



Pour la création d'axes cyclables structurants Chambéry centre – Hauts de Chambéry



Version 6c – Mars 2023

1. Contexte
2. Diagnostic
3. Principe retenu et situation actuelle
4. Propositions pour l'avenue d'Aix les Bains
5. Propositions pour l'avenue Mendès France

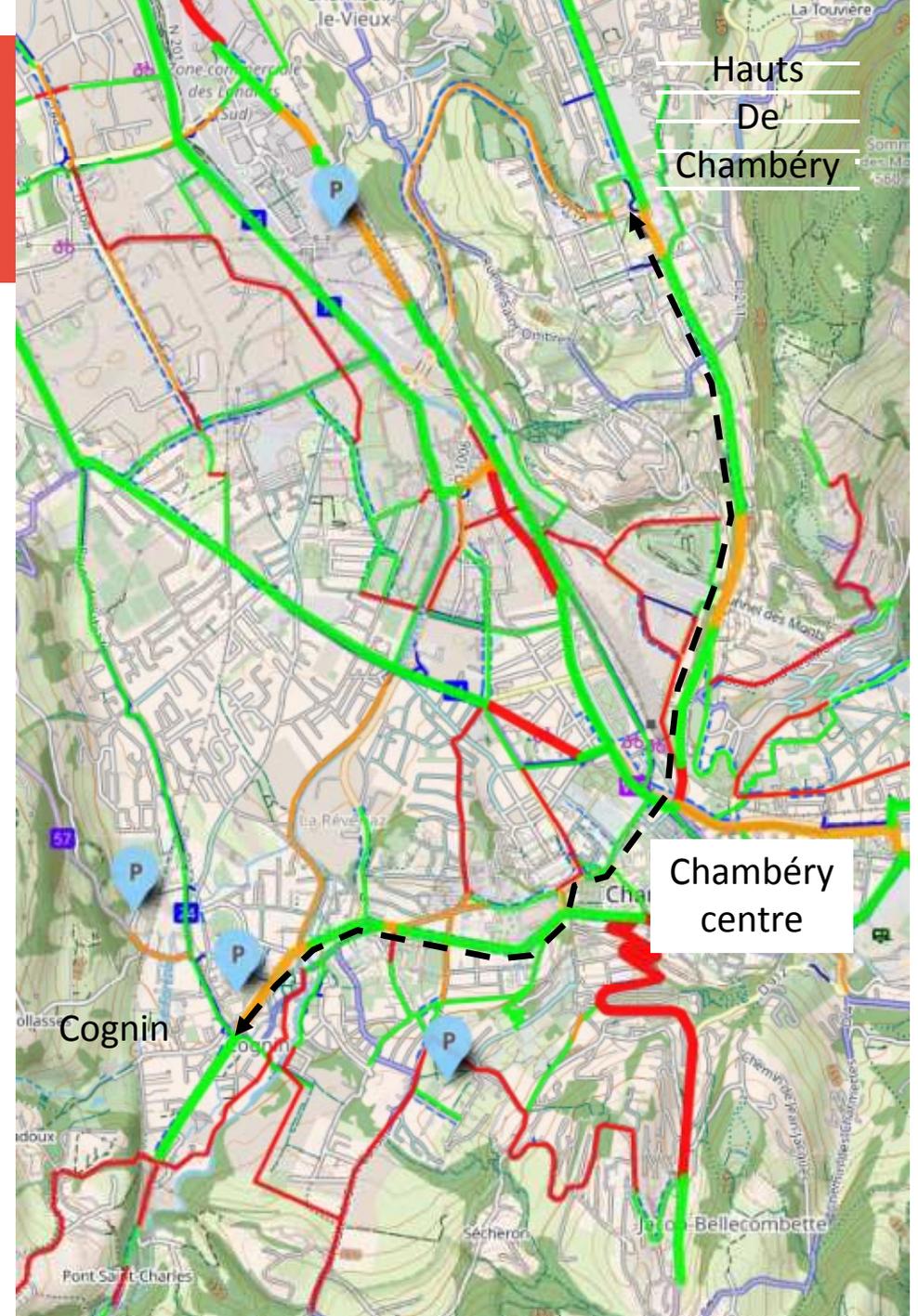
1. Contexte

La traversée cyclable Nord Sud de l'agglomération chambérienne est désormais quasiment continue, finalisée et largement plébiscitée avec plus de 600.000 passages annuels au parc du Verney.

A de rares exceptions, le trajet transversal depuis Cognin jusqu'aux Hauts de Chambéry ne répond pas aux mêmes objectifs (bandes cyclables inadaptées, recensement de nombreux points noirs au baromètre des villes cyclables et d'accidents parfois mortels).

De manière stupéfiante, ce trajet serait satisfaisant d'après le schéma directeur cyclable (tracé essentiellement vert). Selon les remontées usagers, ce n'est pas le cas. Nous proposons ici des solutions d'aménagements sécurisés pour chaque cycliste.

Ci-contre : Extrait du schéma directeur cyclable (PLUi-HD 2018)



1. Contexte

Dans le secteur du pont des chèvres, ce schéma directeur cyclable identifie plusieurs difficultés :

L'avenue Mendès France est la voie la plus directe et la seule dont la pente n'est pas rédhibitoire pour rejoindre Chambéry le Vieux et les Hauts de Chambéry depuis Bissy, le secteur centre-nord ou bien depuis les Landiers. D'après le schéma directeur :

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

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

→ Nous proposons des solutions d'aménagements astucieuses et relativement économiques, pouvant même faire l'objet d'un phasage.



1. Contexte

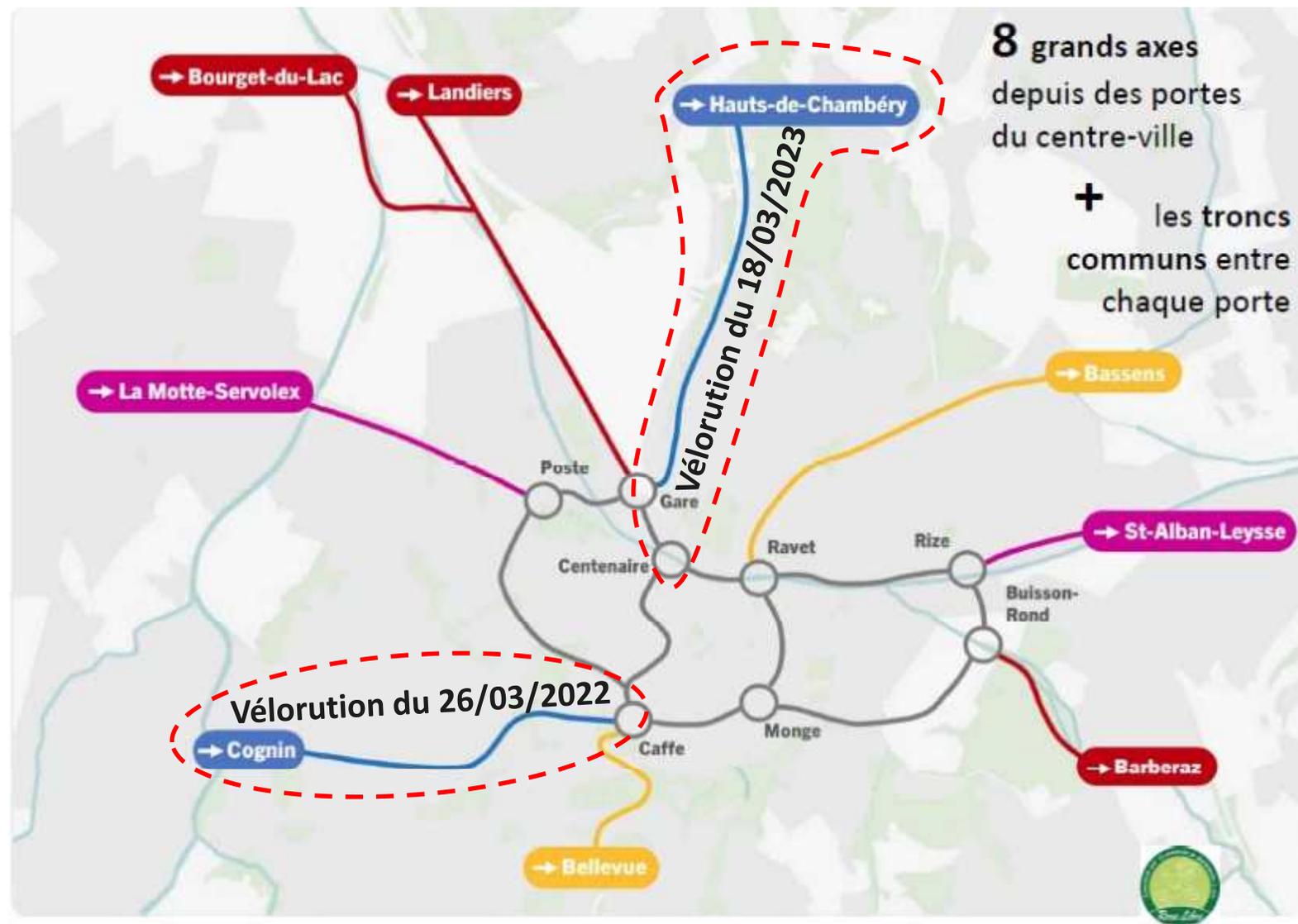
Le trajet transversal depuis Cognin jusqu'aux Hauts de Chambéry constitue deux grands axes du futur :

Réseau Express Vélo

Une esquisse de ce réseau a été diffusée à l'occasion de l'action du 07/11/2022

« #JeSuisUn(e)600000 »

Les propositions effectuées le 26/03/2022 n'ont pas encore été valorisées par les collectivités concernées.

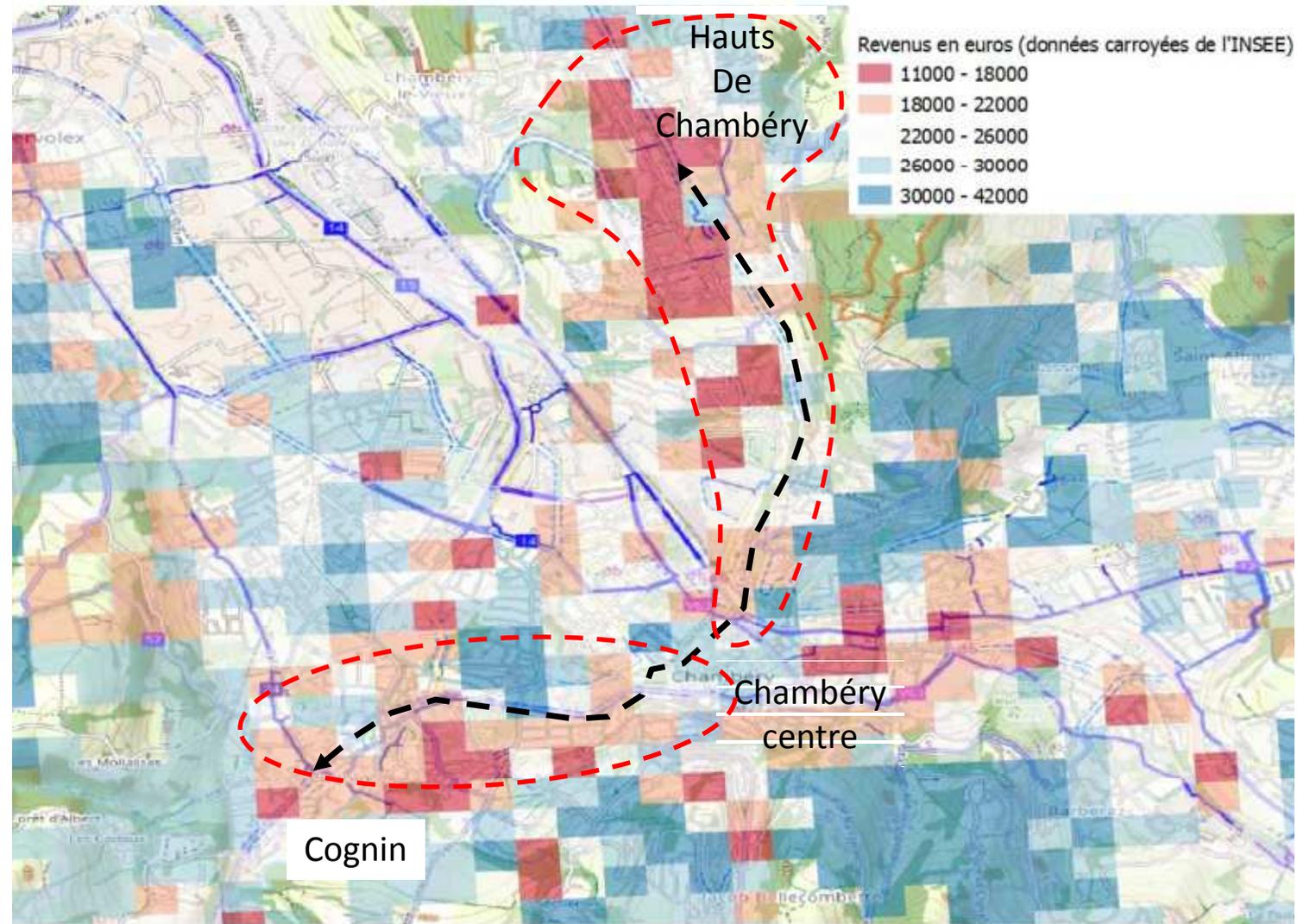


1. Contexte

Les Hauts de Chambéry, Cognin, le Biollay et Bellevue font partie de ces quartiers prioritaires pour lesquels les dessertes cyclables se limitent à des bandes cyclables sur des axes routiers à fort trafic.

Habitants, travailleurs, jeunes et anciens sont nombreux à emprunter quotidiennement ces axes avec leur vélo.

Les quartiers prioritaires ne doivent pas devenir les grands oubliés des politiques d'aménagements cyclables.

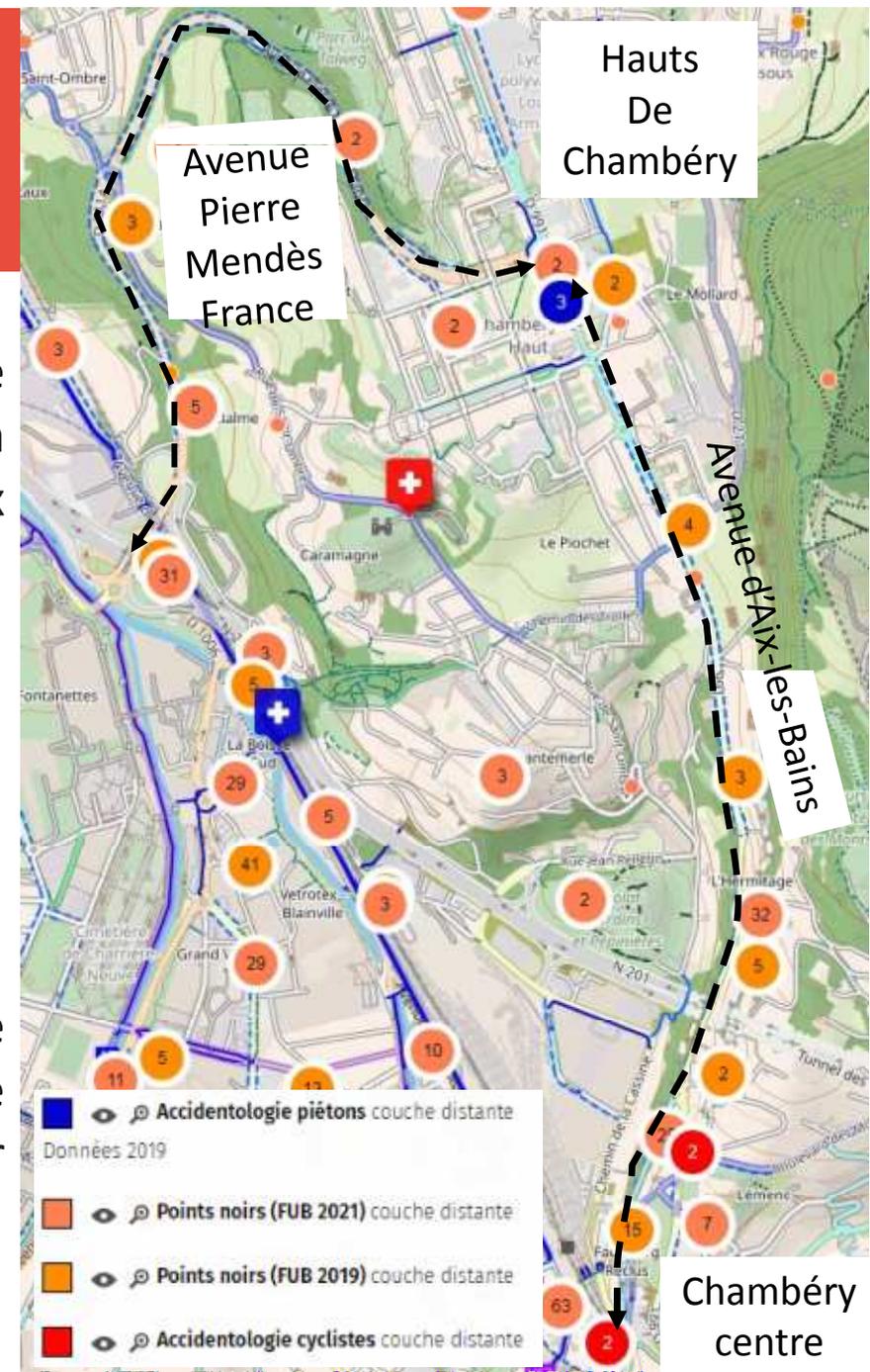


2. Diagnostic

Des besoins et des attentes sont recensés à chaque baromètre organisé par la Fédération des Usagers de la Bicyclette (FUB). Ceux-ci dessinent les contours de deux axes principaux :

- Au niveau de l'avenue d'Aix les Bains
- Le long de l'avenue Pierre Mendès France

A notre connaissance, aucun comptage régulier n'a été effectué sur ces axes mais est-il nécessaire de comptabiliser les personnes qui traversent à la nage pour décider de la création d'un pont ou d'une passerelle ?



2. Diagnostic

A terme, ces deux itinéraires pourraient devenir des liaisons structurantes (ils répondent à un évident besoin de mobilité des populations concernées tout en apportant une certaine complémentarité à l'offre de transports en commun).

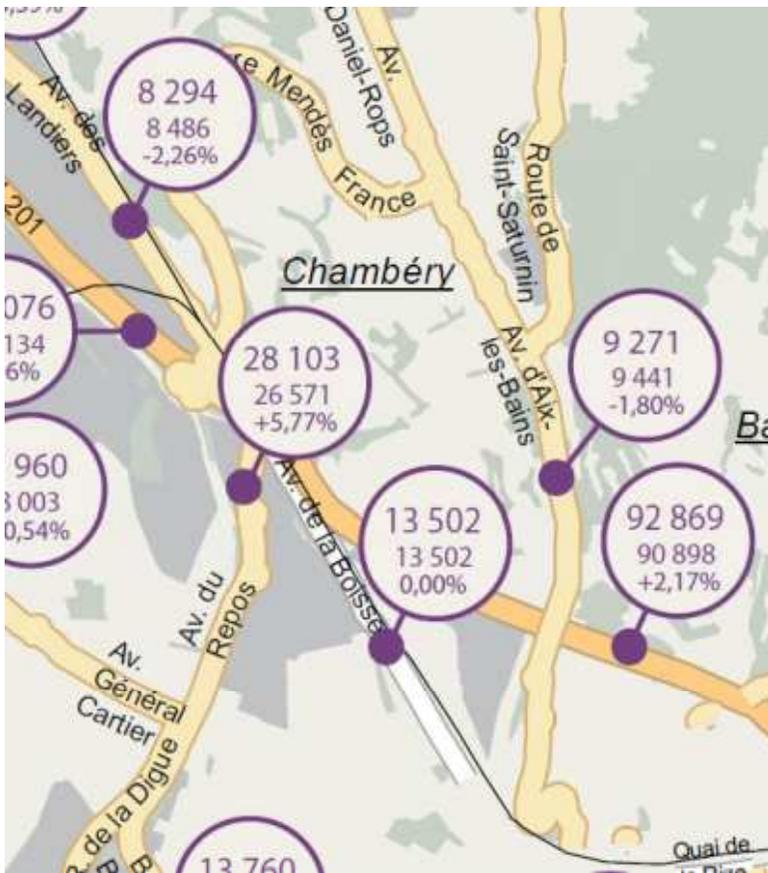
D'autres cheminements sont bien évidemment possibles comme pour la moitié supérieure de l'avenue Pierre-Mendès France, où une solution plus agréable pourrait être également mise en place via le parc du thalweg.

*Ci-contre : Extrait du projet de révision du schéma directeur cyclable
Seules les liaisons structurantes sont affichées*



2. Diagnostic

Ces deux liaisons se situent sur des axes routiers importants (plus de 9000 véhicules/jour et autorisés à 50 ou 70 km/h) et nécessitent des aménagements cyclables séparés de la voirie conformément aux recommandations du CEREMA (les bandes cyclables sont proscrites).



V85 VITESSE LIMITE RÉELLEMENT PRATIQUÉE	TRAFIC MOTORIZÉ EN UNITÉS DE VÉHICULE PARTICULIER PAR JOUR (DANS LES DEUX SENS)	DÉBIT CYCLISTE SOUHAITÉ (EN NOMBRE DE VÉLOS PAR JOUR)		
		RÉSEAU CYCLABLE SECONDAIRE (TRAFIC INFÉRIEUR À 750 CYCLISTES/JOUR)	RÉSEAU CYCLABLE PRINCIPAL (TRAFIC COMPRIS ENTRE 500 ET 3000 CYCLISTES/JOUR)	RÉSEAU CYCLABLE À HAUT NIVEAU DE SERVICE (TRAFIC >2000 CYCLISTES/JOUR)
30 KM/H OU MOINS	< 2000	Trafic mixte	Vélorue ou trafic mixte	Vélorue ou piste cyclable
	2000 À 4000		Bande cyclable ou trafic mixte	Piste cyclable
	> 4000	Piste ou bande cyclable		
50 KM/H	< 1500	Trafic mixte		Piste cyclable
	1500 À 6000	Piste ou bande cyclable		
	> 6000			
70/80 KM/H	< 1000	Trafic mixte	Piste cyclable/voie verte/bande cyclable/ bande dérasée de droite	Piste cyclable
	1000 À 4000	Piste cyclable/voie verte/bande cyclable/ bande dérasée de droite	Piste cyclable ou voie verte	
	> 4000			

3. Principes retenus

- Conserver l'alignement de platanes qui bordent l'avenue d'Aix-les-Bains
- Rester dans l'espace de voirie existant sur l'avenue Pierre Mendès-France
- Proposer des tracés qui répondent à une vision d'ensemble (le parcours cyclable existant est particulièrement discontinu)
- Répondre aux attentes des cyclistes non aguerris, dont familles, enfants et personnes âgées
- Proposer une solution pour une future jonction vers Bissy et toutes les directions des avenues vertes Nord ou de la Boisse
- Offrir aux habitants de l'agglomération chambérienne, un panorama unique à proximité du centre-ville, qui pourrait également servir de vitrine au savoir-faire savoyard en matière d'infrastructures cyclables.
- Supprimer les possibilités de dépassements motorisés (2 voies montantes) sur l'avenue Pierre Mendès-France de façon à réduire les vitesses pratiquées (bien supérieures aux vitesses autorisées)

3. Situation actuelle

Situation actuelle sur l'avenue d'Aix les Bains



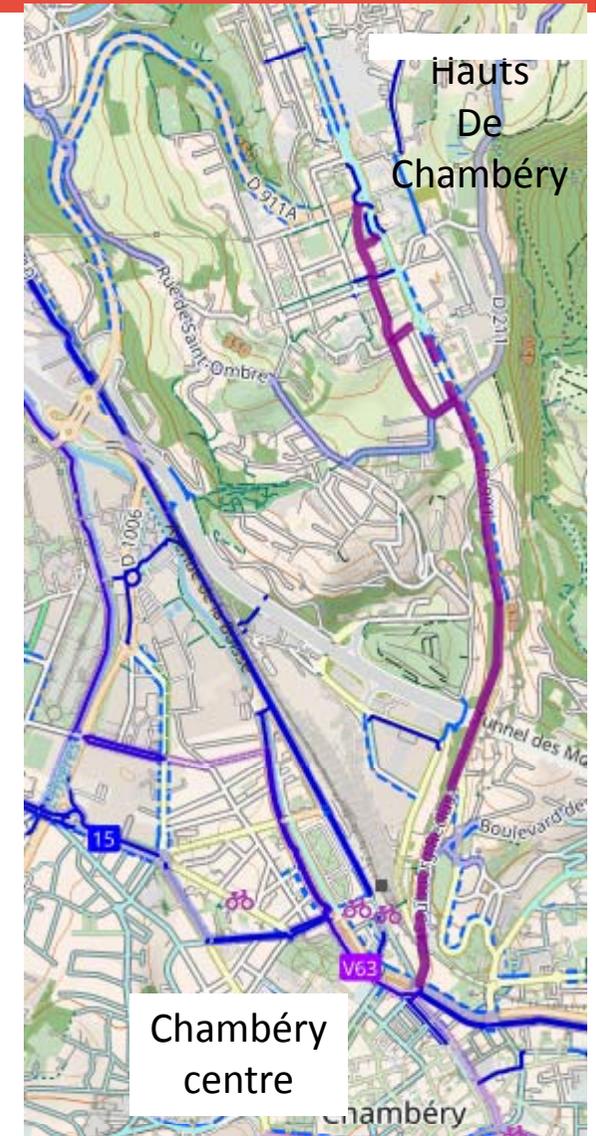
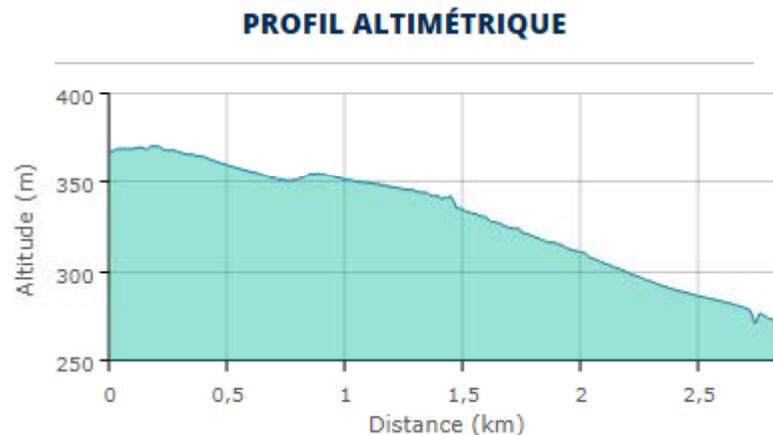
Situation actuelle sur l'avenue Mendès France



4. Propositions pour l'avenue d'Aix les Bains

Pour l'avenue d'Aix-les-Bains, nous proposons de créer une piste cyclable bidirectionnelle sur la quasi-totalité du linéaire. La pente moyenne de cet itinéraire est de l'ordre de 4%.

En parallèle de cette création, l'utilisation de la voirie descendante doit rester autorisée aux cyclistes rapides ou aguerris.



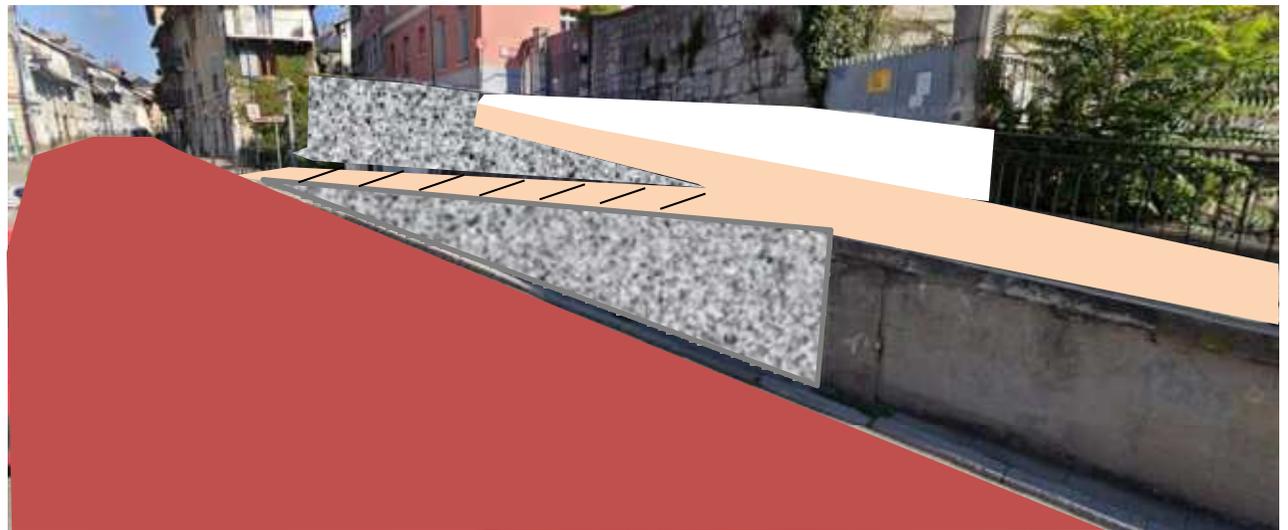
4. Propositions pour l'avenue d'Aix les Bains

En partie basse du Faubourg Reclus et jusqu'au chemin de la Cassine, une bande cyclable montante pourrait être créée. Si nécessaire, le stationnement actuel en épi à 45° serait adapté de façon à disposer d'un espace suffisant pour l'implantation de cette bande cyclable montante.



Au droit du pont du Reclus, la montée Haute Bise pourrait être modifiée afin de faciliter le passage direct des piétons en direction du Faubourg Reclus (rampe ou escalier).

La création d'une zone de rencontre pourrait apporter un surcroît de sécurité au niveau de la voirie. Un élargissement de l'ouvrage de franchissement des voies ferrées serait idéal.



4. Propositions pour l'avenue d'Aix les Bains

En partie haute du Faubourg Reclus, la situation actuelle de mixité du trafic semble acceptable. La création d'une rue apaisée et la matérialisation des usagers cyclistes (marquage) pourraient améliorer les conditions de sécurité.

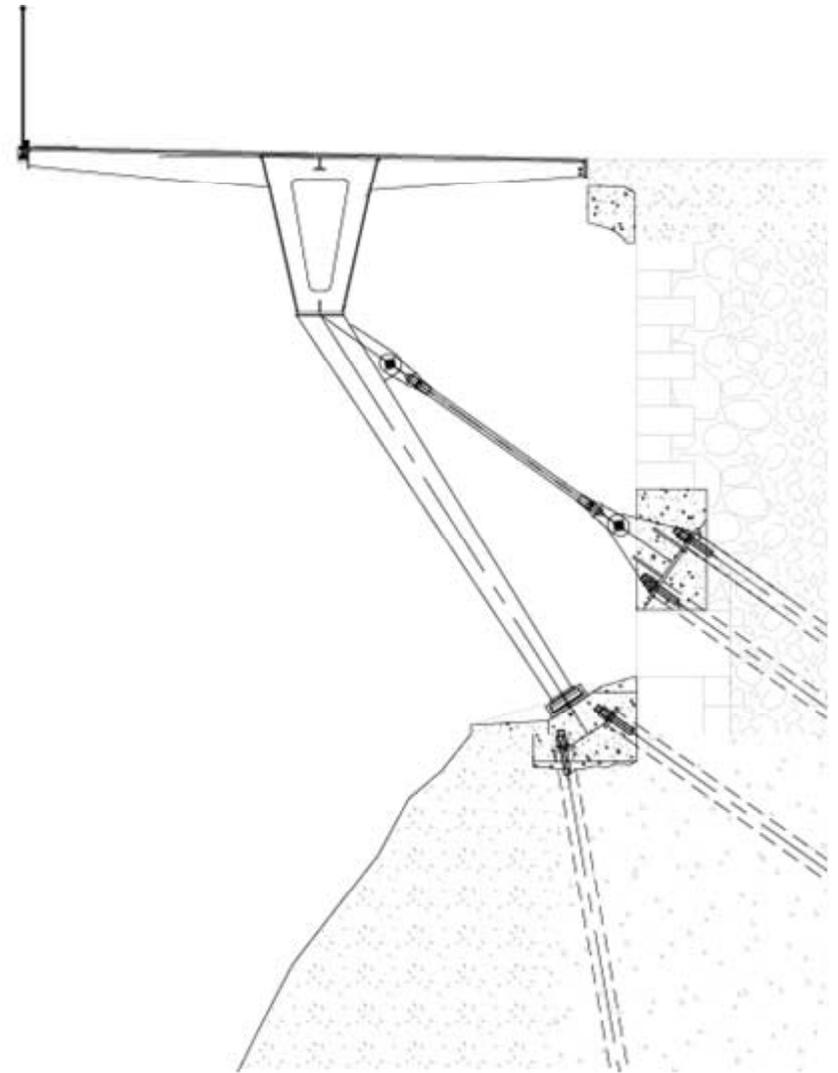


Les coussins berlinois pourraient être modifiés afin de les rendre plus efficaces (actuellement certains automobilistes serpentent entre les coussins et l'efficacité attendue pour apaiser le trafic est très relative).

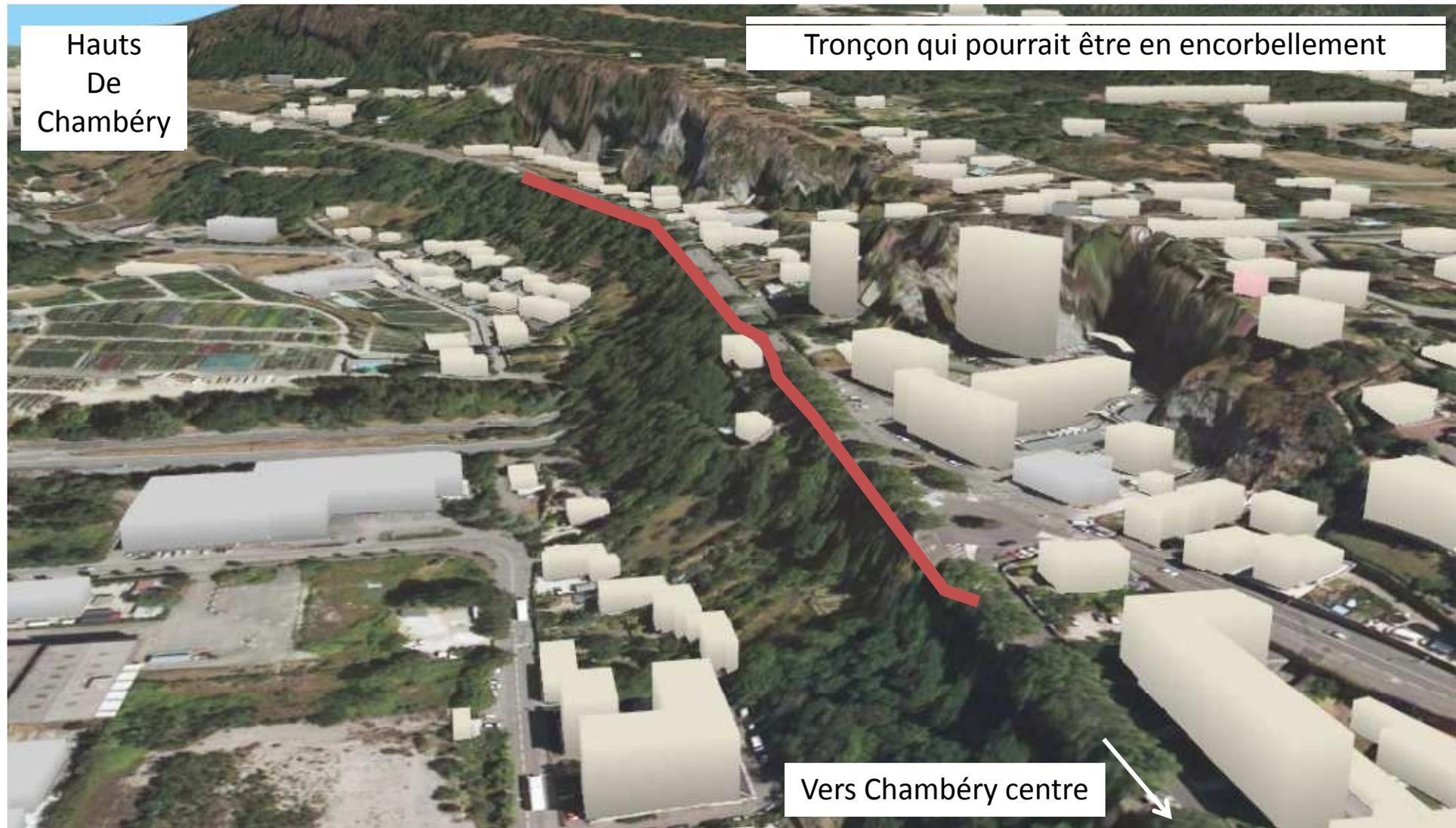
4. Propositions pour l'avenue d'Aix les Bains

En partie inférieure de l'avenue d'Aix les Bains :

- Un aménagement cyclable à moindre coût pourrait être réalisé en libérant l'espace occupé par les platanes (le trottoir actuel dispose d'une largeur comprise entre 3,25 et 3,75 m hors muret).
- De manière alternative, nous proposons un aménagement en encorbellement. De nombreux ouvrages équivalents ont déjà été réalisées en France ou à l'étranger (y compris dans des zones à fort aléa géologique). Au droit de la propriété riveraine, cet encorbellement pourrait être localement effacé au profit d'un parcours sur le trottoir existant.

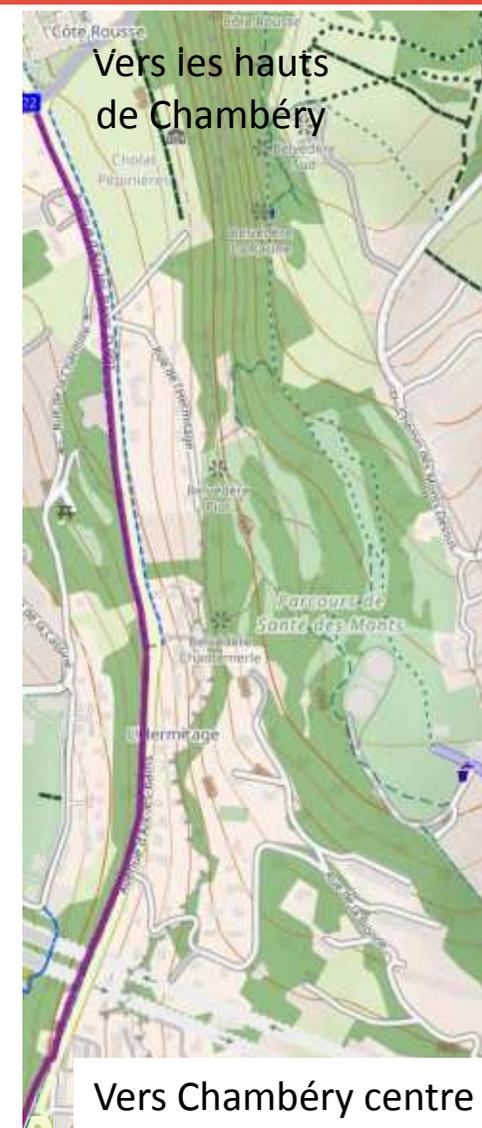
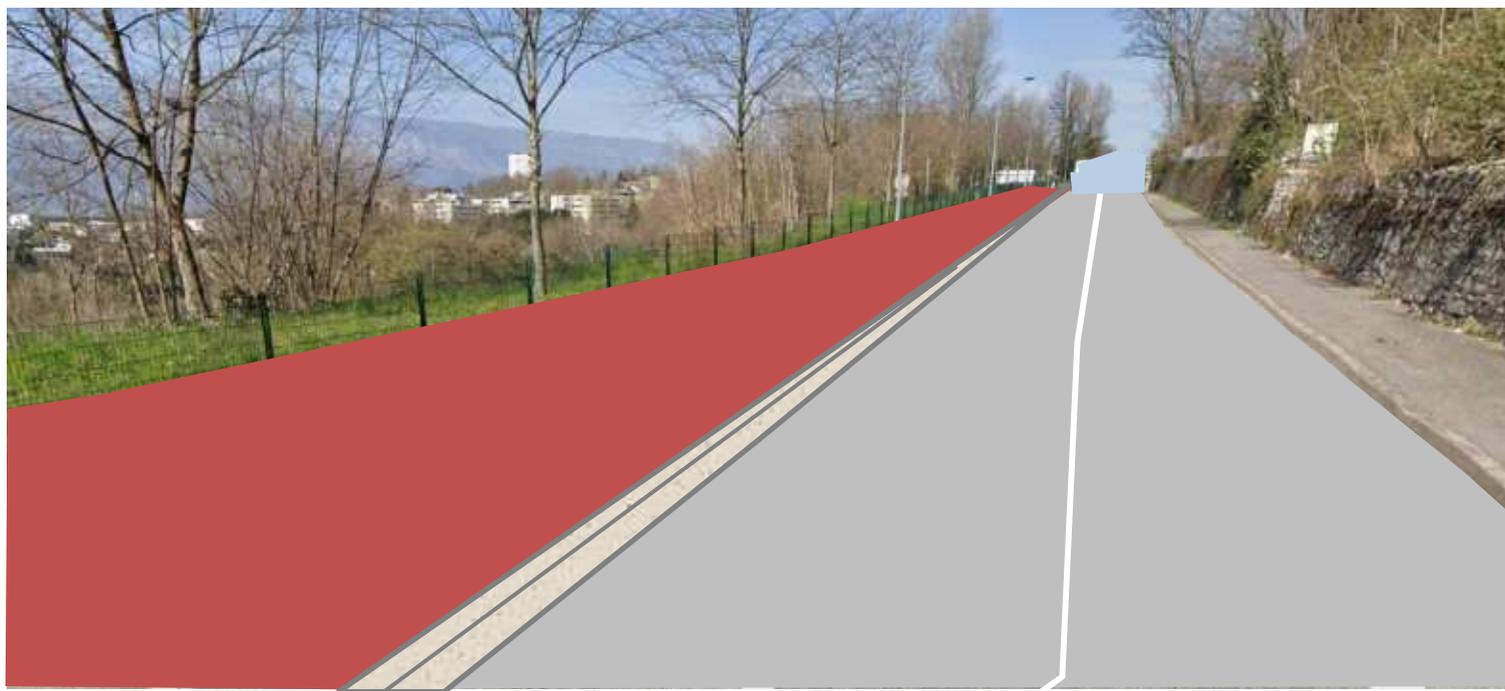


4. Propositions pour l'avenue d'Aix les Bains



4. Propositions pour l'avenue d'Aix les Bains

En partie médiane de l'avenue d'Aix les Bains, l'encorbellement pourrait être interrompu au profit d'un parcours, sur le bord Ouest de la chaussée, à usage mixte et bidirectionnel (les bandes cyclables actuelles seraient supprimées afin de disposer d'une largeur adéquate). Cet aménagement serait continu jusqu'au giratoire de la rue de Provence (une alternative via la rue du Piochet semble également envisageable).



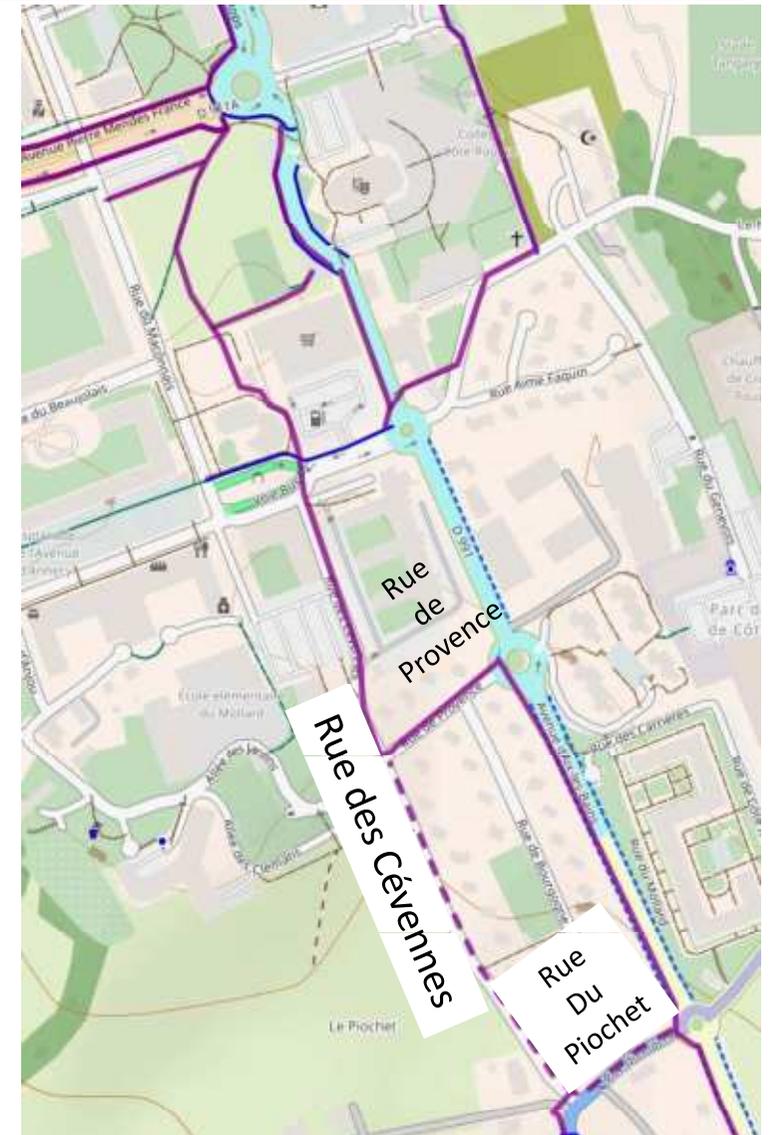
4. Propositions pour l'avenue d'Aix les Bains

Depuis le giratoire de la rue de Provence (ou de la rue du Piochet) et jusqu'au giratoire au sommet de l'avenue Pierre Mendès France, le parcours sécurisé pourrait être dévié de la RD991 pour des raisons d'accessibilité, de desserte et d'espace de voirie disponible.

Nous proposons que celui-ci corresponde à une voie verte à usage mixte et bidirectionnel.

Quelques adaptations mineures du plan de circulation seraient alors nécessaires pour permettre cette implantation dans l'emprise de voirie existante (mise en sens unique vers l'Est de la terminaison de la rue de Provence (ou de la rue du Piochet) ; mise en sens unique vers le Sud de la rue des Cévennes).

La création d'une desserte dans la partie centrale de l'esplanade permettrait un transit plus confortable que des alternatives via la rue du Mâconnais ou D. Rops.



4. Exemples de réalisations

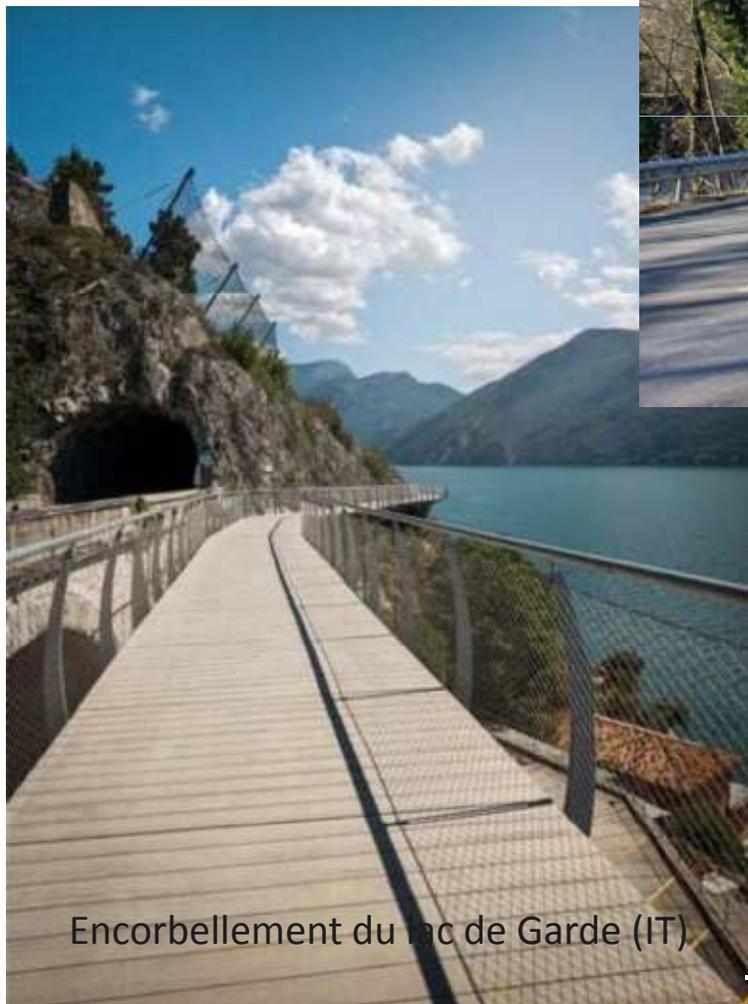
Piste cyclable protégée à Épierre (73)



Estacade de Trévoux (01)



Encorbellement du lac de Garde (IT)

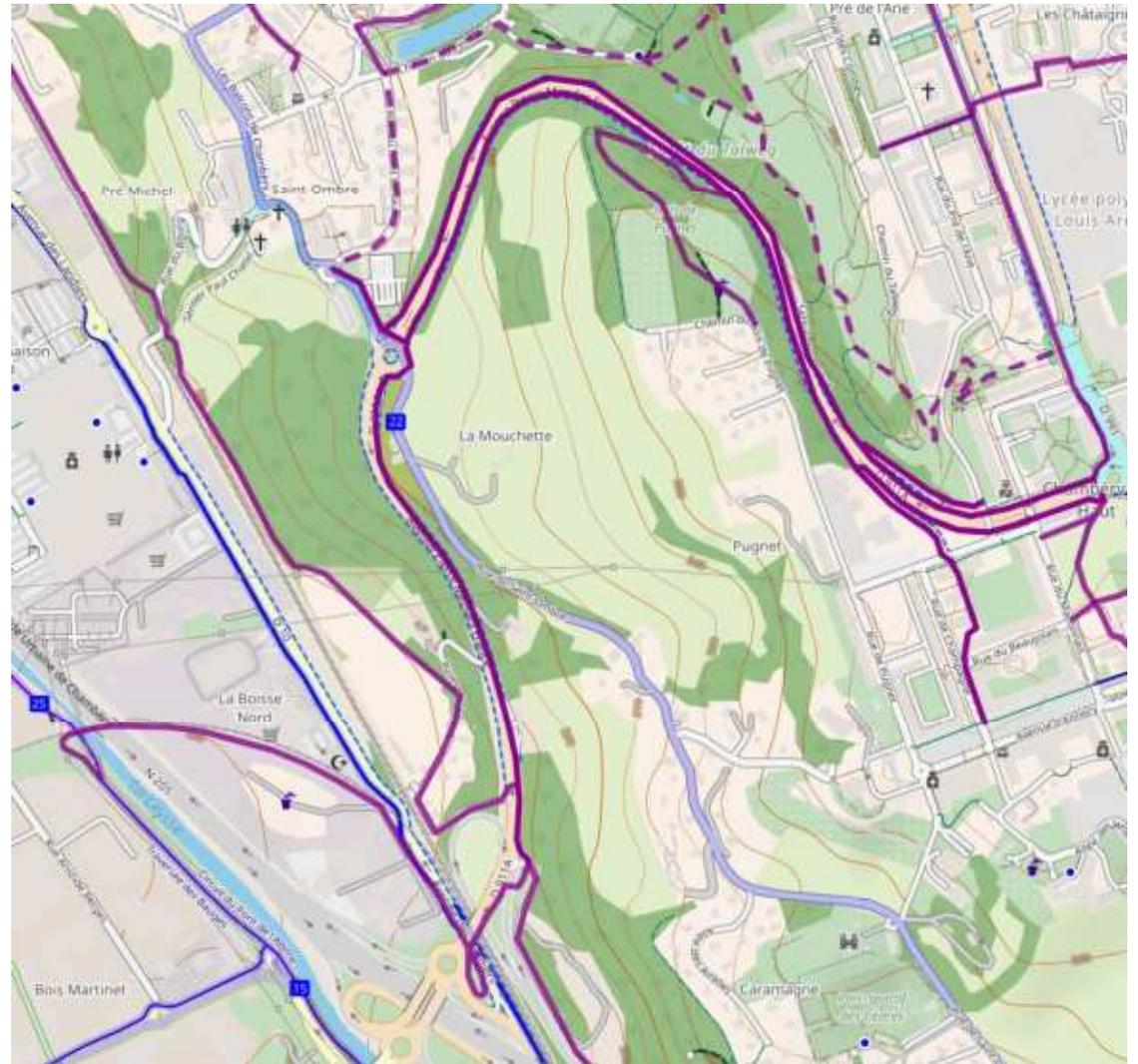


5. Propositions pour l'avenue Mendès France

L'avenue Mendès France dispose d'une pente raisonnable (4%) pour atteindre Chambéry le Vieux et les Hauts de Chambéry depuis Bissy, les Landiers ou la Cassine. La voirie et les ouvrages ont été prévus pour une mise à 4 voies.

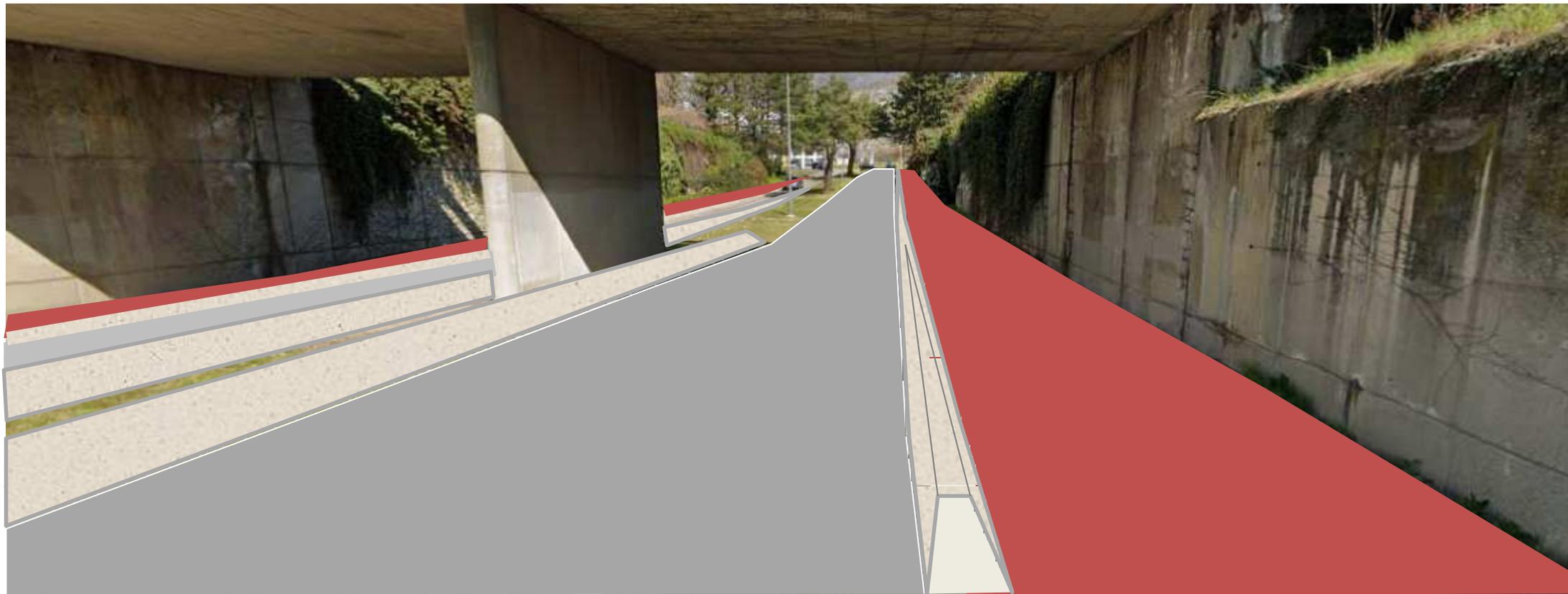
A l'amont du giratoire de Chambéry le Vieux, il est proposé de créer deux pistes cyclables de chaque côté de la voirie (sens montant et sens descendant) et de créer un itinéraire apaisé via le parc du Thalweg.

A l'aval du giratoire, il est proposé de créer un axe bidirectionnel sur le bord Est de la chaussée.



5. Propositions pour l'avenue Mendès France

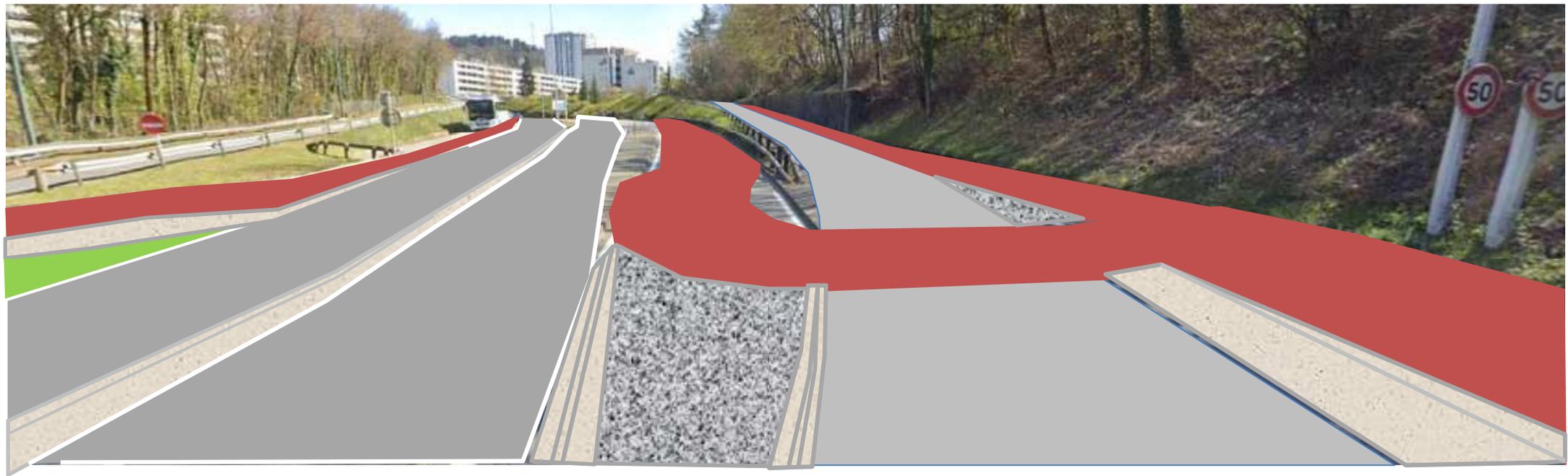
En partie haute de l'avenue, une modification de l'axe des voiries serait nécessaire pour libérer une emprise suffisante au niveau des ouvrages d'art et permettre l'implantation des pistes cyclables protégées par une Glissière en Béton Armé (GBA) sur chaque côté.



5. Propositions pour l'avenue Mendès France

Au niveau de la voie de sortie vers la rue de la Pommeraie, le basculement de la piste cyclable montante serait effectué par une modification de l'axe de la voirie et un léger talutage (protection par GBA). La bande cyclable de la voie de sortie serait conservée et améliorée.

La piste cyclable descendante pourrait disposer également d'un profil en S pour permettre le croisement avec la voie d'insertion.



5. Propositions pour l'avenue Mendès France

Secteur intermédiaire :

La création d'une interconnexion avec le passage sous voie existant pourrait permettre une desserte du parc du Thalweg et du bois de Pugnet

La création d'un accès en pente douce depuis le chemin du bois de Pugnet pourrait également être réalisé (pente à 5% en optimisant le profil)



5. Propositions pour l'avenue Mendès France

Secteur intermédiaire :

La création d'une traversée sécurisée vers Chambéry le Vieux serait effectuée à proximité immédiate du giratoire de façon à bénéficier de la réduction des vitesses pratiquées.

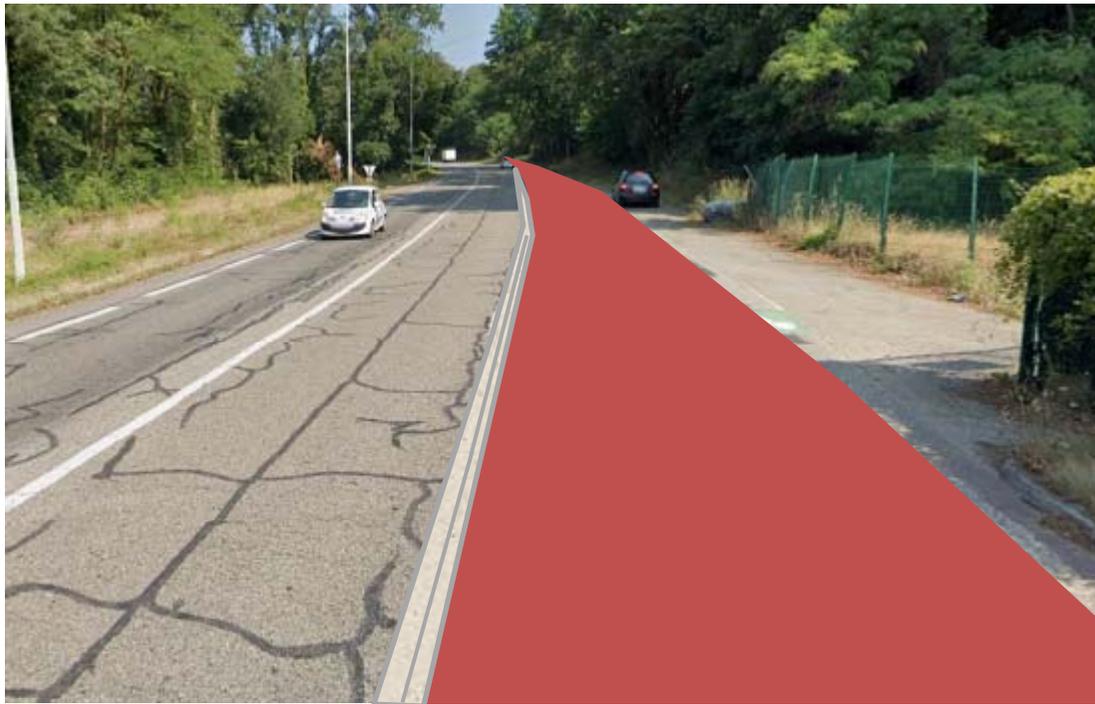
Cette traversée permettra d'effectuer le basculement entre les pistes cyclables unidirectionnelles de la partie haute et la piste cyclable bidirectionnelle de la partie basse.



5. Propositions pour l'avenue Mendès France

Secteur bas :

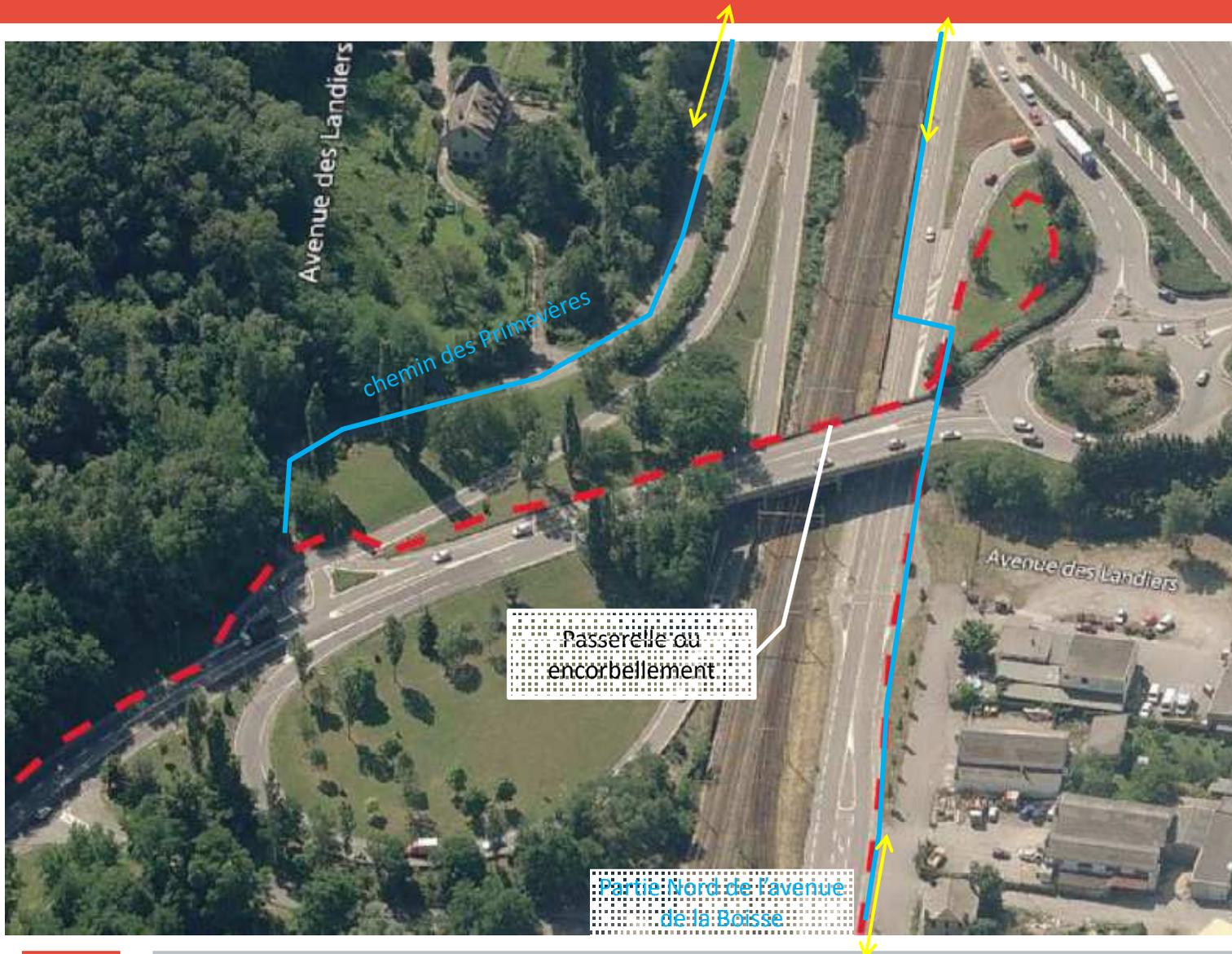
La piste cyclable bidirectionnelle de la partie basse entre le giratoire de Chambéry le Vieux et le chemin des Primevères pourrait être testée sans délai sous la forme d'un aménagement provisoire. Le merlon de l'intersection avec le chemin des primevères semble être posé sur une structure de chaussée (présence d'une GBA envoyée dans le merlon).



5. Propositions pour l'avenue Mendès France

L'accès direct au chemin des Primevères permettrait de desservir facilement le secteur de la Rotonde et la partie Sud de l'Avenue de la Boisse grâce aux ouvrages de franchissement déjà existants (VRU et voies ferrées).

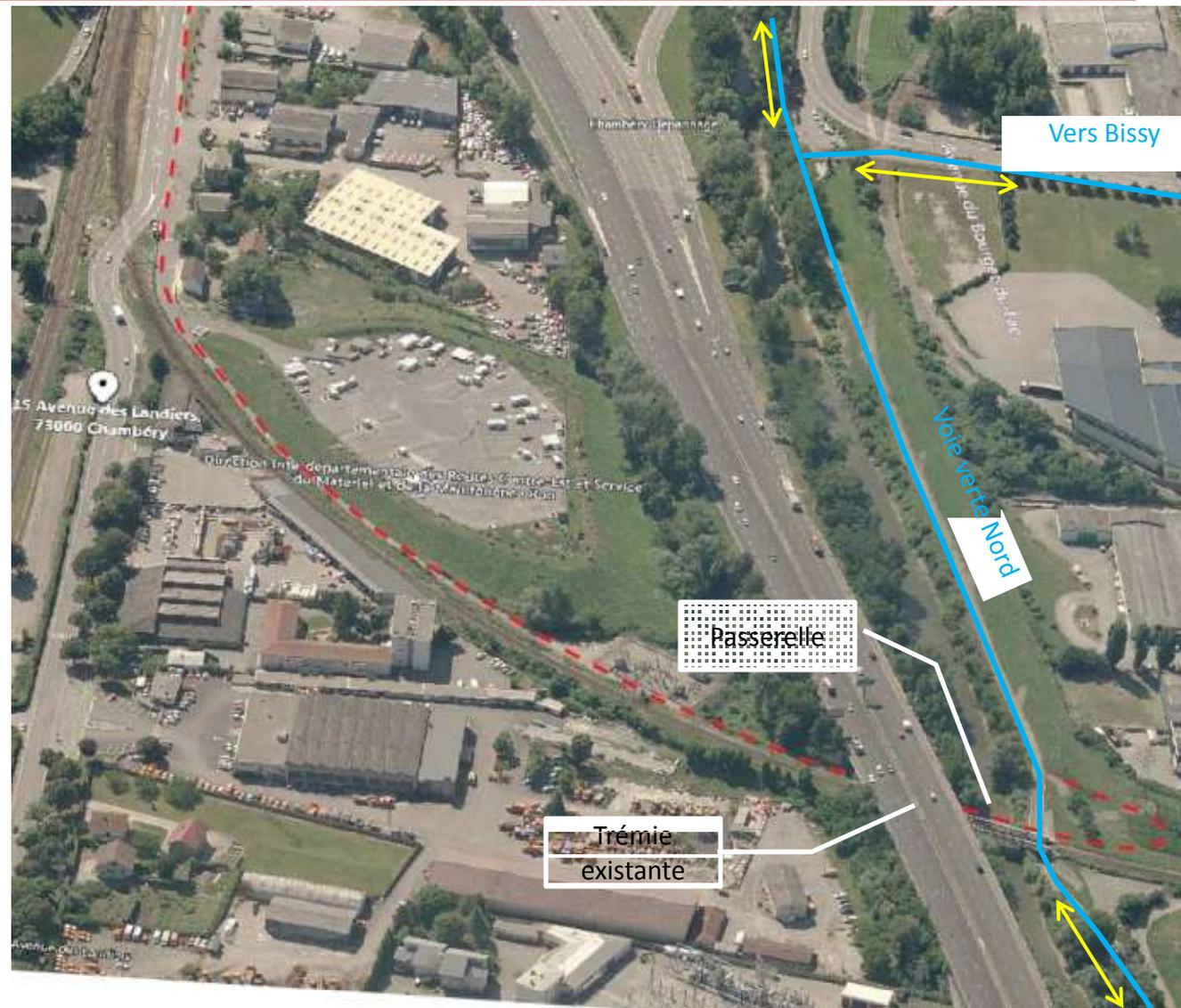
La desserte de la partie Nord de l'avenue de la Boisse serait rendue possible par la création d'une passerelle ou d'un encorbellement parallèle au pont routier existant et d'une rampe cyclable dans le délaissé de l'échangeur.



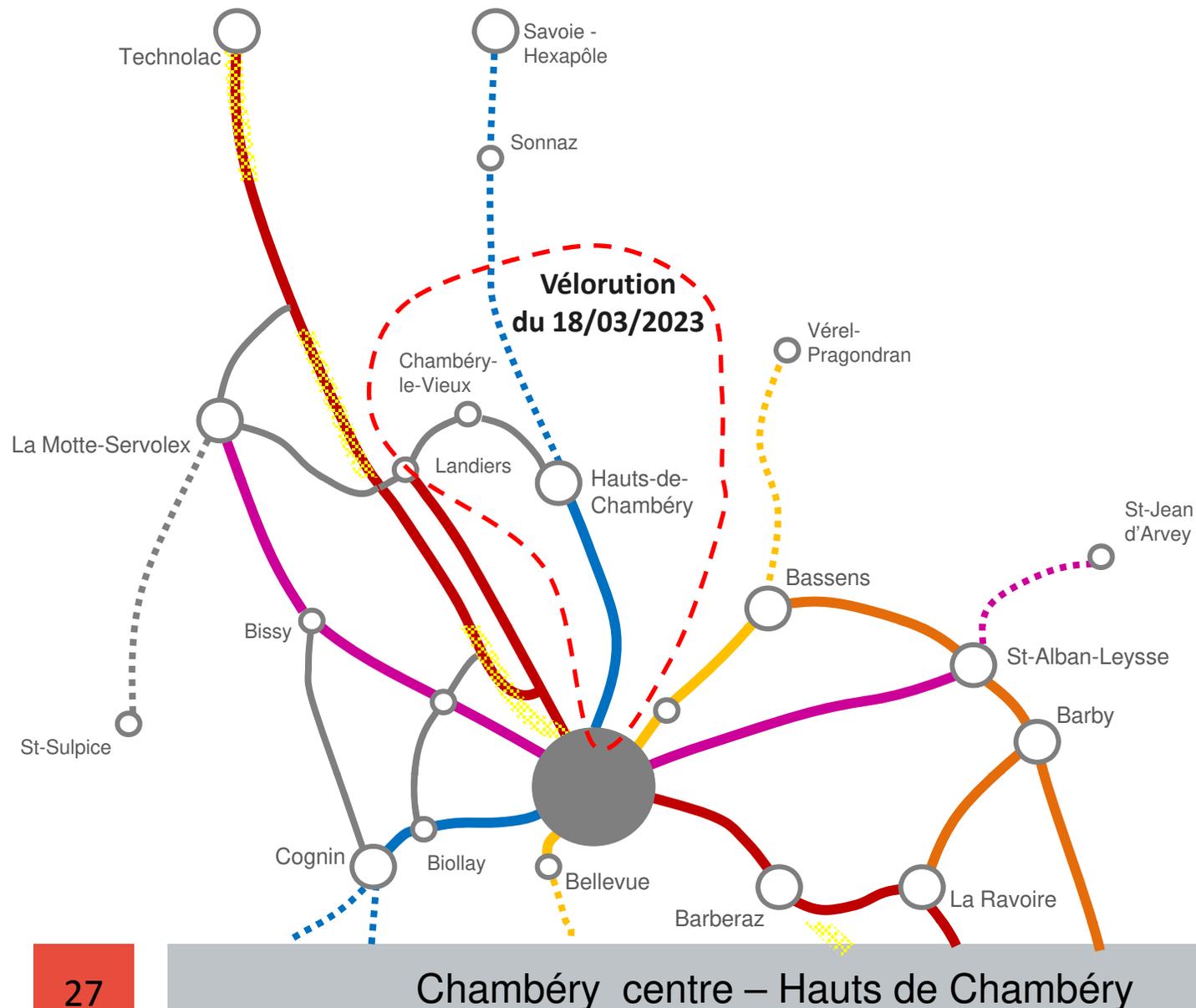
5. Propositions pour l'avenue Mendès France

A terme, les dessertes de la voie verte Nord et du secteur de Bissy pourraient être réalisées en bénéficiant d'une AOT auprès de RFF/SNCF (exploitation du foncier ferroviaire initialement prévu pour un doublement de la voie). La trémie sous la VRU a été dimensionnée pour cet usage.

Seule une courte passerelle serait alors nécessaire pour assurer le franchissement de la Leysse et l'interconnexion avec la voie verte Nord le long du pont SNCF existant.



Propositions pour les Hauts de Chambéry



L'association Roue Libre a élaboré divers documents de synthèse comme une carte regroupant les propositions précédentes avec d'autres.

Toutes nos recommandations s'inscrivent dans une optique de mise à jour du schéma directeur cyclable de façon à répondre aux attentes et besoins de mobilité cyclable.

En parallèle de ces éléments, nous renouvelons notre demande de création d'un Réseau Express Vélo.

Conclusion

Un aménagement cyclable réussi est un aménagement sur lequel on peut laisser un enfant de moins de 10 ans rouler seul sans crainte...

C'est aussi un aménagement sur lequel on peut constater la présence des familles, des personnes âgées et des personnes à mobilité réduite.