



Préconisations techniques Avant Pays Savoyard



Schéma Cyclable

2021



FONDS EUROPÉEN AGRICOLE
POUR LE DÉVELOPPEMENT RURAL
L'EUROPE INVESTIT DANS LES ZONES RURALES



Agence Ecomobilité Savoie Mont-Blanc 2021





Sommaire

1. Le schéma cyclable ?
2. Méthodologie du schéma cyclable
3. Éléments de contexte
4. Détail des solutions techniques par communauté de communes
5. Estimation financière



1. Le schéma cyclable ?

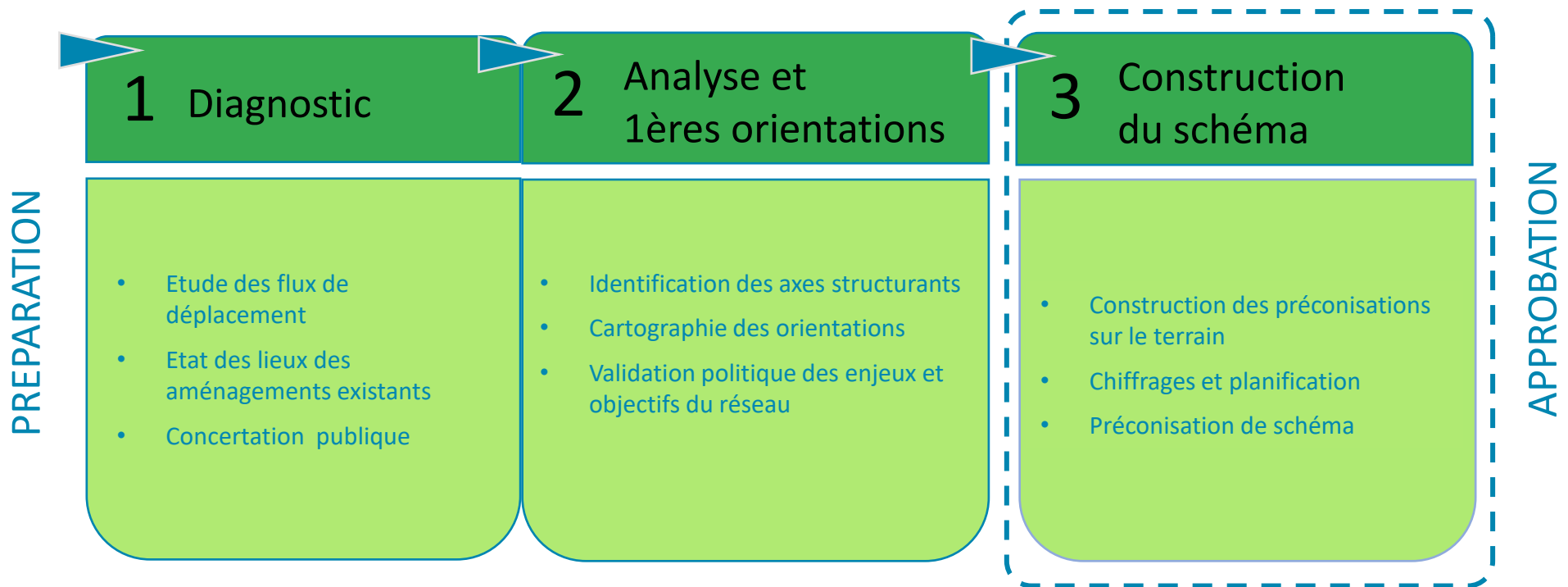
C'est une **composante d'une politique cyclable** qui permet à la collectivité de **définir un maillage d'aménagement et de programmer sa réalisation**. En tant que **document de référence** pour le développement du vélo, le schéma directeur des aménagements cyclables s'impose également comme **document de référence** pour les collectivités voisine et supra, qu'il est donc nécessaire de concerter durant sa réalisation.

Le schéma directeur des aménagements cyclables permet la création d'un **cadre** favorisant le **déploiement cohérent** et le **financement** d'un **réseau** d'aménagements **continus** et **attractifs**.

Pour rappel, il s'agit d'un document **sans contrainte juridique** et évolutif. Il peut être adapté en fonction des opportunités foncières, économiques...



Méthodologie de réalisation du schéma cyclable





Rappel : Eléments de contexte



Dates clés du schéma

- Réunion de **lancement** le **10 février 2020**.
- Phase **d'enquête en ligne**. : **15 avril au 31 mai 2020**
- Entretien avec les bourgs centres/polarités (visio ou présentiel).
 - La Bridoire, Domessin, Novalaise, Pont-de-Beauvoisin, Yenne, St-Genix.
- Présentation du **Diagnostic et schéma d'intention** : **14 septembre 2020**.
- Automne/hiver 2021 : Visites de terrains
- Réunion de **concertation CC Lac d'Aiguebelette** : **13 janvier 2021**
- Réunion de **concertation CC Yenne** : **1^{er} février 2021**
- Réunions de **concertation CC Val Guiers** : **22 février 2021**,
 - Val Guiers Sud 15 mars,
 - Val Guiers Nord 22 mars
- Réunion de présentation : **07 juin 2021**.
- Rencontre interne aux communautés de communes :
 - **CC Lac d'Aiguebelette** : **28 juin 2021**
 - **CC Val Guiers** : **9 septembre 2021**
 - **CC Yenne** : **8 octobre 2021**
- **APPROBATION** du schéma dans chaque communauté de communes : **dernier trimestre 2021**

Résultats de l'enquête en ligne

Avec **741 participants**, l'enquête en ligne a montré l'engouement des usagers pour développer le vélo sur le territoire de l'Avant Pays Savoyard

L'enquête nous apporte un premier état des lieux et des informations sur les attentes des usagers (91% des répondants) et de ceux qui souhaiteraient le devenir.

Les réponses mettent en avant, de manière très classique, un fort besoin de sécurisation de leurs trajets, via une **séparation des vélos de la circulation automobile** (pour 90% des répondants).

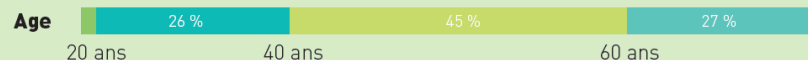
Deux répondants sur 3 demandent plus de **stationnement sécurisé** de tous types (arceaux, box sécurisés consignes).

Enfin, les répondants souhaitent un meilleur accès aux modes de transports en commun permettant **une intermodalité facilitée**

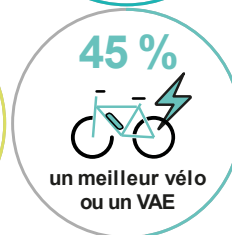
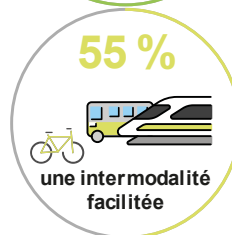
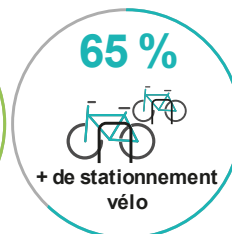
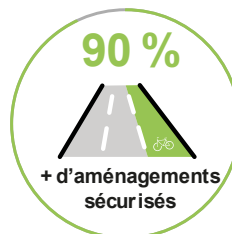
Pour quasiment la moitié des répondants **l'acquisition d'un V.A.E.** encouragerait les déplacements à vélo.



741 répondants dont **75 %** habitent l'Avant Pays Savoyard
91 % pratiquants le vélo dont **51 %** d'usagers réguliers (+1 fois / semaine)
75 % sont équipés d'un vélo classique, 25 % d'un vélo électrique (VAE)



> un pannel représentatif des cyclistes réguliers pour un usage loisirs.



Quelles pratiques cyclables, aujourd'hui et demain ?



Rappel du schéma d'intention

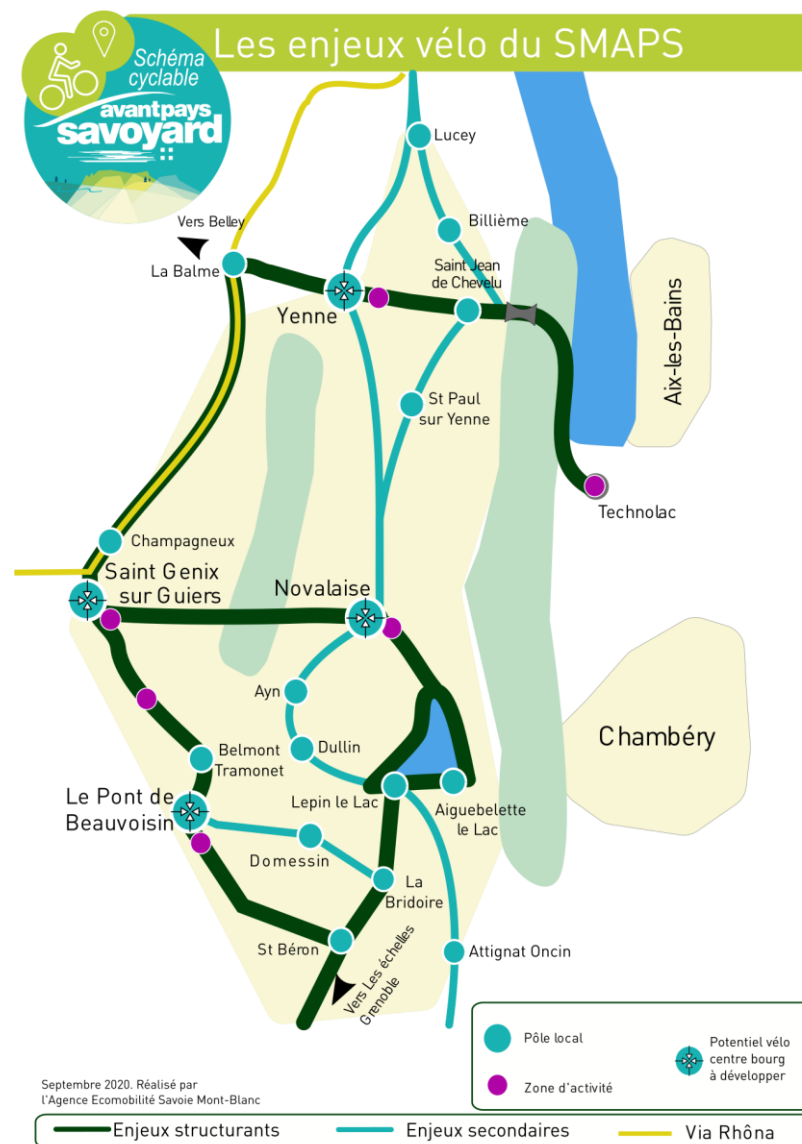
Présenté en septembre 2020

Enjeux à l'échelle du SMAPS

- Relier les principaux pôles générateurs à fort potentiel vélo
- Connecter les zones de forte densité et les nœuds intermodaux.
- Répondre aux besoins de déplacements utilitaires / du quotidien
- Favoriser la mixité des usages (utilitaires et de loisirs)
- Intégrer les grands itinéraires touristiques : Via Rhôna, tour du lac d'Aiguebelette, projet de véloroute des 5 lacs

Enjeux de dimension locale et touristique

- Connecter les pôles générateurs de moindre importance
- Assurer la connexion avec les itinéraires touristiques structurants
- Intégrer les itinéraires touristiques secondaires à forte fréquentation (Tour du Lac du Bourget / Circuits départementaux...)





Exemple de fiche segment et carte des axes à aménager

1. Exemple de Fiche segment
2. Explication des aménagements cyclables
3. CC Val Guiers
4. CC Lac d'Aiguebelette
5. CC de Yenne

Exemple de fiche segment

L'ensemble des itinéraires proposés dans le schéma sont découpés en segments. Un segment est défini par l'homogénéité de l'existant (route, aménagement cyclable, chemin en terre, terrain naturel, ouvrage d'art, ...), et du type d'aménagement envisagé (voie verte, piste cyclable, ...). Ainsi un aménagement cyclable unique peut être découpé en plusieurs segments selon le type de terrain existant utilisé.

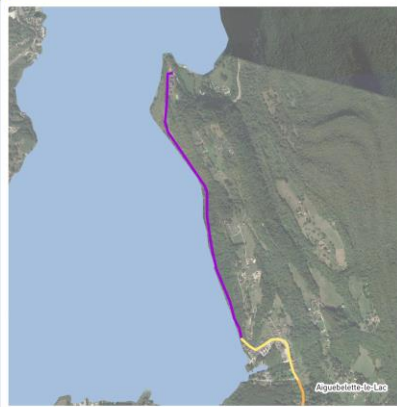
A l'échelle micro, les **fiches segments** synthétisent l'ensemble des données nécessaires à la bonne compréhension de la proposition, du terrain existant à sa future réalisation :

- Localisation
- Longueur
- Type de voie existante
- Type de revêtement proposé
- Véloroute sur laquelle se situe le segment (le cas échéant)
- Type d'aménagement proposé
- Estimation financière et les détails l'accompagnant
- Remarques (si nécessaire) aidant à la compréhension du segment
- Photos

Schéma cyclable - Avant Pays Savoyard
Atlas des aménagements proposés

CCLA

Commune : **AIGUEBELETTE-LE-LAC**

Segment n°101


Proposition
Aménagement préconisé :
Voie centrale banalisée
Longueur : 1819 m
Impact voirie :

Informations complémentaires
Réseau routier : Départementale
En agglomération : Non
Priorité : 2

Estimation :
Détail du chiffrage :
Elargissement non chiffré

Remarques :
Peu d'espace disponible, si pc nécessité de gratter dans le talu côté épine








Réalisation : Agence Ecomobilité Savoie Mont Blanc / Inddigo 2021

Analyse de l'existant
Voie emprunté :
Route revetue
Amélioration possible : Oui

Les aménagements cyclables séparés de la chaussée

La piste cyclable

Une **piste cyclable** est une voie de circulation dédiée au cycliste. Elle peut être **monodirectionnelle** ou **bidirectionnelle** et suit le même régime de priorité que la route qu'elle longe (article R415-14 du code de la route).

Elle offre une séparation physique avec les véhicules motorisés et les piétons, ce qui permet de sécuriser le cycliste et d'éviter les conflits d'usage avec les piétons.

Largeur (minimale) recommandée par le CEREMA :

Monodirectionnelle : 2 m

Bidirectionnelle : 3 m



Piste cyclable bidirectionnelle



Piste cyclable monodirectionnelle



La voie verte

La voie verte est à privilégier en **dehors des agglomérations**

Il s'agit d'une route qui permet la **mixité** des modes de déplacements : piétons et cycles.

Sa vocation initiale est pour des déplacements à **caractère de loisir**, mais elle peut également servir suivant son emplacement aux **déplacements utilitaires**.

Largeur (minimale) recommandée par le CEREMA : 3m

Définition extraite du code de la route : « route exclusivement réservée à la circulation des véhicules non motorisés à l'exception des engins de déplacement personnel motorisés, des piétons et des cavaliers »

Usage dans des pentes limitées à 5% afin de limiter les croisements piétons vélos lorsque les vélos descendent.

Les aménagements cyclables en cohabitation séparée

La bande cyclable

La bande cyclable est une **voie de la chaussée** exclusivement réservée aux cyclistes. Sa mise en œuvre est simple sur une chaussée large avec une souplesse d'utilisation et un coût réduit.

Néanmoins, le sentiment de sécurité est mitigé car elle ne préserve pas du stationnement sauvage et ne présente **pas de séparation physique** d'avec le trafic motorisé.

En cas de stationnement longitudinal, il est conseillé d'insérer une **zone d'ouverture de portière** de 50 cm, évitant le risque d'accident pour le cycliste. Un pictogramme vélo peut être inséré tous les 25m en zone urbaine dense.

Largeur préconisée par le CEREMA : **1,50 m** hors marquage et caniveau (ponctuellement 1,20 m)
Cet aménagement peut être une solution pour certaines routes à relief et notamment dans le sens "montant"



Le double-sens cyclable

Le double sens cyclable permet aux cycles d'utiliser dans les 2 sens de circulation un axe mis en sens unique pour les véhicules motorisés. Il évite aux cyclistes des détours, limite leur présence sur le trottoir et apaise la circulation. Il a été officialisé en France en 2008.

Il est obligatoire sur les axes où la vitesse est limitée à 30 km/h (sauf arrêté municipal motivé) et possible dans les rues où la vitesse est limitée à 50 km/h.

Il n'y a pas de largeur minimale requise ; l'étude doit se faire au cas par cas en fonction de la configuration locale. Une voie peut être matérialisée au sol. A minima est préconisée la présence de pictogrammes au sol, avec des chevrons directionnels. Il est également possible de reconfigurer le stationnement pour limiter les conflits.

La visibilité réciproque est bonne sur le linéaire d'un double sens cyclable. Il convient de soigner les entrées et sorties pour éviter les conflits de trajectoire.

Les aménagements cyclables en cohabitation séparée

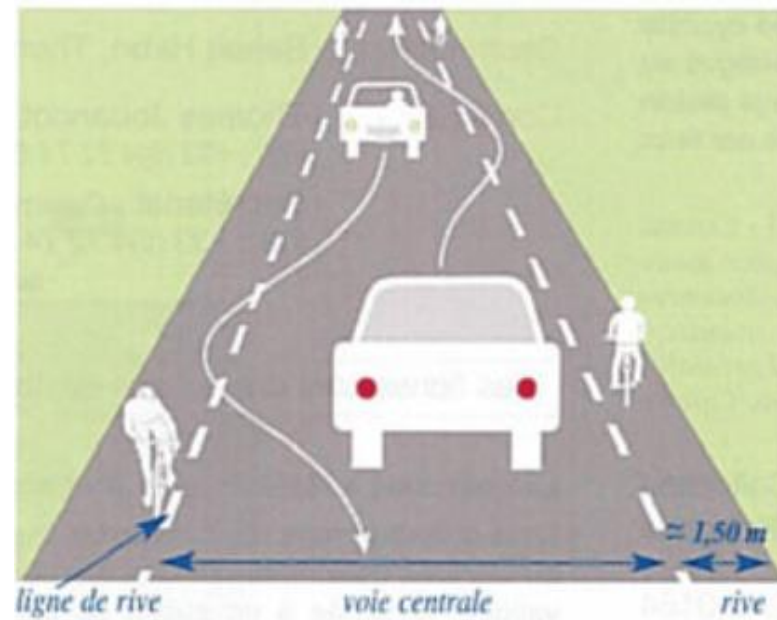
La Chaussée à Voie Centrale Banalisée (CVCB) ou Chaucidou

La CVCB est une chaussée étroite sans marquage axial dont les lignes de rive sont rapprochées de son axe. Les véhicules motorisés circulent sur une voie centrale bidirectionnelle et les cyclistes sur la partie revêtue de l'accotement appelée rive. La largeur de la voie ouverte aux véhicules motorisés est insuffisante pour permettre le croisement, ces derniers empruntent donc la rive lorsqu'ils se croisent, en vérifiant auparavant l'absence de cyclistes. La CVCB a pour principal objectif d'améliorer les conditions de circulation des cyclistes dans des situations contraintes où les aménagements cyclables classiques se révèlent impossibles à réaliser par manque d'emprise

Source : CEREMA

Cet aménagement est récent en France et encore peu diffusé mais tend à se développer rapidement. Il renforce la légitimité du cycliste sur la route et induit souvent des interrogations pour les automobilistes, qui les amènent à ralentir, au bénéfice de l'apaisement global de la circulation.

La mise en œuvre d'une chaussée à voie centrale banalisée reste simple et peut être peu coûteuse selon de revêtement choisit.



Voie centrale banalisée avec accotements en résine

Les aménagements cyclables en mixité

La zone 30

Il s'agit d'un espace public où coexistent les pratiques de vie locale et la fonction circulation, sans qu'aucune ne prenne le pas sur l'autre. L'abaissement du différentiel de vitesse entre cyclistes et automobilistes permet d'apaiser la circulation et donc de favoriser la cohabitation. Outre la signalisation horizontale et verticale, une matérialisation homogène des entrées et sorties doit être réalisée. Des dispositifs de réduction de vitesse doivent être implantés régulièrement : plateaux surélevés, ralentisseurs (coussins berlinois), chicanes, écluses (avec by-pass cycles). La priorité à droite est recommandée sur les intersections, ainsi que l'absence de passage piétons.



La zone de rencontre

La zone de rencontre permet la mixité des modes sur un espace défini. La place du piéton y est prédominante, il y est prioritaire sur toute la zone. Le double sens cyclable est obligatoire, sauf arrêté municipal motivé contraire. La vitesse est limitée à 20 km/h. Le CEREMA préconise que « l'aménagement doit donner l'impression que le véhicule circule sur un espace piéton (et non l'inverse) ». Notamment on ne matérialisera pas de passage piéton, ni de trottoir.

Les aménagements cyclables en mixité

L'aire piétonne

Il s'agit d'un espace dédié au piéton, visant à développer la vie locale. Le piéton s'y déplace sans contrainte. Les cyclistes sont autorisés à y rouler, à l'allure du pas. Les véhicules motorisés peuvent y être autorisés (livraisons, riverains), suivant des prescriptions prises par arrêté municipal. L'espace est aménagé de manière homogène, sans zonage. Le cycliste y est en sécurité, mais afin de limiter les conflits d'usage cyclistes / piéton, il ne doit pas s'agir pour lui d'un itinéraire de transit.



Vélorue

La vélorue est autorisée en France depuis 2015. Les cas d'application restent rares. Elle est très répandue dans les pays nordiques. Cet aménagement est pertinent sur les rues présentant déjà un fort trafic cycliste et un faible trafic motorisé, idéalement sans trafic de transit et sans stationnement adjacent.

Interdiction est faite aux automobilistes de dépasser les cyclistes. L'aménagement constitue simplement en un marquage au sol fort.

Les aménagements cyclables en mixité



Partage de route

Cette solution peut être privilégiée si le trafic motorisé reste faible (< 1000 vh /j) et la V85 (vitesse pratiquée par 85% des automobilistes) idéalement inférieure à 70 km/h. Elle consiste en du jalonnement et la signalisation, ne nécessitant donc pas d'aménagement lourd.

Afin de renforcer la pacification de l'axe, il est recommandé d'étudier la mise en impasse afin de supprimer tout trafic de transit. Une perméabilité est alors laissée aux piétons et aux cycles. Cette solution ne s'applique que si le détour pour le trafic motorisé reste acceptable, surtout pour les riverains.

Il convient de ne pas confondre les termes « partage de route » et « véloroute ». Une véloroute est un itinéraire cyclable à vocation loisirs, jalonné, pouvant comporter différents types d'aménagements (voie verte, partage de route, piste cyclable, etc...).



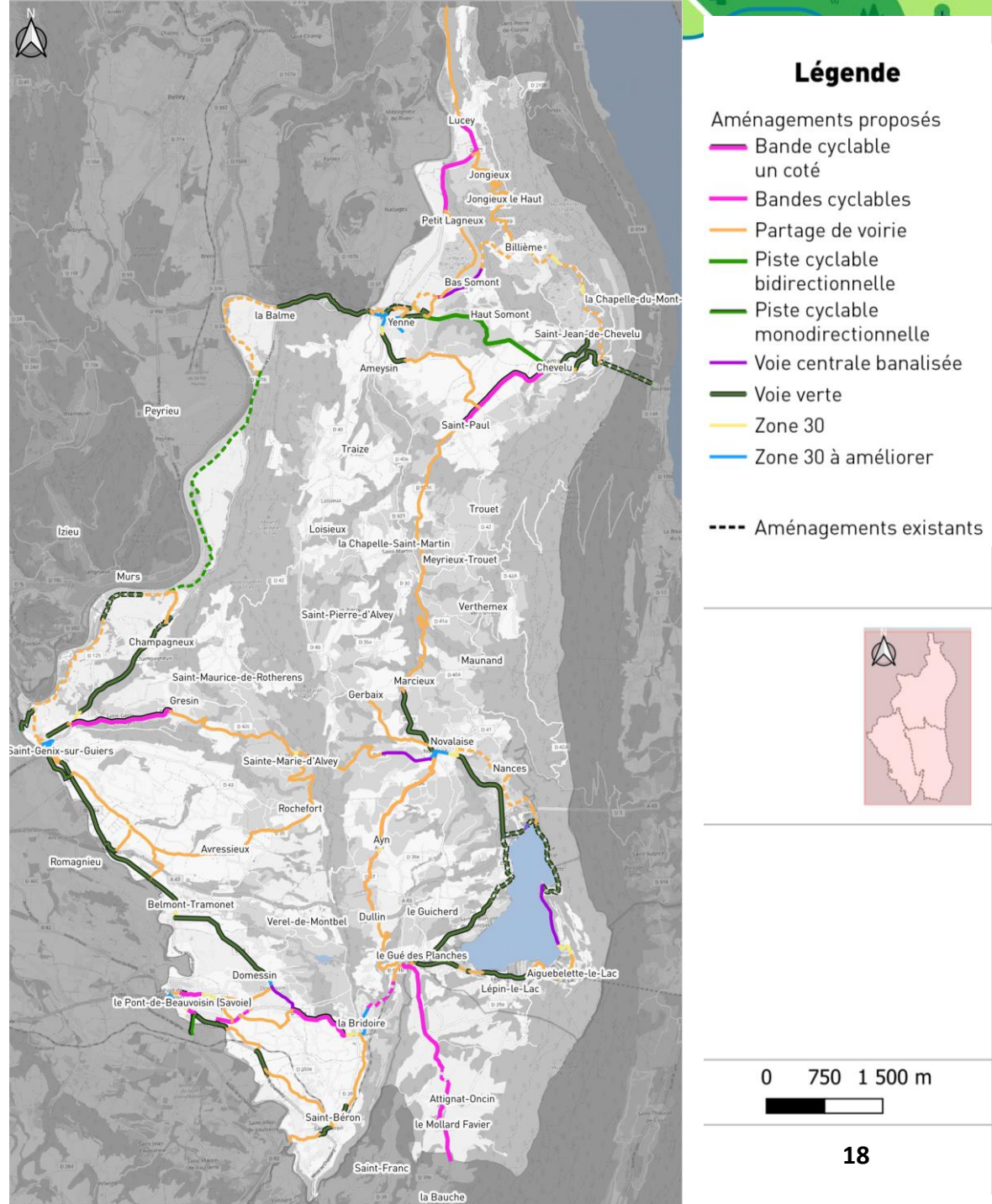
Le schéma proposé : volet technique

Le schéma proposé

Aménagements cyclables :

- Aménagements existants : 55 km
- Aménagements préconisés: 150 km

Linéaire total : 205 km





Communauté de communes de Yenne

1. Carte du schéma proposé
2. Détail des solutions techniques et chiffrage par axe

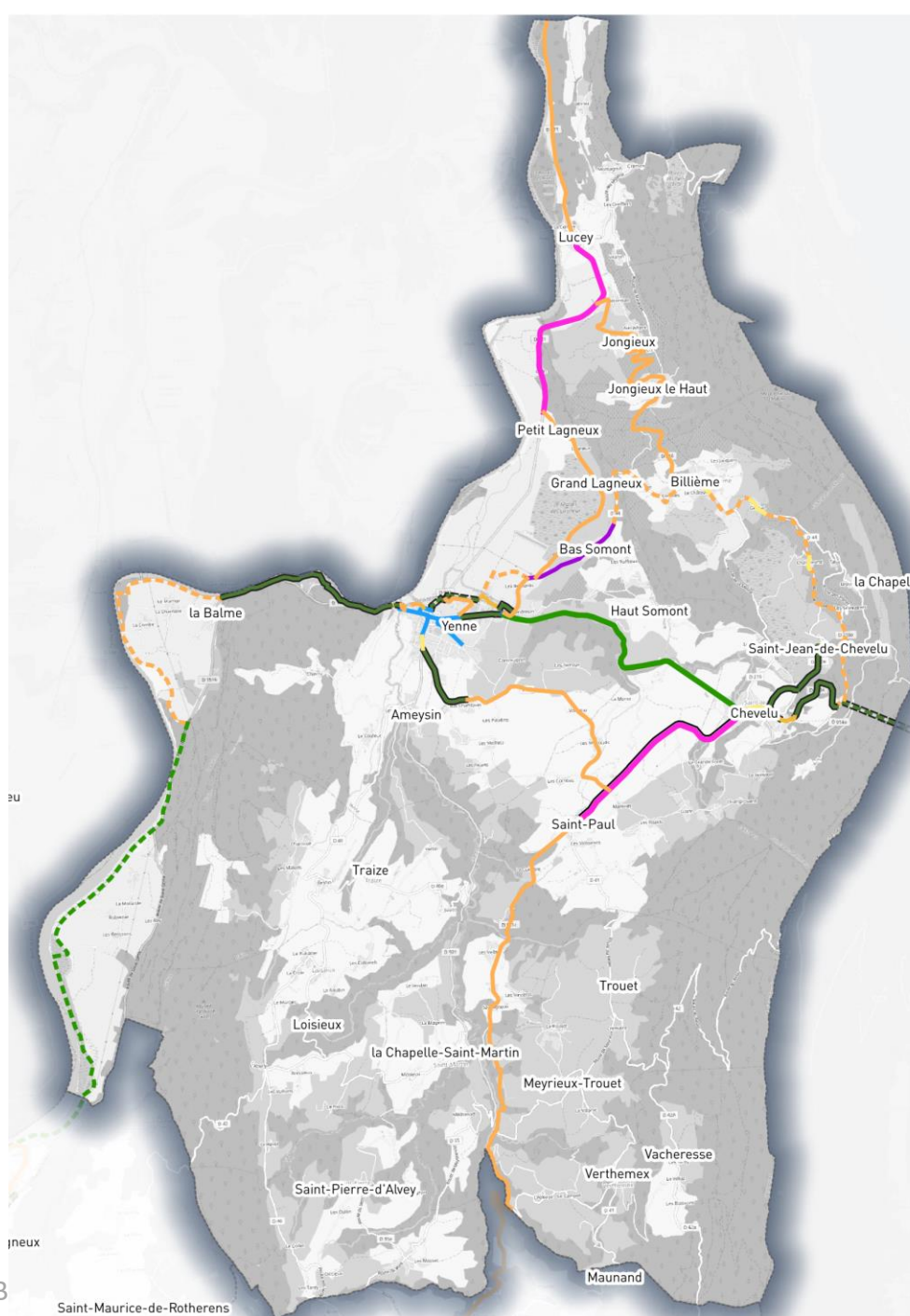


Schéma directeur cyclable Avant Pays Savoyard CC de Yenne

Légende

Aménagements proposés

- Bande cyclable un coté
- Bandes cyclables
- Partage de voirie
- Piste cyclable bidirectionnelle
- Voie centrale banalisée
- Voie verte
- Zone 30
- Zone 30 à améliorer

--- Aménagements existants



0 750 1 500 m



Fond de carte : Openstreetmap
Réalisation : Agence Ecomobilité Savoie Mont-Blanc 2020



Schéma directeur cyclable Avant Pays Savoyard CCY

Légende

Aménagements proposés

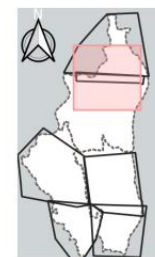
-  Bande cyclable un coté
-  Bandes cyclables
-  Partage de voirie
-  Pictogramme vélo hors zone 30
-  Piste cyclable bidirectionnelle
-  Voie centrale banalisée
-  Voie verte
-  Zone 30

--- Aménagements existants

 Zone 30 à améliorer



Zone nécessitant un
travail plus fin autour de
la mobilité douce
piétons/vélos



0 750 1 500 m



Fond de carte : Openstreetmap

Réalisation : Agence Ecomobilité Savoie Mont-Blanc 2020



A - Aménagement du défilé Pierre Châtel

Le défilé de Pierre Châtel est la seule possibilité pour relier le centre de la commune de Yenne à la ViaRhôna et ainsi renforcer sa fonction de ville étape. Une première étude réalisée en 2008 trace un premier itinéraire et des solutions d'aménagements pour piétons et vélos. Dans ce schéma la même solution est proposée. Une attention particulière doit être portée aux études et démarches administratives réglementaires car le site a été depuis classé au niveau national pour sa qualité paysagère. Une mise à jour de l'étude est en cours par la CC de Yenne.

Aménagement préconisé : Voie verte

Fiche segments n° 21, 22

B - Zone 30 du centre-bourg de Yenne

La zone 30 du centre de la commune de Yenne est aujourd'hui globalement satisfaisante. Les entrées restent à revoir par la mise en place de dispositifs permettant de briser la vitesse de véhicules entrant. Un plan plus fin des mobilités douces (piétons et vélos) doit être réalisé sur le centre bourg.

Aménagement préconisé : Mise en place de Chicanes en entrées de la zone 30.

Fiche segments n° 25 (aménagements existants)

C - Aménagement de la rue Capitaine Simon

La rue Capitaine Simon est la liaison la plus directe pour sortir de Yenne en direction de Saint Jean de Chevelu, son aménagement est donc en enjeu important permettant d'avoir une liaison sécurisée en site propre dès la sortie du centre bourg de Yenne. C'est également un axe important de connexion aux activités commerciales et artisanales notamment en lien avec le projet de requalification de la friche industrielle de Listing Express (Zone de Pra Ferraz)

Aménagement préconisé : Voie verte

Fiche segment n° 196

D - Aménagement le long de la Méline

Entre le giratoire de la RD1504 et la zone artisanale, il est préconisé d'aménager le chemin longeant la Méline et permettant la liaison entre le futur itinéraire reliant St Jean de Chevelu et la voie verte existant sur le contournement de Yenne. Usage du chemin à conserver pour les agriculteurs et l'accès aux habitations.

Aménagement préconisé : Voie verte

Fiche segment n° 292

E - Liaison Yenne – Bas Somont

Permettre la liaison de manière sécurisée entre la fin du partage de voirie sortant de Yenne et le hameau de Bas Somont. La route réunie à cet endroit les conditions de visibilité et de trafic permettant la mise en place d'une chaussée à voie centrale banalisée.

Aménagement préconisé : Voie centrale banalisée

Fiche segment n° 17

F - Liaison entre Yenne et Petit Lagneux

La route à cet endroit à un trafic permettant le simple jalonnement comme alternative à la RD921. Une sensibilisation à la vitesse des véhicules est également préconisée pour ce tronçon.

Aménagement préconisé : Partage de voirie

Fiche segment n° 310

G - Liaison entre Petit Lagneux et Lucey

Pas d'alternative à la RD921 permettant d'utiliser une route en partage de voirie. Le passage sur cette départementale s'impose alors. Afin de pouvoir mettre en place une liaison sécurisée entre Yenne et Lucey, il est nécessaire de mettre en place des bandes cyclables.

Aménagement préconisé : Bandes cyclables

Fiche segment n° 195

H - Liaison entre la sortie de la galerie du Chat Lucey par Billième

Utilisation du jalonnement existant à destination des cyclistes sportifs et mise en place d'un marquage au sol permettant de redonner à chaque utilisateur sa place sur la route. Sur cette liaison il est nécessaire de mettre en place une signalisation à destination de tous les utilisateurs favorisant le partage de la route.

Aménagement préconisé : partage de voirie et signalisation

Fiche segment n° 1944

I - Desserte de l'école de St Jean de Chevelu

Besoins de sécuriser un itinéraire en mobilité douce pour relier le chef lieu à l'école indépendamment de la circulation automobile. Une voie verte est proposée pour relier le chef lieu et l'école de St Jean de Chevelu via la base de loisirs des lacs de Chevelu. Aménagement le long de la route départementale D210E se prolongeant jusqu'à l'entrée de St-Jean-d'en bas.

Aménagement préconisé : Voie verte

Fiche segment n° 291, 198, 199

J - Liaison entre la sortie de la galerie du Chat et St Jean de Chevelu

Aménagement d'une piste cyclable bidirectionnelle en site propre le long de la RD1504, l'utilisation de la voie romaine n'est pas préconisée en raison de sa forte pente. La connexion au bourg de Chevelu se fait par le chemin du Minoz et le Chemin du roc Blanc. Ce dernier doit être élargi pour atteindre 3m sur toute sa longueur.

Aménagement préconisé : Piste cyclable et partage de voirie

Fiche segment n° 30, 31, 32

K – Traversée du bourg de Chevelu

La traversée du bourg de Chevelu s'aménage en deux temps, à court terme en aménageant la route départementale de manière à apaiser la vitesse des véhicules. Dans un second temps il conviendra d'orienter les cyclistes au cœur du futur quartier d'habitation en pensant sa traversée en zone 30.

Aménagement préconisé : Zone 30 dans les deux cas

Fiches segments n° 34 (court terme), 319(long terme)

L – Connexion entre St Jean de chevelu et Saint Paul

La déclivité de la RD921c ne nécessite pas l'aménagement d'une bande cyclable dans le sens de la descente, il est donc préconisé ici une bande cyclable unidirectionnelle dans le sens de la montée.

Aménagement préconisé : Bande cyclable sens montant

Fiche segment n° 192

M – Connexion entre St Jean de Chevelu et Yenne

Il s'agit de l'axe majeur pour développer les déplacements utilitaires sur le territoire et vers le bassin d'emploi de Technolac. L'aménagement d'un site propre le long de la départementale est le seul itinéraire crédible proposant à la fois un tracé direct et une pente douce facilement réalisable à vélo.

Aménagement préconisé : piste cyclable

Fiche segment n° 281, 282, 283, 284, 285, 286, 287

N – Liaison Chambuet

Pour favoriser les déplacements utilitaires entre les hameaux du sud (Ameysin, Chambuet), le pôle d'activité de la coopérative et le bourg de Yenne il est envisagé la réalisation d'une voie verte le long de la RD41 jusqu'au hameau de Chambuet. Etude en cours par la commune de Yenne.

Aménagement préconisé : Voie verte

Fiche segment n° : 16

O – Connexion Chambuet et St-Paul

Simple jalonnement vélo en double sens pour les usagers entre St-Paul et Yenne.

Aménagement préconisé : voirie partagée

Fiche segment n° : 326

P – Liaison avec Novalaise

Itinéraire en voirie partagée sur l'axe principal de la D921c entre St-Paul et le col de Marcieux...

Aménagement préconisé : voirie partagée

Fiche segment n° : 190



Communauté de communes du Lac D'Aiguebelette

1. Carte du schéma proposé
2. Détail des solutions techniques et chiffrage par axe

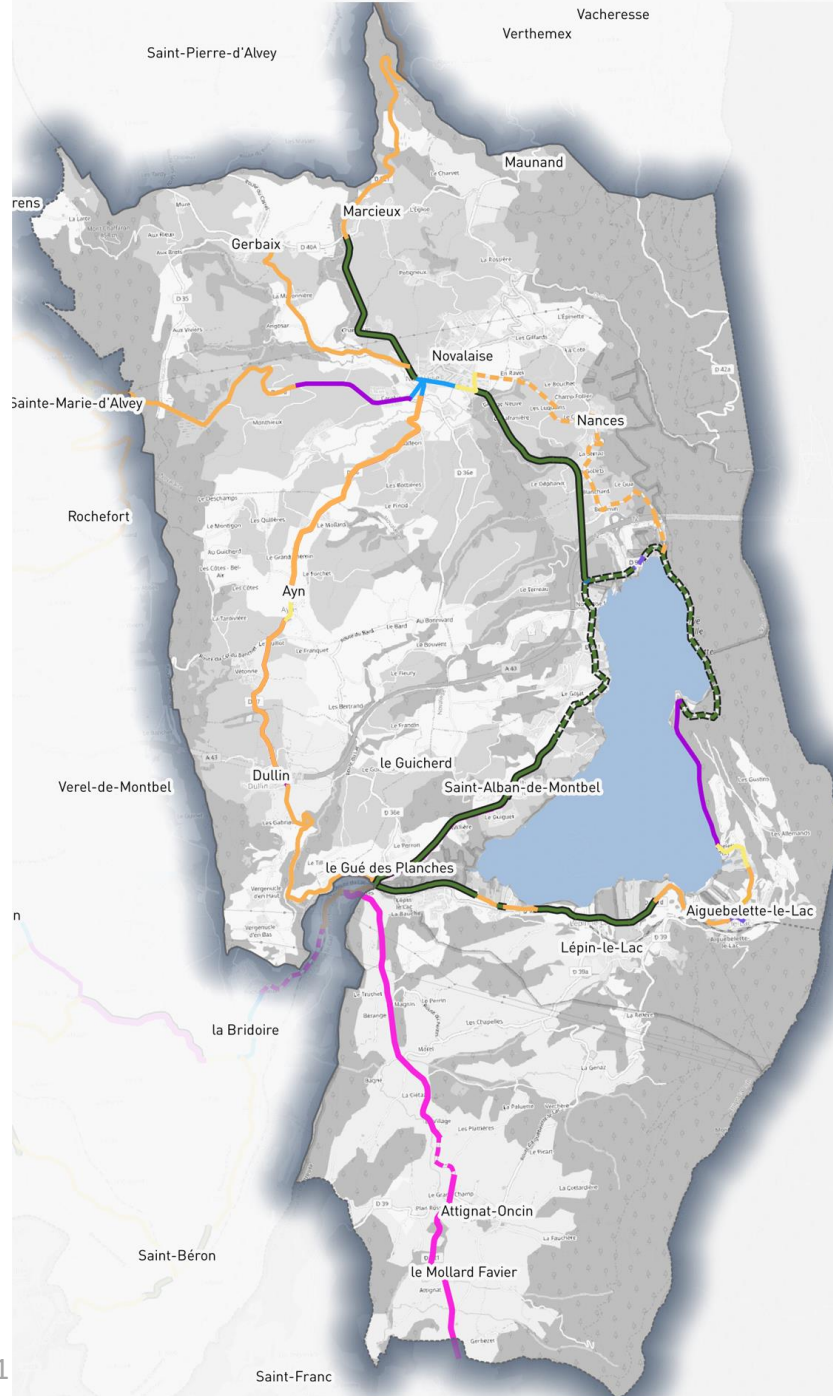
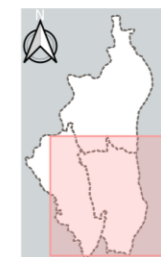


Schéma directeur cyclable Avant Pays Savoyard CC du Lac d'Aiguebelette

Légende

- Aménagements proposés
- Bandes cyclables
 - Partage de voirie
 - Voie centrale banalisée
 - Voie verte
 - Zone 30
 - Zone de rencontre
 - Zone 30 à améliorer
- Aménagements existants



0 750 1 500 m



Fond de carte : Openstreetmap
Réalisation : Agence Ecomobilité Savoie Mont-Blanc 2020



Schéma directeur cyclable Avant Pays Savoyard CCLA

Légende

Aménagements proposés

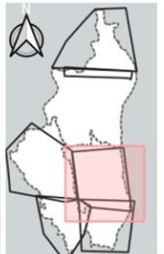
-  Bande cyclable un coté
-  Bandes cyclables
-  Partage de voirie
-  Pictogramme vélo hors zone 30
-  Piste cyclable bidirectionnelle
-  Voie centrale banalisée
-  Voie verte
-  Zone 30

----- Aménagements existants

 Zone 30 à améliorer



Zone nécessitant un
travail plus fin autour de
la mobilité douce
piétons/vélos



0 750 1 500 m



Fond de carte : OpenstreetmapRéalisation :
Agence Ecomobilité Savoie Mont-Blanc 2020



A – Liaison Novalaise – col de Marcieux

Sur la D921 entre la sortie de Novalaise et l'intersection avec la D40A préconisation de mise en place d'une voie verte Cet aménagement permet ainsi de sécuriser les déplacements des habitants vers les villages de Marcieux et de Gerbaix. Sur la suite de la RD921 il est préconisé la mise en place d'un partage de voirie.

Aménagement préconisé : Voie verte.

Fiche segments n° 1881

A' – Liaison Novalaise – Gerbaix

Pour permettre la connexion entre Gerbaix et Novalaise, il est recommandé de mettre en place du partage de voirie permettant de légitimer la place du cycliste sur la route. Cet itinéraire est aménageable plus rapidement que par la D921.

Aménagement préconisé : Partage de voirie.

Fiche segments n° 350

B – Accès au col de la Crusille

Suite aux différents échanges, il est préconisé d'aménager en chaussée à voie centrale banalisée que le tronçon entre la sortie de Novalaise (giratoire) en direction du Col de la Crusille, et ce jusqu'à la bifurcation vers Monthieux. Pour la suite du col de la Crusille, en raison du manque de visibilité dans les virages il est préconisé de mettre en place du partage de voirie.

Aménagement préconisé : Chaussée à voie centrale banalisée et partage de voirie.

Fiche segments n° 321

C – Centre de Novalaise

Sur la rue centrale de Novalaise, il n'est pas possible de mettre en place un aménagement cyclable en site propre, il est donc préconisé d'améliorer la zone 30 existante par la mise en place de plateaux traversants supplémentaires. Les aménagements réalisés dans le centre de Novalaise vont tous en ce sens. La pacification du trafic et la sécurisation des cycles dans le centre de Novalaise doit par ailleurs faire l'objet d'une étude plus fine liant trafic motorisé et modes doux.

Aménagement préconisé : Zone 30

Fiche segment : n° 57 aménagement existants

D – Liaison Novalaise – Lac d'Aiguebelette par Nances

L'itinéraire aujourd'hui balisé permet de satisfaire la cible touristique pour relier le lac d'Aiguebelette à Novalaise par les hameaux fleuris de Nances. (passage sous l'A43)

Aménagement préconisé : partage de voirie

Fiche segment : n° 47 aménagement existants

E - Liaison Novalaise – Lac par la Rd921

A ce jour 2 études (2007 par Pierre Lortet et 2017 par le cabinet Arter) mettent en évidence les possibilités de liaisons entre Novalaise et le Lac, la solution retenue porte sur la RD921. Il est nécessaire de réaliser une étude technique complémentaire permettant de confirmer la possibilité d'élargir la RD921 au droit du mur de soutient. Pour l'aménagement d'une voie verte le long de la Rd921 des acquisitions foncières doivent être effectuées sur l'ensemble du tracé.

Aménagement préconisé : Voie verte

Fiche segment n° 180 à 187

F - Liaison Ayn - Novalaise

La mise en place d'une bande cyclable montante n'est pas préconisée, la route faisant 6m de large il est nécessaire d'élargir la route pour la mise en place d'une bande cyclable, l'investissement et les potentielles acquisitions foncières paraissent trop importantes en regard de la sécurité apporter par la mise en place d'une bande cyclable montante. Il est donc préconisé la mise en place d'un partage de voirie.

Aménagement préconisé : Partage de voirie

Fiche segment n° 130

G - Liaison Ayn - Dullin

Pour la liaison entre les villages d'Ayn et Dullin sur la D37, l'élargissement de la route n'est pas préconisé et il est proposé de mettre en place un partage de voirie. L'option « chaudiou » pourrait cependant être étudiée sur ce tronçon en portant une attention particulière à l'intersection entre la D36 et la D37. Un aménagement piéton supplémentaire doit être réaliser pour répondre aux besoins de mobilité entre les 2 villages.

Aménagement préconisé : Partage de voirie

Fiche segment n° 128, 127

H - Liaison Dullin Lépin

Sur cet axe, la visibilité ne permet pas la mise en place d'une voie centrale banalisée et, la topologie ne permet pas la mise en place d'une bande cyclable montante. Cependant la mise en place d'un partage de voirie avec marquage au sol important permet de signifier la place du vélo sur la route sans pour autant modifier le fonctionnement actuel.

Aménagement préconisé : partage de voirie et signalisation

Fiche segment n° 316, 317

I – Rive ouest du Lac

Le prolongement de l'aménagement existant en voie verte entre le nord du lac et le Sougey est nécessaire pour sécuriser l'ensemble de la Rive Ouest jusqu'au pôle d'activités de la gare de Lépin-le-Lac. Aménagement déposé à l'appel à projet continuité cyclables de septembre 2021 (ETAT).

Aménagement préconisé : Voie verte

Fiche segment n° 318

J – Rive est du Lac

Dans la continuité de l'aménagement existant au nord, il est préconisé de mettre en place une voie centrale banalisée, la mise en place d'une voie verte étant contrainte par le lac (Réserve naturelle) et les propriétés d'un côté, et par la falaise de l'autre. Il est préconisé de traiter la traversée du port d'Aiguebelette-le-Lac par la mise en place d'une zone 30 et ce jusqu'à la sortie du parking. La connexion avec le bourg d'Aiguebelette se fait par la route du Marais.

Aménagement préconisé : Voie centrale banalisée, zone 30 et partage de voirie sans transit

Fiche segment n° 101 à 107

K – Liaison Aiguebelette-le-Lac – Gué des planches

En quittant le bourg d'Aiguebelette-le-Lac il est préconisé d'aménager la rd921 en partage de voirie jusqu'au camping du Mont Grêle. Ensuite, il est préconisé d'aménager une voie verte continue le long de la rd921 à partir de l'entrée du camping du Mont Grêle et jusqu'au parking de la plage de Lépin-le-Lac. Sur ce tronçon, un partage de voirie est possible entre le passage à niveau n° 32 pour rejoindre le camping du Curtelet. Cette partie nécessite une acquisition foncière et un accord préalable avec le camping et le lotissement dont la voirie est privée.

Aménagement préconisé : Partage de voirie et voie verte

Fiches segments n° 5, 6, 10, 108 à 112, 114, 115

L – Connexion entre le Gué des Planches et Attignat-Oncin

Pour conserver une continuité d'aménagement le long de la RD921c il est préconisé l'aménagement de bandes cyclables (deux sens de circulation).

Aménagement préconisé : Bandes cyclables

Fiche segment n° 13, 288



Communauté de communes Val Guiers

1. Carte du schéma proposé CCVG (nord)
2. Détail des solutions techniques et chiffrage par axe CCVG (nord)
3. Carte du schéma proposé CCVG (sud)
4. Détail des solutions techniques et chiffrage par axe CCVG (sud)

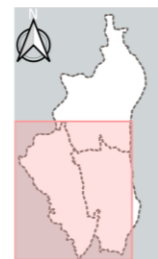


Schéma directeur cyclable Avant Pays Savoyard CC Val Guiers

Légende

Aménagements proposés

- Bande cyclable un coté
- Bandes cyclables
- Partage de voirie
- Piste cyclable monodirectionnelle
- Voie centrale banalisée
- Voie verte
- Zone 30
- Zone 30 à améliorer
- Aménagements existants



0 750 1 500 m



Fond de carte : Openstreetmap
Réalisation : Agence Ecomobilité Savoie Mont-Blanc 2020



Schéma directeur cyclable Avant Pays Savoyard CCVG Nord

Légende

Aménagements proposés

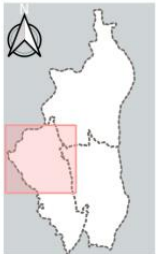
-  Bande cyclable un coté
-  Partage de voirie
-  Piste cyclable bidirectionnelle
-  Piste cyclable monodirectionnelle
-  Voie verte
-  Zone 30

--- Aménagements existants

 Zone 30 à améliorer



Zone nécessitant un travail
plus fin autour de la mobilité
douce piétons/vélos



0 750 1 500 m



Fond de carte : Openstreetmap

Réalisation : Agence Ecomobilité Savoie Mont-
Blanc 2020



A – Liaison Champagneux <> Via Rhôna

Mise en place d'un jalonnement permettant d'identifier une liaison entre les aménagements existants du chef-lieu de Champagneux et la ViaRhôna. L'utilisation de la voie Galletti et du chemin des Chancrins permet la mise en place d'un partage de voirie.

Aménagement préconisé : Partage de voirie

Fiche segments n° 354

B -Liaison Champagneux <> Saint Genix sur Guiers

Etude nécessaire pour la mise en place d'une voie verte. Les premières visites terrains permettent une première estimation financière, une étude technique supplémentaire doit être réalisée pour confirmer la faisabilité aux points dur. L'impact foncier de cet aménagement est important car en dehors des emprises départementales. La traversée du hameau du Truisson doit être traitée en Zone 30.

Aménagement préconisé : Voie verte et Zone 30.

Fiche segments n° 298 à 307 et 9

C – Liaison en direction de Gresin sur la D916

Les caractéristiques du début de la route menant au col de la Crusille (relativement rectiligne et trafic 1500vh/jours en 2017) pourraient permettre la mise en place d'une voie centrale banalisée jusqu'à l'entrée de la D46. Cependant, la vitesse des véhicules sur cet axe, le manque ponctuel de visibilité, incitent à préconiser l'aménagement d'une bande cyclable montante.

Aménagement préconisé : Bande cyclable montante

Fiche segment n° 290

C' – D916 entre Grésin et Ste-Marie d'Alvey

Un partage de voirie (marquage au sol et signalétique) est préconisé sur ce tronçon qui présente de nombreux virages mais où il est nécessaire de marquer la présence des vélos (importante fréquentation cyclo).

Aménagement préconisé : Partage de voirie

Fiche segment n° 351

D – Accès à la passerelle du Guiers (liaison vers Aoste, Romagnieu, Paladru)

Etude en cours d'une passerelle entre la Savoie et l'Isère permettant un franchissement modes doux du Guiers. La passerelle est un ouvrage de connexion sur le tracé de liaison entre la ViaRhôna et la V63 (vallée de l'Isère) par le lac de Paladru. La passerelle participe également à proposer un tour du Mont de Cordon à vocation touristique.

Aménagement préconisé : Voie verte

Fiche segment n° 320

E – Desserte du collège de St-Genix

Une desserte du collège doit être aménagée permettant de créer un itinéraire de contournement pour les cars scolaire et d'éviter la traversée étroite du bourg. La préconisation consiste à prendre en compte les vélos dans l'aménagement de voirie dans le prolongement des aménagements depuis Champagneux et Grésin.

Aménagement préconisé : Voie verte

Fiche segment n° 137

F – Amélioration de la zone 30, bourg de Saint-Genix-sur-Guiers

La zone 30 existante permet déjà un apaisement du trafic mais des aménagements doivent néanmoins être mis en place aux entrées et sorties de la zone pour favoriser la limitation stricte à 30km/h.

Aménagement préconisé : Zone 30 à améliorer

Fiche segment n° :

G – Sortie sud de Saint Genix sur Guiers (voie verte)

L'aménagement d'une voie verte le long du Guiers est aujourd'hui programmé. Elle permet une liaison directe avec la zone artisanale et la suite la liaison avec la route de Pont de Beauvoisin (RD916a) au droit du Chemin de Bas Joudin.

Aménagement préconisé : Voie verte

Fiche segment n° 315

G' – Sortie sud de Saint Genix sur Guiers (RD916)

Pour développer l'usage du vélo dans les trajets domicile-travail, il est nécessaire de guider directement vers la RD916. Pour cela un guidage au sol avec l'extension de la zone 30 est nécessaire. A partir de la route de la Glière il est possible d'aménager une voie verte, jusqu'au chemin de Bas Joudin.

Aménagement préconisé : partage de voirie et voie verte

Fiche segment n° 138, 139,

H – Liaison Saint Genix <> zone d'activité Val Guiers (RD916a).

Les abords de la RD196a permettent la mise en place d'une piste cyclable bidirectionnelle à long terme, le volume de trafic et la vitesse pratiquée nécessite la mise en place d'un aménagement en site propre. Cet aménagement permettra dans un premier temps la desserte de la zone de Val Guiers. Le passage du pont nécessite une expertise supplémentaire.

Aménagement préconisé : Voie verte

Fiche segment n° 140, 144

H' - Liaison Saint Genix <> zone d'activité Val Guiers par Tramonet.

Le volume de trafic et la vitesse pratiquée sur le Chemin de Bas Jourdin permettent la mise en place d'un partage de voirie. Cet itinéraire permet une desserte de la zone de Val Guiers à court terme. La suite de l'itinéraire permet également à court terme la desserte de Belmont-Tramonet (chef-lieu et Chaudannes).

Aménagement préconisé : Partage de voirie

Fiche segment n° 145, 146, 147

I – Liaison zone d'activité Val Guiers <> Chaudannes par RD916a

Les espaces aux abords de la départementales permettent l'aménagement d'une voie verte bidirectionnelle, cela étant, l'aménagement est conditionné par l'aménagement en site propre sur le pont franchissant l'A43.

La connexion entre la route du Pilon et le hameau des Chaudannes est possible par la mise en place d'une voie verte. Une attention particulière doit être portée au pont franchissant le Tier à l'entrée des Chaudannes.

Aménagement préconisé : Voie verte

Fiches segments n° 141, 142, 143, 2331

J – Jalonnement cyclable sur la liaison St Genix sur Guiers <> Novalaise (Col de la Crusille)

Option retenue afin d'officialiser une liaison cyclable à vocation touristique vers le lac d'Aiguebelette par le col de la Crusille. L'itinéraire retenu emprunte des routes à plus faible trafic ne nécessitant qu'un simple jalonnement sur voirie partagée.

Aménagement préconisé : Partage de voirie

Fiche segment n° 12

J' - Épingles de Ste-Marie d'Alvey

Réduction de la vitesse dans les épingles de la traversée de Ste Marie en direction du col de la Crusille. Zone 30.

Aménagement préconisé : Zone 30

Fiche segment n° 132

Schéma directeur cyclable Avant Pays Savoyard CCVG Sud

Légende

Aménagements proposés

- Bande cyclable un coté
- Bandes cyclables
- Partage de voirie
- Piste cyclable bidirectionnelle
- Piste cyclable monodirectionnelle
- Voie centrale banalisée
- Voie verte
- Zone 30

Aménagements existants

Zone 30 à améliorer



Zone nécessitant un travail
plus fin autour de la mobilité
douce piétons/vélos



0 750 1 500 m



Fond de carte : Openstreetmap

Réalisation : Agence Ecomobilité Savoie Mont-Blanc 2020



K – Liaison Route du Pilon <> Chaudannes

La connexion entre la route du Pilon et le hameau des Chaudannes est possible par la mise en place d'une voie verte. Une attention particulière doit être portée au pont franchissant le Tier à l'entrée des Chaudannes.

La traversée du hameau des Chaudannes est à traiter en zone 30.

Aménagement préconisé : Voie verte

Fiche segments n° 232, 233

L – Liaison Chaudannes <> Route de Domessin

La RD916 bien que plus rapide pour rejoindre Pont de Beauvoisin ne peut pas être aménagée de manière sécurisée, notamment en entrée de centre de Pont de Beauvoisin. Il a donc été fait le choix de proposer un itinéraire passant par Domessin. La route de Domessin est rectiligne et présente une pente faible et dessert en proximité un important réseau d'habitations.

Aménagement préconisé : Voie verte

Fiche segments n° 2891

L' – Liaison route de Domessin <> Domessin

Une étude complémentaire doit être menée pour étudier les possibilités de passage au droit de la station d'épuration et des resserrements de propriétés le long de la route. Cet itinéraire étant la déviation pour les camions les ententes foncières doivent être estimées avant d'engager les travaux sur la route de Domessin. Les sections L et L' doivent être réalisées conjointement.

Aménagement préconisé : Voie verte

Fiche segment n° 289

M – Liaison Domessin <> Pont de Beauvoisin

La route du Falque est la route de contournement utilisée par les camions, un aménagement pour les piétons a déjà été mis en place. Il convient ici d'éviter cet axe l'aménagement de bandes cyclables n'étant pas suffisamment sécurisant. Il est alors préconisé d'emprunter la route de Pont-de-Beauvoisin, route avec un trafic faible permettant le passage de vélos sans aménagements particuliers.

Aménagement préconisé : Partage de voirie

Fiche segment n° 293

N – Liaison route du Falque <> Place Carrouge

La première partie de la liaison emprunte la route du roulet, où il existe aujourd'hui un aménagement cyclable sur trottoir. Pour améliorer la circulation des cyclistes, il est recommandé de passer l'axe en zone 30 et de rendre le trottoir aux piétons. La descente sur la place Carrouge sera traitée par la mise en place de bandes cyclables, permettant une fois encore de rendre le trottoir aux piétons.

Aménagement préconisé : bandes cyclables et zone 30 - Etude en cours aménagement de la place Carrouge (commune)

Fiche segment n° 221, 997, 998, 999

O – Traversée de Pont-de-Beauvoisin

Extension de la zone 30 existante et mise en place de bandes cyclables entre la rue des Moulins et le giratoire d'entrée de la zone de la Baronnie. Le giratoire est à sécuriser par la mise en place d'une voie verte tout autour du giratoire. Un point dur foncier est à prendre en compte au nord du Giratoire (parking d'entreprise).

Aménagement préconisé : Zone 30, bandes cyclables et voie verte

Fiche segment n° 220, 219, 217

P – Connexion gare de Pont Isère

Proposition de suppression d'une voie de circulation dans le sens montant permettant la mise en place de deux pistes cyclable monodirectionnelles. Les pistes cyclables monodirectionnelles permettent d'une part de faciliter l'insertion des cycles sur le giratoire coté Isère. Aussi les pistes cyclables monodirectionnelles permettent de recentrer la circulation au centre du pont.

Aménagement préconisé : Pistes cyclables monodirectionnelles.

Fiche segment n° 218

Q – Sécurisation de la zone de la Baronnie

En sortie du giratoire, utilisation de l'espace en bord de route (au nord de la route), ponctuellement, il est nécessaire de toucher au terre-plein central pour conserver une largeur de 3m (notamment au droit de l'entrée d'Intermarché). Après Intermarché, une zone a déjà été sécurisée, il convient de l'adapter à la circulation des vélos.

Le dernier point se situe au droit du Mc Donald, il est nécessaire de passer sur le fossé de récupération d'eau. La traversée de la d921e se fera au droit du passage piéton existant. La suite de l'aménagement se fera en bordure de la RD1006.

Aménagement préconisé : Voie verte

Fiche segment n° 210, 211, 212, 213, 214, 215, 216

R – Route du Falque - Chemin de Lombard.

La route du Falque est inscrite au programme de renouvellement des routes du département pour les années à venir, il est préconisé de créer une voie verte le long de cette route permettant la liaison directe entre les zones d'habitations nord zone de la Baronnie. Le chemin de Lombard est la suite logique pour relier la zone d'activités. Ses caractéristiques de trafic et de vitesse permettent un simple partage de voirie. Un point de vigilance sera à porter au niveau de la liaison avec les bandes cyclables existantes demandant la création d'une traversée cyclable.

Aménagement préconisé : Voie verte et partage de voirie

Fiche segment n° 295, 2951

S - Liaison Pont de Beauvoisin <> La Broidoire

Il a été décidé de ne pas utiliser le partage de voirie sur la liaison totale afin d'éviter la montée du Barrichaut (>10%) Il est alors nécessaire pour une liaison sécurisée complète d'aménager la RD921e, l'espace u étant contraint, il n'est possible d'aménager qu'une bande cyclable dans le sens montant.

Aménagement préconisé : Partage de voirie et bande cyclable

Fiche segment n° 122, 294, 125

T – Connexion à Domessin depuis la Bridoire

Pour relier Domessin à la Bridoire de manière sécurisée il est possible d'aménager une voie centrale banalisée sur la D38 (route de la Bridoire), les conditions de circulation et de visibilité permettent la mise en place d'un tel aménagement.

Aménagement préconisé : Voie centrale banalisée

Fiches segments n° 2

U – Liaison Pont de Beauvoisin <> St Béron

En quittant la zone de la Baronnie, il est possible d'utiliser des routes ne nécessitant pas la création d'aménagements lourds et d'éviter la traversée de la voie ferrée. Une voie verte le long de la RD1006 est néanmoins nécessaire permettant la liaison entre le chemin du Bonnard et le chemin des Roses. Il est nécessaire de réaliser dans le même temps la traversée permettant de relier la route du Guiers qui dessert les hameaux au sud de la D1006.

Aménagement préconisé : Partage de voirie et voie verte

Fiche segment n° 209, 208, 205, 121

V – St-Béron <> Valdaine

La traversée Nord – Sud de Saint Béron est à traiter en zone 30, les aménagements existants facilitent cette mise en place. La sortie sud de St-Béron doit permettre la liaison avec le passage souterrain existant. Afin d'éviter de décaler la route départementale, il est préconisé d'aménager une voie verte à l'ouest de la rd203 et d'aménager une traversée cyclable sur la traversée piétonne actuelle.

Aménagement préconisé : Zone 30 et voie verte

Fiche segment n° 120, 11, 296, 4

W – St-Béron <> La Bridoire

En sortie Nord de Saint Béron il est préconisé d'aménager une voie verte à l'est de la D203 après le passage à niveau et jusqu'au Chemin du Mornet en utilisant l'espace en bordure de route. La suite de l'itinéraire jusqu'à la Bridoire se fait par les petites routes.

Aménagement préconisé : Voie verte et partage de voirie

Fiche segment n° 119, 118

X – La Bridoire <> Lépin le Lac

Traitement en zone 30 de la traversée de la Bridoire permettant de relier la bande cyclable aménagée sur la RD921e.

Aménagement préconisé : Zone 30 à améliorer

Fiche segment n°

Aménagements à réaliser

EPCI	Type d'aménagement	Longueur (km)
CCLA	Voie verte	11
	Bandes cyclables	6
	Partage de voirie	17
	Voie centrale banalisée	9
	Zone 30	1
	Zone de rencontre	0
	CCLA	44
CCVG	Voie verte	21
	Passerelle	0
	Bandes cyclables	6
	Partage de voirie	31
	Zone 30	4
	Voie centrale banalisée	1
	CCVG	63
CCY	Voie verte	11
	Bandes cyclables	6
	Zone 30	2
	Partage de voirie	23
	Voie centrale banalisée	1
	CCY	44
Total général	Total général	151



SPL Agence Ecomobilité Savoie Mont-Blanc

François SOUBEYRAND / francois.soubeyrand@agence-ecomobilite.fr

Maxime RODITI / maxime.roditi@agence-ecomobilite.fr

INDDIGO

Julien WASSERSCHIED / j.wasserscheid@inddigo.com



Validation le 13 janvier 2022



Guy Dumollard –

Président Communauté de communes de Yenne
cf. délibération du conseil communautaire du 11 octobre 2021



COMMUNAUTÉ DE COMMUNES DU
LAC D'AIGUEBELETTE

André Bois

Président Communauté de communes du lac d'Aiguebelette
cf. délibération du conseil communautaire du 16 décembre 2021



Paul Regallet

Président Communauté de communes Val Guiers
cf. délibération du conseil communautaire du 23 novembre 2021

