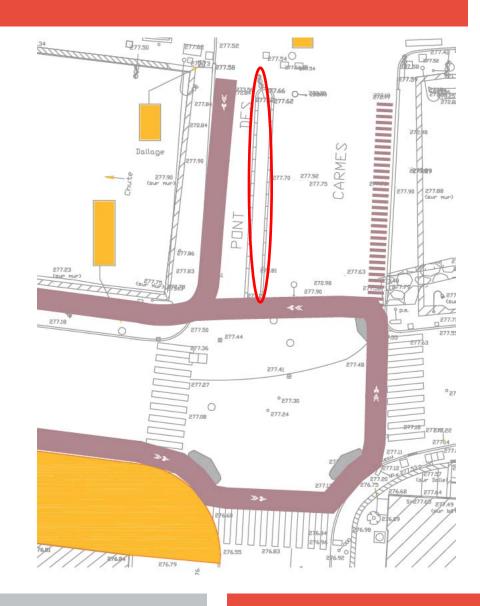
Basculement des épis pour stationnement en arrière

Création d'un ilot de coin pour sécuriser la sortie de l'axe cyclable sur la chaussée



llots de coin + réplicateurs de feux

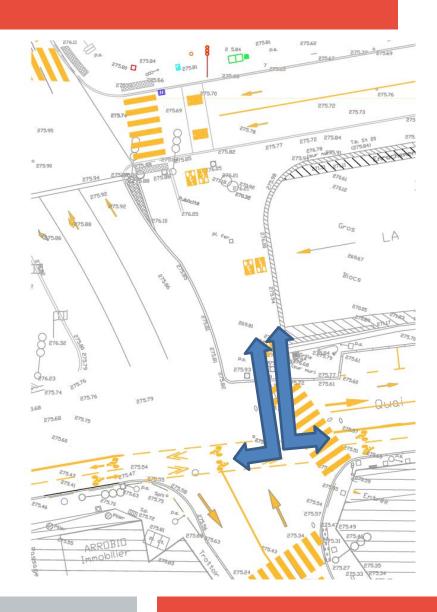
Suppression de l'ilot actuel sur le pont (à passer en GBA pour le gain de largeur)



Problème à traiter pour le secteur de la place de la Libération : où stocker les cyclistes en attente de traversée lorsqu'ils circulent sur la bidirectionnelle en direction de la rive droite de la Leysse ?

Risque de conflit avec les piétons

Pas de proposition de Roue Libre compte-tenu de la date d'envoi des plans



5. Observations de Roue Libre – Quai Ravet

Nous serons vigilants quant au strict respect de l'article L228-2 du code de l'environnement.

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.