



Schéma Cyclable

Rapport de synthèse
Octobre 2021





Sommaire

1. Préambule
2. Le schéma cyclable ?
3. Méthodologie du schéma cyclable
4. Objectifs du schéma cyclable
5. Bilan des concertations
6. Proposition de hiérarchisation
 1. Définition
 2. Cartes
7. Détail des solutions techniques par secteur
8. Estimation financière

Le mot du Vice-Président

« La mobilité durable, notamment le développement de la pratique cyclable, est devenue un enjeu incontournable du mandat 2020-2026.

A l'initiative de Renaud BERETTI, Président de Grand Lac Agglomération, la collectivité a voté dans son Plan Pluriannuel d'Investissement (PPI) plus de 10M d'euros pour des actions en faveur des mobilités alternatives à la voiture individuelle, dont pratiquement 7 M d'euros sont consacrés aux développements des infrastructures cyclables.

Cette somme sera fort utile pour concrétiser de nombreux projets inscrits dans le schéma cyclable. La mise à jour du schéma a été menée à travers diverses concertations publiques et un travail en partenariat avec le conseil départemental de Savoie, notamment sur le partage de voirie des routes départementales.

Des projets d'envergure vont voir le jour durant les prochaines années et seront « la colonne vertébrale » de notre maillage cyclable. C'est le cas de la véloroute des 5 lacs, qui proposera plus de 17 km de nouveaux aménagements cyclables sécurisés, projet d'intérêt régional connectant à terme les 5 lacs alpins : Léman, Annecy, Le Bourget, Aiguebelette et Paladru.

Le secteur sud de la communauté d'agglomération reliera les 2 plus grandes zones d'activités du territoire : Hexapôle et Technolac, en proposant également une liaison plus directe avec le Grand Chambéry en sécurisant la route départementale en site propre pour les modes actifs, entre les 2 giratoires de l'aéroport et des Mottets.

Ces projets montrent la volonté de Grand Lac à promouvoir la politique cyclable tout au long du mandat, mais aussi à plus long terme, en intégrant également des actions complémentaires à son expansion. La sensibilisation à l'écomobilité ou encore le développement de la vélostation sont des actions également indispensables à l'augmentation de la pratique cyclable.

La mise à jour du schéma directeur cyclable est indéniablement un élément clé pour le développement des mobilités actives et durables.



Florian MAITRE

Vice-Président délégué aux
Déplacements, Intermodalité
et Projet de territoire



Le territoire

La Communauté d'Agglomération Grand Lac comporte 28 communes en Savoie avec environ 74 000 habitants. Elle est issue de la fusion entre 3 Communautés de Communes en 2017. C'est un territoire situé entre lac et montagnes, Grand Lac est notamment connu pour sa situation géographique autour du Lac du Bourget.

En termes de déplacements, la pratique de la voiture est très présente, sa part modale est de 69% contre seulement 5% pour les transports en commun et 1% celle du vélo. Le relief est également un élément qui contraint les modes alternatifs à la voiture individuelle, les territoires périphériques ont du relief, tout comme Aix-les-Bains, dont le centre-ville est en hauteur par rapport à la gare SNCF. La Communauté d'Agglomération Grand Lac de par sa compétence d'Autorité Organisatrice de la Mobilité (AOM) implique la mise en place de projets en faveur des mobilités durables et donc de proposer des alternatives à la voiture individuelle. Enquête ménage-déplacement 2008. Source : enquête ménage-déplacement de 2008. Actualisation des données en cours

Le développement de la pratique cyclable est aujourd'hui un des objectifs principaux de la communauté d'Agglomération Grand Lac.

Plusieurs projets en faveur des mobilités durables sont portés par Grand Lac, notamment le Plan Climat-Air-Énergie Territorial (PCAET) qui comprend plusieurs axes sur les mobilités, approuvé en janvier 2020. L'objectif est de réduire les émissions de gaz à effet de serre dans le secteur de la mobilité de 32% de 2015 à 2030. Le Plan de Déplacements Urbains (PDU), sera quant à lui revu en Plan de Déplacements Mobilités (PDM) début 2022. Il est estimé que d'ici 2030, le territoire connaîtra une réduction de la part de la voiture, une croissance des transports collectifs et une croissance forte des modes actifs.

Le plan vélo continue d'être déployé. Il a pour but de développer la pratique des modes actifs plus rapidement à travers plusieurs actions : création d'une vélostation, renforcement des actions en faveur de l'écomobilité et des aides à l'achat VAE, mais aussi la mise à jour du schéma directeur cyclable datant de 2014.

Le schéma directeur cyclable est donc un document de référence pour les itinéraires cyclables prévus à court, moyen et long terme. Il offre une politique cyclable ambitieuse tout en restant un document de planification portant sur des préconisations..



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**.

Le présent document est la mise à jour du schéma cyclable réalisé en 2014. Le document a vocation à évoluer et sera à nouveau mis à jour dans quelques années.

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



2. Méthodologie du schéma cyclable



Diagnostic

- Etude des flux de déplacement
- Etat des lieux des aménagements existants
- Concertation publique



Analyse et 1^{ères} orientations

- Identification des axes structurants
- Cartographie des orientations
- Validation politique des enjeux et objectifs du réseau



Construction du schéma

- Repérages terrain
- Chiffrages et planification
- Préconisations de gouvernance (participation technique et financière)
- Propositions de cofinancements



3. Le schéma cyclable

Les objectifs du schéma cyclable

Inclus dans le plan vélo porté par la communauté d'agglomération Grand Lac, le schéma directeur cyclable a pour objectif de sécuriser la pratique existante et de développer une nouvelle pratique orientée sur deux axes :

- Les déplacements utilitaires : domicile-travail, domicile-étude, achats, etc...
- Les axes touristiques structurant servant de support à une mobilité du quotidien

Le schéma permet également de :

- Hiérarchiser les itinéraires
- Identifier les segments éligibles au titre de la compétence pistes cyclables
- Définir une estimation budgétaire
- Prioriser les aménagements à réaliser
- Proposer un modèle de gouvernance

Hiérarchie de réseau

Le réseau cyclable proposé se répartit suivant 3 niveaux :

- **Le réseau structurant** regroupe les axes cyclables considérés comme les artères cyclables structurantes à l'échelle de Grand Lac. Il emprunte tant des voiries communales que départementales, quasi-exclusivement en site propre.
- **Le réseau secondaire (de desserte intercommunale)** assure l'interconnexion entre au moins 2 communes et le réseau cyclable structurant
- **Le réseau communal** a vocation à relier les centre-bourgs au réseau de desserte intercommunale, d'intérêt strictement communal

La compétence de la communauté d'agglomération lui permet de prendre la maîtrise d'ouvrage pour un axe couvrant à minima deux communes.

Rappel de la compétence de Grand Lac en matière d'aménagement cyclable

« **Pistes cyclables** : Elaboration et suivi d'un schéma directeur cyclable ; pistes cyclables sur le territoire d'au moins 2 des communes membres de la CA ; déplacements doux (liste itinéraires Arr Pref du 02/7/2018).

Aussi la communauté d'agglomération est compétente sur :

- La liaison mixte sécurisée entre le bourg de Chindrieux et la plage de Chatillon
- La liaison douce entre Portout, Chanaz et Vions (connexion Via rhôna)
- Le chemin lacustre Conjux/Portout
- La connexion entre Saumont et la Via rhôna à la Loi (Ruffieux)
- La connexion entre le plan d'eau de Serrières en Chautagne et la pote d'entrée de la Via rhôna au lieudit « La Biolle »
- La voie verte reliant Entrelacs à Grésy-sur-Aix »



La réalisation du schéma cyclable en chiffres

28 communes rencontrées

+ des rencontres par secteur :

- Chautagne (2 réunions)
- Communes de la dent du Chat
- Balcon du Revard

+1 Rencontre avec le département

+300 km de vélo
pour réaliser les repérages-terrain

84 km d'aménagements
cyclables recensés en 2021

A terme, **242 km**
d'aménagements cyclables

1812 participants aux enquêtes en ligne

1 506 pour le questionnaire
306 pour la cartographie

40 citoyens présents

aux 3 réunions de concertation

- Aix-les-Bains
- Chautagne / Albanais
- Sud Agglo

4 associations concertées

- Roue Libre
- AF3V
- Cyclo Club Aixois
- Comité départemental de cyclisme

12 Vélos électriques pour 1 000 habitants

Contre 6 vélos pour 1000 habitants à l'échelle nationale

Bilan de l'enquête en ligne

Avec **1512 répondants**, l'enquête en ligne a montré l'engouement des usagers pour développer le vélo sur le territoire de Grand Lac.

Ce succès nous donne un état des lieux précis et des données claires sur les attentes des usagers (83% des répondants) et de ceux qui souhaiteraient le devenir.

L'enquête met également en avant les efforts réalisés par la Communauté d'Agglomération de Grand Lac pour le développement du vélo à assistance électrique, utilisé par **40% des répondants**.

Les répondants 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 87% des répondants).

Un répondant sur 2 demande plus de **stationnement sécurisé** de tous types (arceaux, box sécurisés consignes).

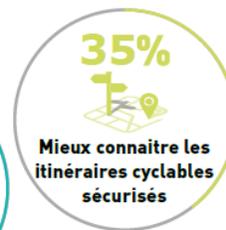
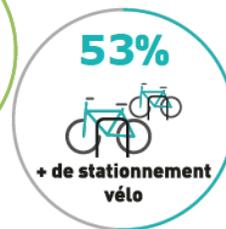
Enfin, les répondants souhaitent pouvoir se repérer sur le territoire par la mise en place de **jalonage spécifique** aux cycles.



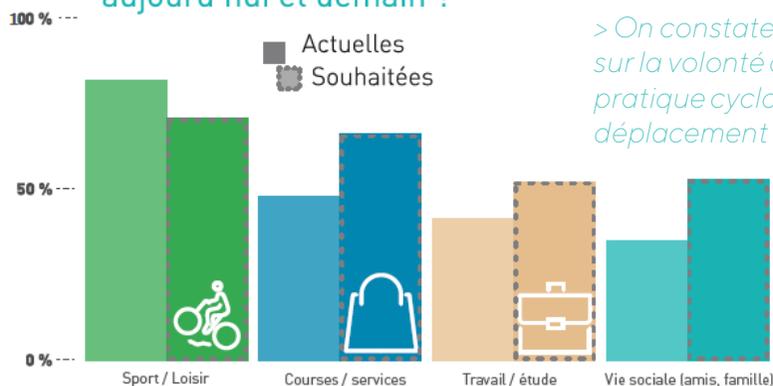
1512 répondants dont **76%** sont des habitants de Grand Lac
83% pratiquants le vélo dont **60%** d'usagers réguliers (+ 1fois/semaine)
40% des répondants se déplace en vélo à assistance électrique



Qu'est ce qui vous encouragerait à utiliser plus régulièrement votre vélo ?



Quelles pratiques cyclables, aujourd'hui et demain ?



> On constate une plus forte demande sur la volonté de développer une pratique cyclable du quotidien hors déplacement domicile - travail.



Bilan de la concertation en visioconférence

Secteur Aix-les-Bains

27 avril 2021

La réunion de concertation a eu lieu en visioconférence, pour respecter les règles sanitaires.

18 participants étaient présents. Les objectifs du schéma cyclable et de la concertation en ligne ont été présentés en introduction. Les participants ont ensuite été divisés en 2 sous-groupes afin d'échanger sur 2 sites identifiés en amont. 2 animateurs par groupes étaient chargés de répartir le temps de parole.

Boulevard Lepic :

- Le manque d'homogénéité des aménagements cyclables a largement été identifié.
- Le passage sur trottoir en direction de la rue du Général Ferrié a particulièrement été identifié comme un point noir.
- Il a été proposé d'aménager également une voie verte plus en amont dans la contre-allée, du côté gauche de la voirie en direction de la rue du Général Ferrié.
- La mixité entre les piétons et les cycles n'est pas à favoriser selon les participants.
- La traversée des giratoire reste difficile en général.

Avenue du Grand Port :

- La complexité à aménager a bien été identifiée, de par le manque d'emprise disponible et la mauvaise qualité de la chaussée.
- Un aménagement cyclable sur trottoir ne paraît pas favorable.
- La présence des platanes et de nombreuses places de stationnement limite grandement les possibilités de restructuration de la voirie.
- Les usagers présents préfèrent contourner cet axe afin d'avoir un trajet plus sécurisé, en priorisant un itinéraire par des rues aux alentours.



Bilan de la concertation en visioconférence

Secteur Nord
29 avril 2021

La réunion de concertation a eu lieu en visioconférence, pour respecter les règles sanitaires.

7 participants étaient présents. Les objectifs du schéma cyclable et de la concertation en ligne ont été présentés en introduction. Les usagers ont ensuite pu échanger librement sur les 2 territoires concernés.

La Chautagne :

- Il a été indiqué que la Via Rhôna apporte de nombreux cyclistes et que certains endroits doivent être davantage sécurisés : intersection de la muraille, route de la Plaine, contre-canal.
- Les routes départementales ont été identifiées comme particulièrement dangereuses.
- Concernant la finalisation de la Via Rhôna à Motz, le passage prévu à Lagefan s'avère peu sécurisé.
- La Via Rhôna s'est également effondrée dans la digue à Serrières-en-Chautagne, plus de vigilance est alors demandé.

L'Albanais :

- Peu de raccordements existent à la Véloroute des 5 lacs : la route de Savigny est très étroite, la zone du Sauvage et Tarency présentent trop de relief. Il est difficile d'aménager des infrastructures cyclables avec une telle pente.
- Le principal raccordement envisagé pour la commune de La Biolle serait un partage de voirie sur la route de Savigny, parallèle à la RD1201, pour ensuite traverser le chemin de la Cascade à Grésy-sur-Aix et rejoindre la véloroute après la gare.



Bilan de la concertation en visioconférence

Secteur Sud
03 mai 2021

La réunion de concertation a eu lieu en visioconférence, pour respecter les règles sanitaires.

5 participants étaient présents. Les objectifs du schéma cyclable et de la concertation en ligne ont été présentés en introduction, ainsi qu'un bref rappel du projet de la liaison modes actifs entre Hexapôle et Technolac, lié à la suppression du PN18. Ce projet, prévu pour fin 2022, concerne les communes de Méry, Viviers-du-Lac, Voglans et Le Bourget-du-Lac.

Les usagers ont ensuite pu échanger librement sur les communes du Sud du territoire : Drumettaz-Clarafond, Viviers-du-Lac, Méry, Voglans, Le-Bourget-du-Lac.

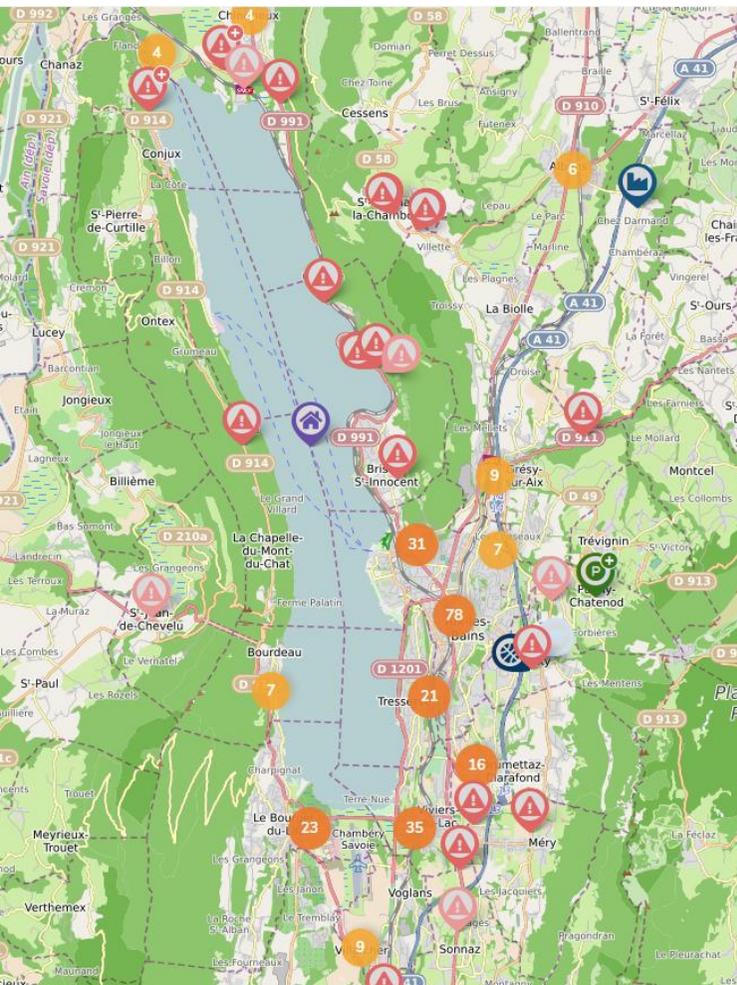
Secteur Drumettaz-Clarafond/Viviers-du-Lac

- Les départementales restent dangereuses pour les cyclistes, particulièrement la RD 991.
- La traversée du giratoire de la sortie d'autoroute A41, devant le centre commercial Leclerc, est également très dangereuse.
- Les usagers déplorent le manque d'aménagements cyclables au centre du Viviers-du-Lac.
- Le souhait d'aménager le chemin du golf a été de nombreuses fois évoqué.
- Le chemin de la Laitière a été amélioré par la mise en place de chicane, mais le sens montant reste difficile à emprunter. Le pont reste toutefois sans aucun aménagement en faveur des modes actifs. Les arbustes empêchent également la visibilité.

Secteur Bourget-du-Lac/accès Technolac :

- Le giratoire sur la RD1021A est indiqué comme peu pratique pour accéder à Technolac. Cela va être modifié et un By-Pass va être ajouté par le Département. La traversée piétonne sera sécurisée par un plateau traversant.
- Les intersections d'accès à la V63 nécessiteraient une meilleure sécurisation. Il est demandé que la partie haute des barrières le long de la RD1201A soient enlevée.
- Un giratoire va être créé entre la D1504 et D1201A.
- L'avenue du Lac d'Annecy a été identifiée comme un axe à aménager, notamment pour rejoindre le Grand Chambéry.

Bilan de la concertation cartographique



Avec plus de 300 participations, elle permet de compléter les concertations en ligne et en visioconférence. Le nombre de retours permet de confronter le schéma cyclable aux attentes des citoyens.

Les participations sont majoritairement concentrées sur la commune d'Aix-les-Bains (1/3 des contributions).

Les principaux enseignements concernent :

- Le manque d'aménagements cyclables séparés de la circulation automobile sur les grands axes.
- Le manque de sécurisation des intersections, en particulier sur les giratoires et les traversées de routes départementales.
- Le manque de continuité entre les aménagements cyclables existants.

La carte est encore consultable en ligne à l'adresse suivante :

<https://schemacyclable-grand-lac.gogocarto.fr/annuaire#/carte/@45.754,5.889,11z?cat=all>



Hiérarchisation du schéma

1. Carte du réseau existant
2. Carte du réseau structurant
3. Carte du réseau secondaire



Schéma cyclable 2021

> Aménagements existants

Aménagements cyclables	Linéaire (km)
Voie verte	30
Bandes cyclables	25,3
Bande cyclable un côté	11,5
Partage de voirie	9,2
Double sens cyclable	3,3
Piste cyclable monodirectionnelle	1,4
Aménagement sur trottoir	1,4
Partage sans transit	0,9
Chaussée à Voie Centrale Banalisée	0,2
Piste cyclable bidirectionnelle	0,2
Total	84

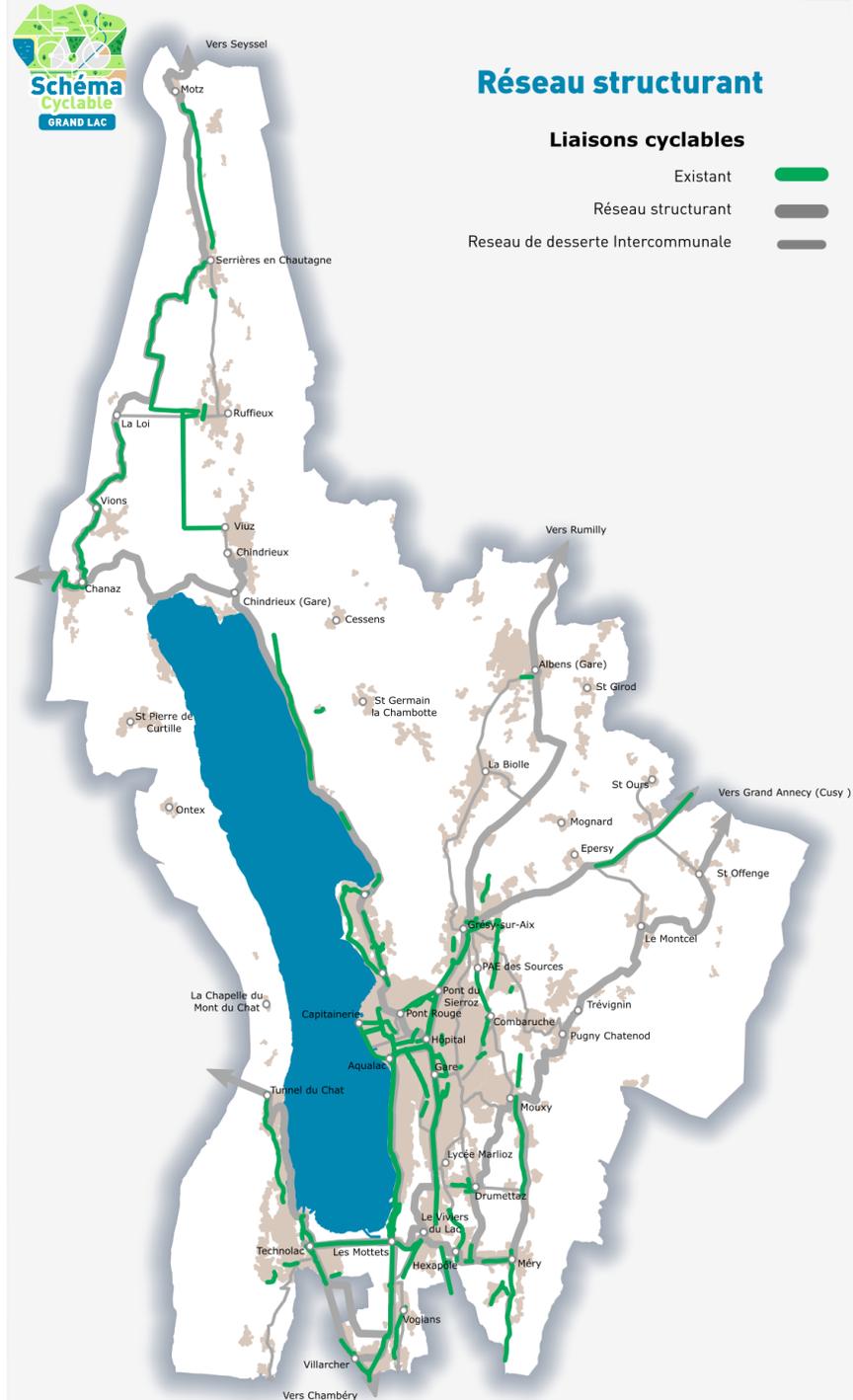


Schéma cyclable 2021

> Réseau structurant

50 km de réseau structurant recensés en 2021

89 km d'aménagements programmés

Un réseau structurant de **139 km** à terme

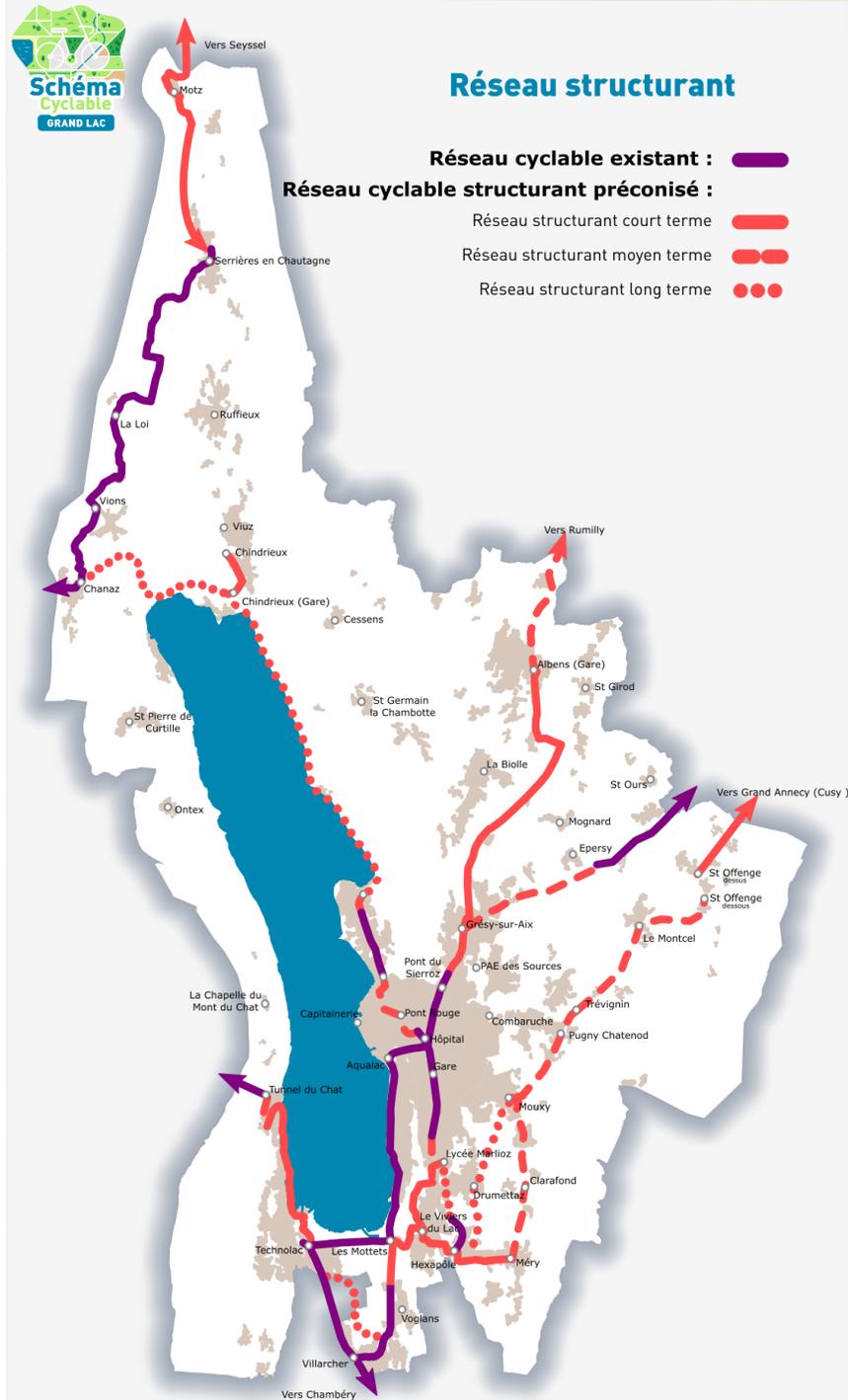


Schéma cyclable 2021

> Réseau cyclable secondaire

34 km de réseau secondaire recensés en 2021

69 km d'aménagements programmés

Un réseau secondaire de **103 km** à terme

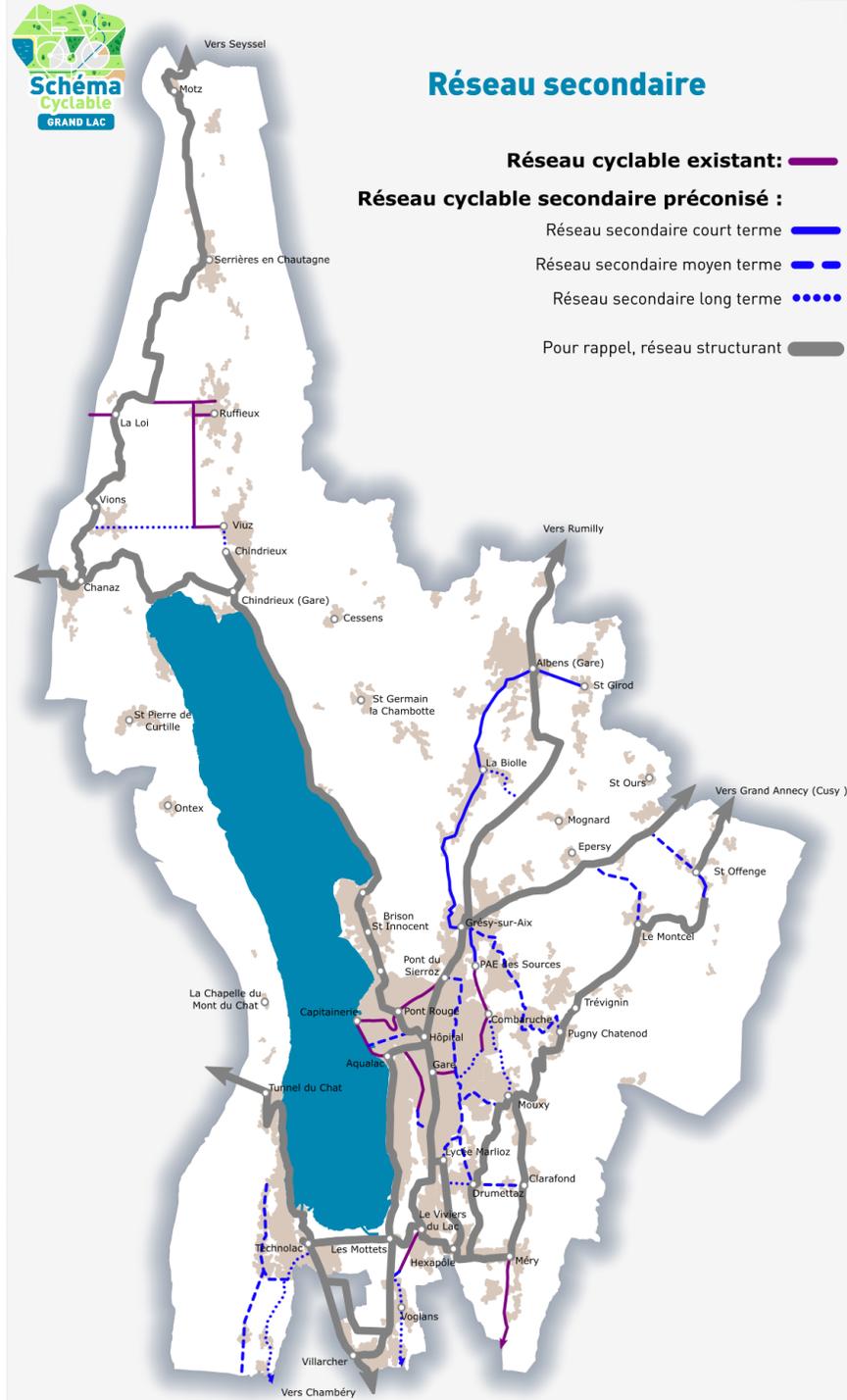


Schéma complémentaire sur la commune d'Aix les Bains

La commune d'Aix les Bains propose une densité d'aménagements cyclables plus importante que les autres communes du territoire de Grand Lac. Son caractère plus urbain et sa position centrale imposent de réaliser un zoom à l'échelle communale avec des objectifs d'ores et déjà définis :

- Identifier les axes d'intérêt **strictement communal** (liaison inter-quartier, desserte des écoles)
- **Prioriser** les aménagements à réaliser
- Proposer des solutions de **sécurisation** d'aménagements **rapides** et **faciles** à mettre en place
- **Poursuivre** la démarche des **aménagements transitoires**



Avenue du petit Port – Aix-les-Bains

4 axes d'ores et déjà identifiés :

- Avenue Lord Revelstoke
- Boulevard Lepic
- Liaison Centre ville – Lac
- Boulevard Barrier



Avenue Lord Revelstoke – Aix-les-Bains

Les cartes détaillées de chaque commune sont disponibles en annexes



Les différents types d'aménagements cyclables

1. Aménagements cyclables séparés de la chaussée
2. Les aménagements cyclables en cohabitation séparée
3. Les aménagements cyclables en mixité

Les aménagements cyclable 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



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 : marche à pieds et cycle. 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 cyclable 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 cyclable en cohabitation séparée

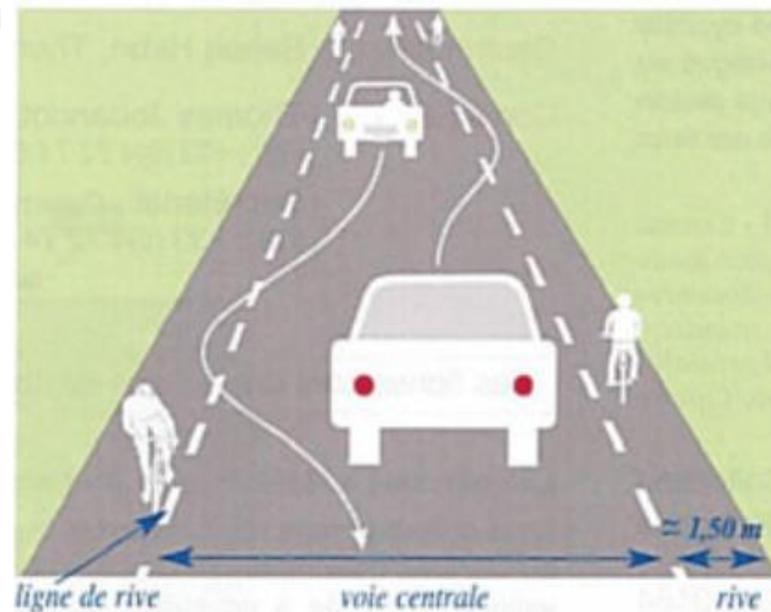
La Chaussée à Voie Centrale Banalisée (CVCB) ou Chaucidou

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. 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 peu coûteuse.



Les aménagements cyclable 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 cyclable 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 cyclable en mixité

Voie mixte vélo-bus

Il s'agit d'autoriser aux cyclistes l'usage des voies bus existantes. Cela permet une bonne sécurisation du cycliste, sur des axes qui sont souvent prioritaires. L'aménagement peut être ouvert (le bus peut sortir du couloir pour dépasser le cycliste) ou fermé (à privilégier sur des distances courtes).



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...).



Exemple de fiche segment et carte des axes à aménager

Le territoire est découpé en 4 secteurs:

1. Secteur sud
2. Secteur d'Aix les Bains (plutôt appeler « secteur centre ») ?
3. Secteur de l'Albanais et des Bauges
4. Secteur de la Chautagne

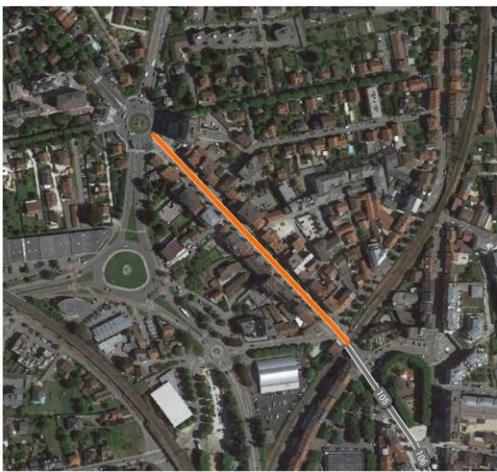
Exemple de fiche segment

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, ...) et de la commune. Ainsi un aménagement cyclable unique peut être découpé en deux 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

GRAND LAC - COMMUNAUTÉ D'AGGLOMÉRATION
ATLAS DES AMÉNAGEMENTS CYCLABLES PROPOSÉS



— Bandes cyclables

Segment 104 330 m

Aix-les-Bains

Analyse de l'existant

Type de voie : Aménagement cyclable existant

Largeur de chaussée : 1 050 m

Aménagement existant : Bandes cyclables

Limitation de vitesse (km/h) : 30

Remarques

Problème de stationnement sauvage empiétant sur les bandes cyclables, et donc souvent inutilisables : 1 voiture sur 3 est mal garée et empiète sur l'aménagement, problématique similaire au grand port.

Proposition

Bandes cyclables

Coût en € : 10 400

Détail du chiffrage : Repositionnement des bandes cyclables par la création d'un espace de sécurité portière de 50 cm de chaque côté, laissant un espace de 6,50 m de chaussée circulée. Prévoir également une bande axiale.

Revêtement proposé :







Intersection :

Impact :

Amélioration possible : oui

Véloroute :

Sources : @ Les Contributeurs d'OpenStreetMap, Ign, Google
inddigo Réalisation : Lenny Dollé, Juin 2021.

Exemple de fiche segment



Secteur Sud

1. Carte du réseau structurant
2. Carte du réseau secondaire
3. Carte des aménagements par classe
4. Détail des solutions techniques

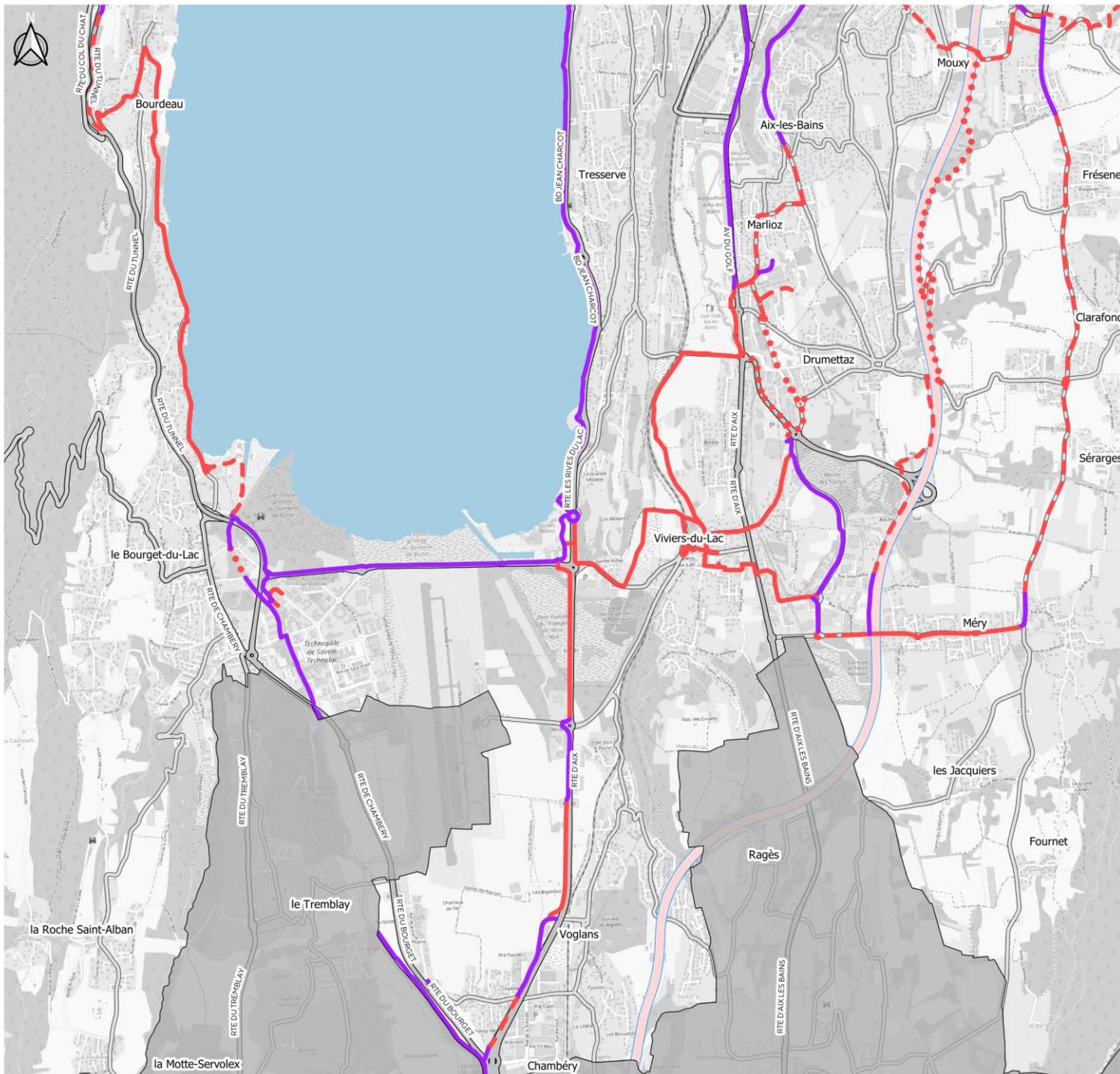


Schéma directeur cyclable

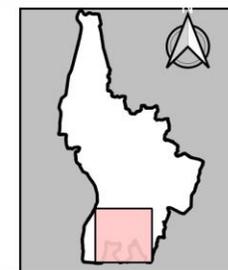
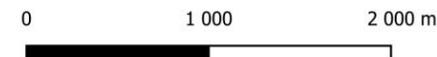
Proposition de réseau

Secteur Sud

Réseau structurant

Légende

- Aménagement préconisé
- Court terme
 - - - Moyen terme
 - Long terme
 - Aménagement cyclable existant



Fond de carte : Openstreetmap

Réalisation :

Agence Ecomobilité Savoie Mont-Blanc 2021
Source : les contributeurs d'openstreetmap

Schéma directeur cyclable Proposition de réseau Secteur Sud

Réseau secondaire

Légende

Réseau préconisé

— Secondeaire court terme

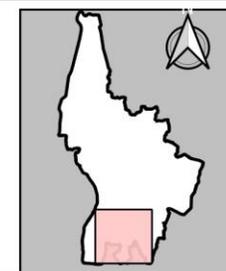
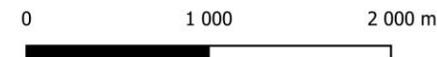
- - Secondeaire moyen terme

••• Secondeaire long terme

— Réseau Communal

— Réseau cyclable structurant

— Aménagement existant
conservable en l'état

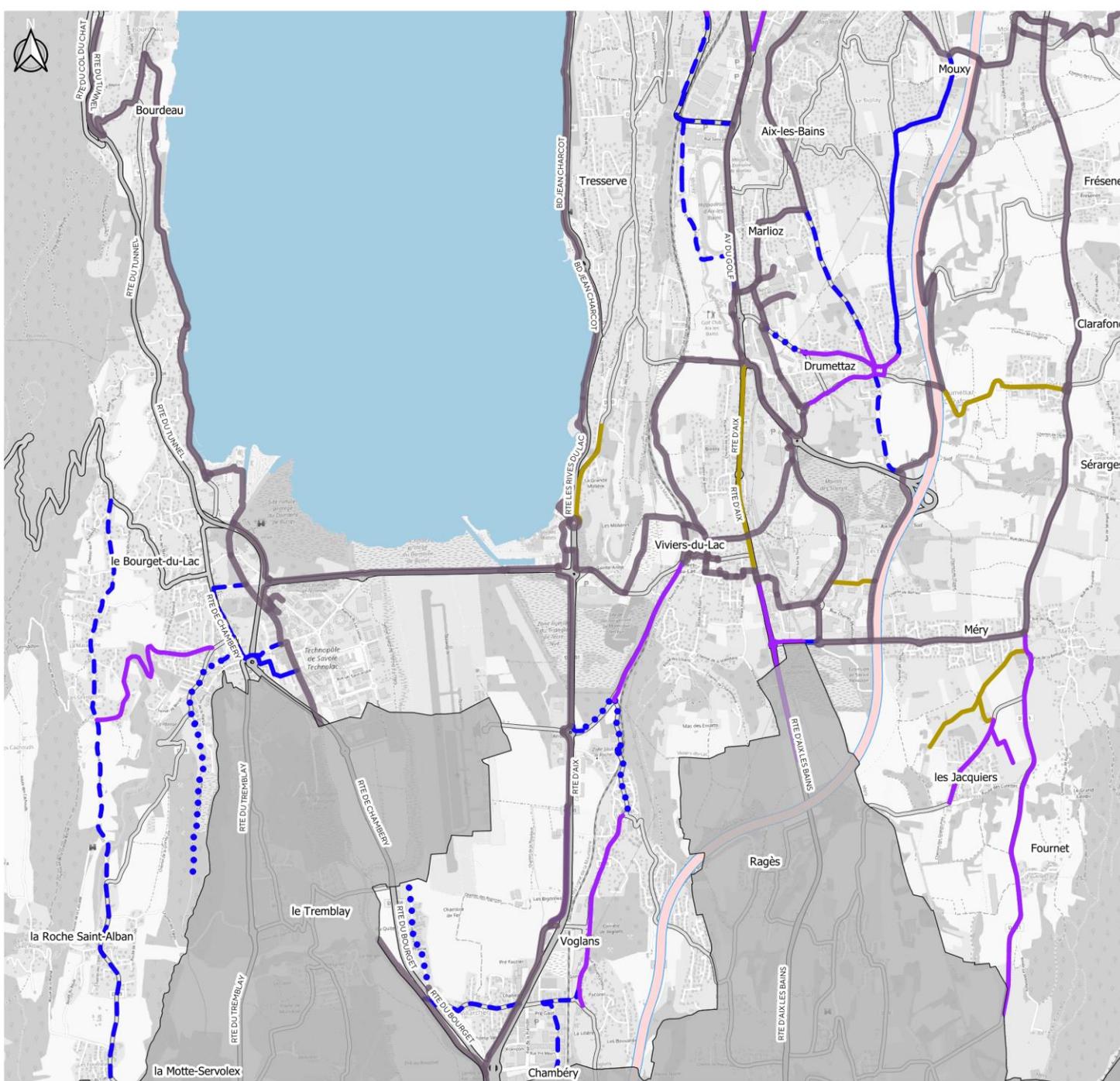


Fond de carte : Openstreetmap

Réalisation :

Agence Ecomobilité Savoie Mont-Blanc 2021

Source : les contributeurs d'openstreetmap



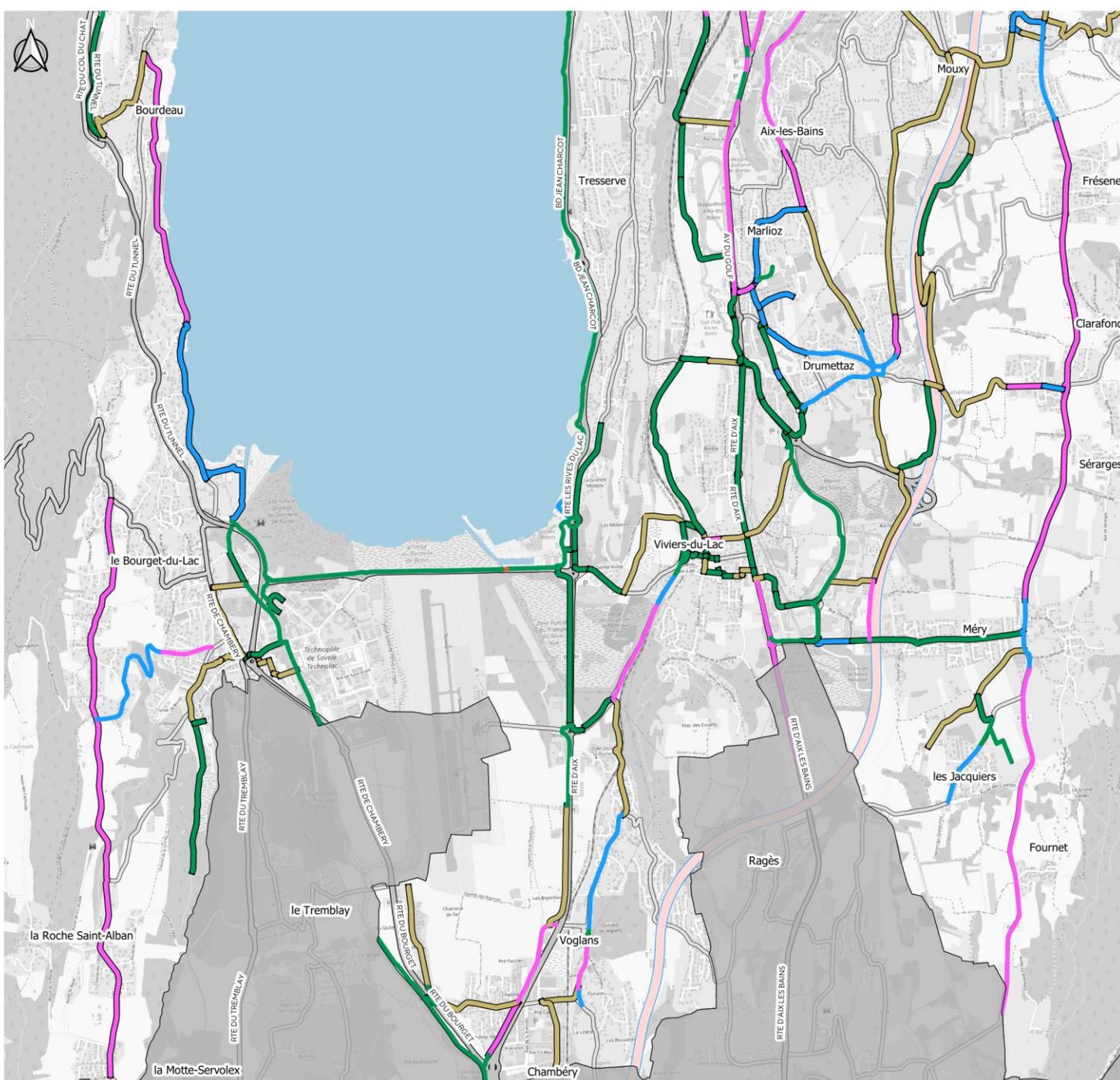
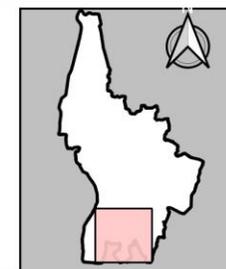
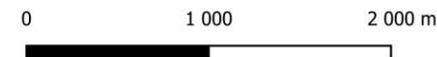


Schéma directeur cyclable Proposition de réseau Secteur Sud

Aménagements préconisés

Aménagement cyclable par type

-  Séparé de la circulation (voie verte, piste cyclable)
-  Sur chaussée (bandes cyclables, voie centrale banalisée)
-  Voie partagée (zone 30, zone de rencontre, voie bus)
-  Jalonnement
-  Existant conservable en l'état



Fond de carte : Openstreetmap

Réalisation :

Agence Ecomobilité Savoie Mont-Blanc 2021

Source : les contributeurs d'openstreetmap



Secteur Sud

Détail des solutions techniques

Schéma directeur cyclable

Proposition de réseau

Secteur Sud

Réseau global

Légende

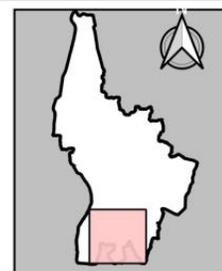
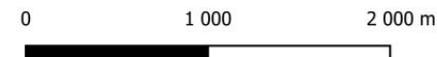
Réseau préconisé

— Réseau structurant

— Réseau secondaire

— Réseau communal

— Aménagement existant conservable en l'état



Fond de carte : Openstreetmap

Réalisation :

Agence Ecomobilité Savoie Mont-Blanc 2021

Source : les contributeurs d'openstreetmap

A - Zone commerciale de la Peisse

Aménagement d'une voie verte dans la continuité de la voie verte existante côté Viviers-du-Lac

Aménagement proposé : voie verte

B - Traversée du Viviers du Lac

Voies vertes proposées dans le cadre de suppression du PN18

Aménagement proposé : Voie verte, partage de voirie

C - Connexion a la base des Mottets

Aménagement d'une voie verte le long de la RD17b et d'une liaison avec la voie verte existante au droit des Mottets.

Aménagement proposé : voie verte

D - Connexion a Hexapôle

Aménagement d'une voie verte pour la traversée du Viviers-du-Lac entre la RD991 et la rue de la gare. Sécurisation de la traversée de la RD991.

Aménagement proposé : voie verte

E - Liaison entre giratoires des Mottets et aéroport

Aménagement d'une voie verte assurant la liaison entre la V63 aux Mottets et la voie verte au sud du giratoire de l'aéroport.

Aménagement proposé : voie verte

F - Voie verte Chemin du Golf (Viviers-du-Lac)

Proposition de mise en statut voie verte du Chemin du golf

Aménagement proposé : voie verte

G - Coteaux du Revard long terme Nord

Permettre la desserte des zones d'Hexapôle et Technolac depuis les coteaux du Revard. Utilisation des cheminements existants et aménagement de voies vertes

Aménagement proposé : Voie verte, partage de voirie

H - Coteaux du Revard court terme

Création d'une continuité cyclable sur la route du Revard permettant de connecter les communes des Coteaux du Revard à Mery puis Hexapôle.

Aménagement proposé : Bande cyclable / voie centrale banalisée

I - Desserte de la zone des Landiers Nord

Pour relier la commune de Voglans à la zone d'activités des Landiers, il est nécessaire de baliser un cheminement permettant la mise en sécurité des cyclistes, cela depuis le giratoire de l'aéroport.

Aménagement proposé : Voie verte, partage de voirie

J - Alternative au carrefour de Villarcher

Proposer une alternative plus sécurisée pour rejoindre la V63 depuis Voglans en empruntant la rue de la Plaine.

Aménagement proposé : Voie verte, partage de voirie

K - Amélioration de la desserte de Technolac

Amélioration des connexions entre la zone de Technolac et les voies vertes

Aménagement proposé : Voie verte, partage de voirie

L - Route des Catons

Mise en place d'une voie centrale banalisée permettant la sécurisation des hameaux du Bourget du Lac

Aménagement proposé : Voie centrale banalisée

M - Véloroute des 5 Lacs - Bourdeau

Mise en place d'une zone 30 et d'une CVCB permettant de sécuriser la liaison entre Bourdeau et le Lac

Aménagement proposé : Zone 30, voie centrale banalisée

N - Véloroute des 5 Lacs - accès tunnel du chat

Aménagement d'une voie verte le long de la D1504, côté lac, permettant la connexion avec la galerie de sécurité du tunnel du Chat.

Aménagement proposé : Voie verte



Secteur Centre

1. Carte du réseau structurant
2. Carte du réseau secondaire
3. Carte des aménagements par classe
4. Détail des solutions techniques



Schéma directeur cyclable

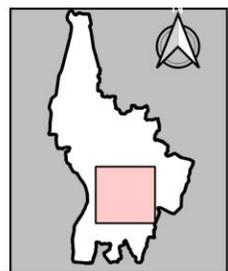
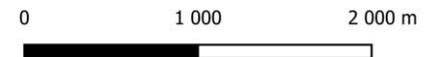
Proposition de réseau

Centre

Réseau secondaire

Légende

- Réseau préconisé
- Secondaire court terme
 - - - Secondaire moyen terme
 - Secondaire long terme
 - Réseau Communal
 - Réseau cyclable structurant
 - Aménagement existant conservable en l'état



Fond de carte : Openstreetmap
 Réalisation :
 Agence Ecomobilité Savoie Mont-Blanc 2021
 Source : les contributeurs d'openstreetmap

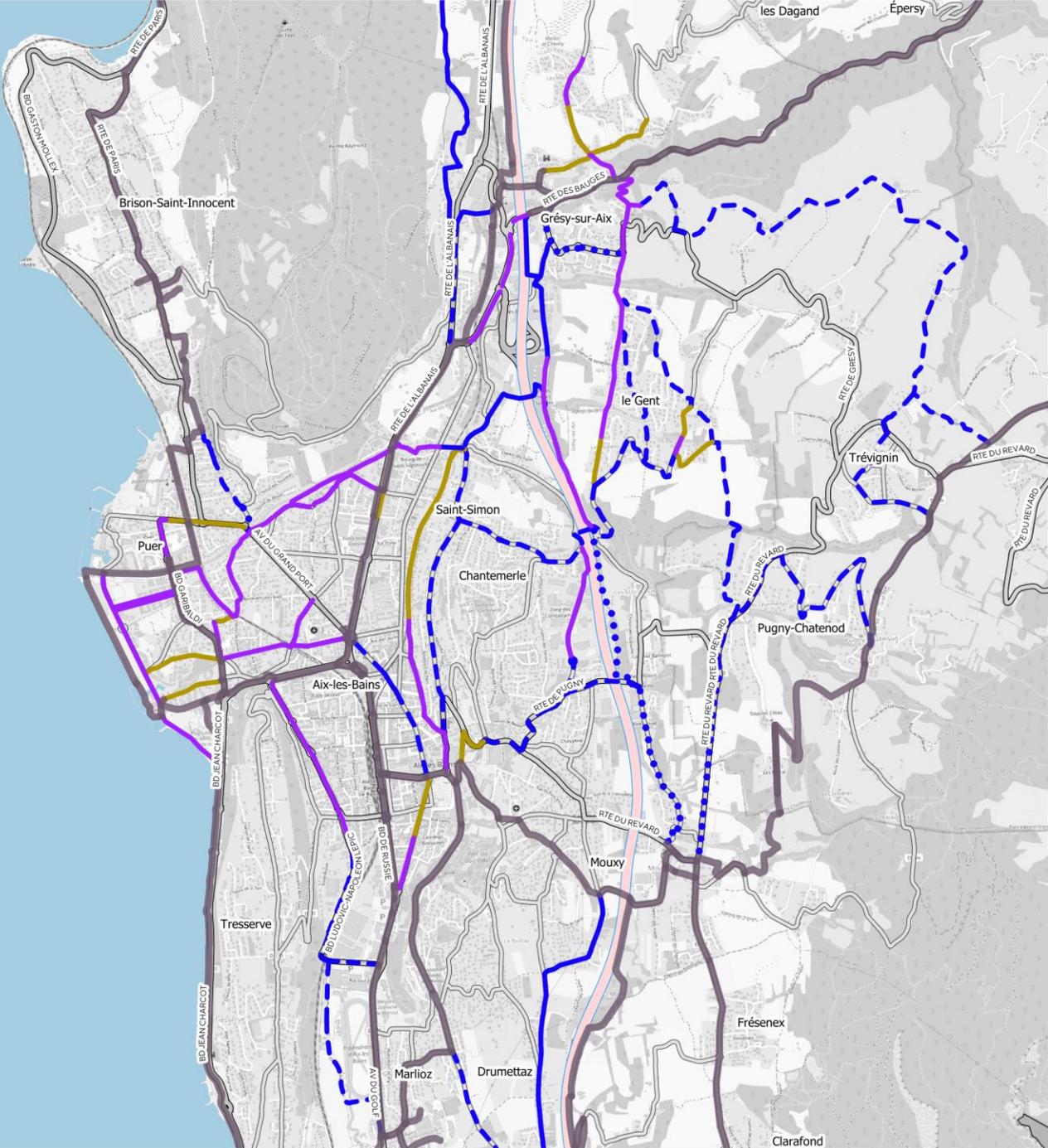




Schéma directeur cyclable

Proposition de réseau

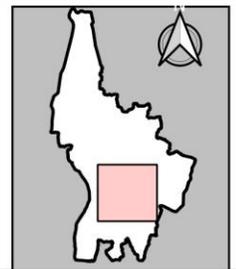
Centre

Aménagements préconisés

Aménagement cyclable par type

-  Séparé de la circulation (voie verte, piste cyclable)
-  Sur chaussée (bandes cyclables, voie centrale banalisée)
-  Voie partagée (zone 30, zone de rencontre, voie bus)
-  Jalonnement
-  Existant conservable en l'état

0 1 000 2 000 m



Fond de carte : Openstreetmap

Réalisation :

Agence Ecomobilité Savoie Mont-Blanc 2021

Source : les contributeurs d'openstreetmap



Secteur Aix-les-Bains

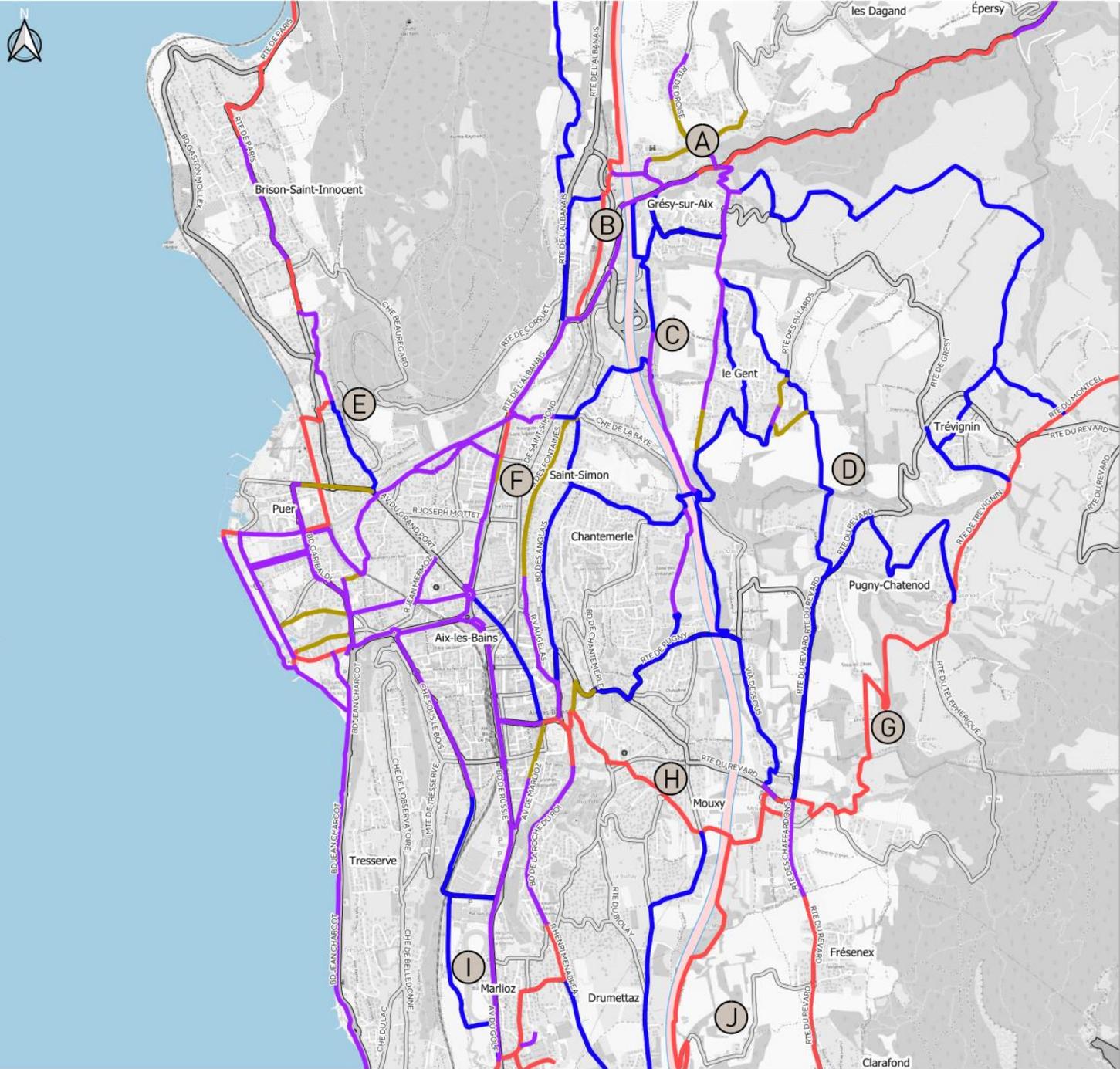
Détail des solutions techniques



Schéma directeur cyclable

Proposition de réseau

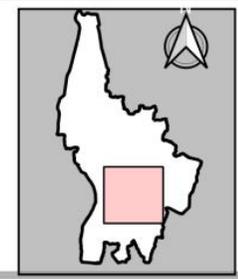
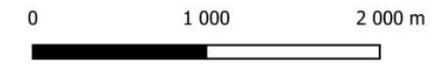
Centre



Réseau global

Légende

- Réseau préconisé
- Réseau structurant
 - Réseau secondaire
 - Réseau communal
 - Aménagement existant conservable en l'état



Fond de carte : Openstreetmap
 Réalisation :
 Agence Ecomobilité Savoie Mont-Blanc 2021
 Source : les contributeurs d'openstreetmap

A – Grésy-sur-Aix nord

Extension de la zone 30 existante permettant de relier le nord de la commune à la gare et au futur projet de centre bourg.

Aménagements proposés : Zone 30.

B – V5Lacs – Gorges du Sierroz

Inclut dans le projet de véloroute des 5 lacs, la traversée de la zone des gorges du Sierroz est aujourd'hui à l'étude. Elle permettra la connexion directe entre la gare de Grésy-sur-Aix et le Nord de la commune d'Aix-les-Bains. En parallèle, il est proposé de sécuriser la RD1201 et élargissant les accotements de voirie existants pour en faire de vrai bandes cyclables.

Aménagements proposés : Voie verte, bandes cyclables

C – Connexion avec le PAE des sources

L'aménagement d'une voie verte dans le futur PAE des sources permet la connexion cyclable directe entre Grésy-sur-Aix et Aix-les-Bains. Pour cela un itinéraire ente le futur centre-Bourg et le PAE des sources sera mis en place.

Aménagement proposé : Voie verte

D – Liaison Pugny – Grésy-sur-Aix

L'objectif de cet itinéraire et de permettre la desserte du collège de Grésy-sur-Aix depuis Pugny Chatenod pour cela il est nécessaire de revêtir le chemin carrossable reliant Pugny à Grésy. Ensuite le cheminement se fera en partage de voirie et zone apaisée jusqu'au collège de Grésy-sur-Aix.

Aménagement proposé : Partage de voirie

E – Liaison Aix-les-Bains – Brison-St-Innocent

Pour relier Brison à Aix-les-Bains deux axes sont proposés. Un axe permettant de desservir le collège Garibaldi passant par la sécurisation de la sortie sud de Brison, la Voie sarde, le Chemin de Mémard. Deux points dur sont à traiter, la traversée de l'Avenue du Grand Port et la traversée de la D991. L'autre axe emprunte le Chemin des Goliettes, un élargissement est à prévoir au droit du Hameau de Cotefort.

Aménagement proposé : Voie verte, partage de voirie

F – V5Lacs Franklin Roosevelt

Suite à l'aménagement réalisé le long de la 1201 entre Grésys sur Aix et le Pont du Sierroz, il sera aménagé une voie verte permettant de relier l'aménagement existant au droit de la rue Henri Dunan Il est préconisé de prolonger l'aménagement à moyen terme jusqu'à la voie verte existante sur l'avenue Franklin Roosevelt.

Aménagements proposés : Voie verte

G – Coteaux du Revard - centre

Pour la continuité de l'itinéraire entre Pugny Chatenod et Mouxy il est préconisé d'utiliser les petites routes existantes qui réunissent les conditions à la mise en place d'un simple partage de voirie. Une portion de l'itinéraire est à aménager en voie verte au droit de la liaison entre les deux communes (Route des barral).

Aménagements proposés : Partage de voirie, voie verte

H – Liaisons Mouxy – Aix-les-Bains

Il est proposé ici 'emprunter les routes à faible trafic permettant une circulation des cyclistes en toute sécurité.

Aménagement proposé : Partage de voirie

I – Liaison Aix – Marlioz

Après les réunions de concertation, il apparait nécessaire de sécurisé l'itinéraire Lepic – Marlioz. Outre la modification a penser sur le boulevard Lepic, la création d'un pump-track est l'occasion de mettre en place une voie verte rue Pierre Favre permettant de rejoindre en sécurité le chemin de pierre morte puis l'avenue du golf. Enfin l'itinéraire permet d'une part de relier Drumettaz par le chemin longeant le golf d'autre part le lycée Marlioz par la mise en double sens cyclable le chemin des burnet.

Aménagement proposé : Partage de voirie, Zone 30

J – Liaison Mouxy – Drumettaz (coteaux du Revard)

Deux itinéraires permettent la liaison entre les deux communes. Un itinéraire à court terme demandant peu d'investissement en empruntant le chemin des Bugnards et la route du Biollay. L'autre itinéraire emprunte le chemin des combes, le chemin des combes et le chemin du nant du Bonnet.

Aménagement proposé : Voie verte, partage de voirie



Secteur Albanais - Bauges

1. Carte du réseau structurant
2. Carte du réseau secondaire
3. Carte des aménagements par classe
4. Détail des solutions techniques

Schéma directeur cyclable Proposition de réseau Albanais

Réseau structurant

Légende

Aménagement préconisé

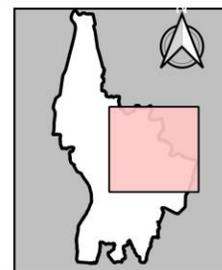
— Court terme

- - - Moyen terme

••• Long terme

— Aménagement cyclable existant

0 1 000 2 000 m



Fond de carte : Openstreetmap

Réalisation :

Agence Ecomobilité Savoie Mont-Blanc 2021

Source : les contributeurs d'openstreetmap

Schéma directeur cyclable Proposition de réseau Albanais

Réseau secondaire

Légende

Réseau cyclable préconisé

— Court terme

- - - Moyen terme

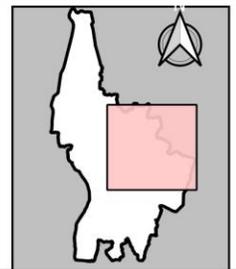
••• Long terme

— Réseau communal

— Réseau cyclable structurant

— Aménagement existant conservable en l'état

0 1 000 2 000 m



Fond de carte : Openstreetmap

Réalisation :

Agence Ecomobilité Savoie Mont-Blanc 2021

Source : les contributeurs d'openstreetmap

Schéma directeur cyclable Proposition de réseau Albanais

Aménagements préconisés

Aménagement cyclable par type

 Séparé de la circulation
(voie verte, piste cyclable)

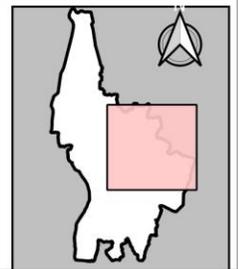
 Sur chaussée (bandes cyclables,
voie centrale banalisée)

 Voie partagée (zone 30, zone de
rencontre, voie bus)

 Jalonnement

 Existant conservable en l'état

0 1 000 2 000 m



Fond de carte : Openstreetmap

Réalisation :

Agence Ecomobilité Savoie Mont-Blanc 2021

Source : les contributeurs d'openstreetmap



Secteur Albanais / Bauges

Détail des solutions techniques

Schéma directeur cyclable Proposition de réseau Albanais

Réseau cyclable à terme

Légende

Réseau préconisé

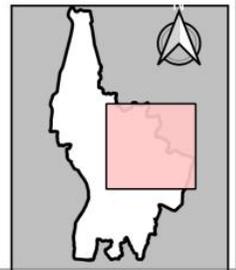
— Réseau structurant

— Réseau secondaire

— Réseau communal

— Aménagement existant conservable en l'état

0 1 000 2 000 m



Fond de carte : Openstreetmap

Réalisation :

Agence Ecomobilité Savoie Mont-Blanc 2021

Source : les contributeurs d'openstreetmap

A – Traversée du bourg d’Albens

Apaisement de la circulation dans le sens nord – sud par la mise en place de système d’apaisement du trafic. Dans le sens Est-Ouest, mise en place d’aménagements cyclables en site propre à caler en même temps que les OAP du PLUI.

Aménagements proposés : Zone 30, Voie verte

B – Liaison La Biolle – V5Lacs

Liaison entre le Bourg de la Biolle et l’itinéraire de la véloroute des 5 Lacs au droit de la zone du Sauvage. Une attention particulière devra être portée au droit de la traversée de la D1201.

Aménagements proposés : Voie verte, partage de voirie

C – Liaison La Biolle – Grésy-sur-Aix

En parallèle de l’itinéraire des 5Lacs, il est nécessaire d’améliorer la circulation cyclable sur l’axe Entrelacs, La Biolle , Grésy-sur-Aix en empruntant la route de Savigny et la route du Parc.

Aménagement proposé : Partage de voirie

D – Véloroute des 5 Lacs

Itinéraire d’envergure régionale, cet itinéraire à déjà fait l’objet d’une étude préalable au schéma cyclable. Retenu à l’appel à projet « discontinuité cyclable » 2021, la portion entre Entrelacs et Grésy-sur-Aix sera le premier tronçon réalisé.

Aménagements proposés : Voie verte, partage de voirie

E – Route des Bauges

Proposition d’aménagement d’une bande cyclable montante entre la sortie de Grésy-sur-Aix et la bande cyclable existante. Cet aménagement permet de sécuriser l’ensemble de la section.

Aménagement proposé : Bande cyclable monodirectionnelle

F – Liaison St Offenge Dessus – St Offenge Dessous

Des Gonnards à St Offenge Dessus, mise en place d’une voie centrale banalisée dans la ligne droite, apaisement des deux centres bourgs par la mise en place de deux zones 30. Connexion entre les bourgs par la mise en place d’une voie verte le long de la D211a. La commune lancera d’ici fin 2021 les études permettant la réalisation de ces aménagements.

Aménagements proposés : Zone 30, Voie verte, voie centrale banalisée

G – Connexion entre St Offenge et Cusy

Amélioration de la circulation cyclable permettant la liaison entre Cusy et St Offenge par la D211a. Mise en place de jalonnement et marquage vélo au sol.

Aménagements proposés : Partage de voirie

H – Liaisons Coteaux du Revard Bauges

Afin de garantir une continuité cyclable entre la route des Bauges et les communes de St Offenge et du Montcel, il est préconisé la mise en place de partage de voirie permettant d’une part de légitimer la présence de cycliste sur la route, d’autre part d’éveiller l’attention des automobilistes sur la présence possible de cyclistes sur la chaussée.

Aménagement proposé : partage de voirie

I – Liaison Coteaux du Revard Nord

Entre St Offenge et Le Montcel, il est préconisé la mise en place de marquage au sol et de jalonnement légitimant la place du cycliste sur la route et permettant d’éveiller l’attention de l’automobiliste. Pour la traversée du Montcel, il est préconisé l’extension de la zone 30 existante.

Aménagement proposé : partage de voirie, Zone 30

J – Liaison Trévignin Grésy-sur-Aix

Afin d’éviter la route de Grésy où le trafic est important, il est préconisé de mettre en place du jalonnement et du marquage cycle orientant les cycles sur la route des Pugeat. Ce jalonnement sera autant utile aux collégiens qu’aux travailleurs et aux cycloportifs.

Aménagement proposé : Partage de voirie



Secteur Chautagne

1. Carte du réseau structurant
2. Carte du réseau secondaire
3. Carte des aménagements par classe
4. Détail des solutions techniques

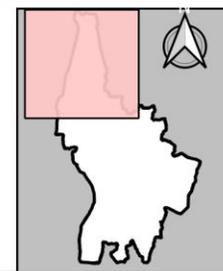
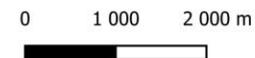


Schéma directeur cyclable Proposition de réseau Chautagne

Réseau structurant

Légende

- Aménagement préconisé
- Court terme
 - - - Moyen terme
 - Long terme
 - Aménagement cyclable existant



Fond de carte : Openstreetmap
Réalisation :
Agence Ecomobilité Savoie Mont-Blanc 2021
Source : les contributeurs d'openstreetmap

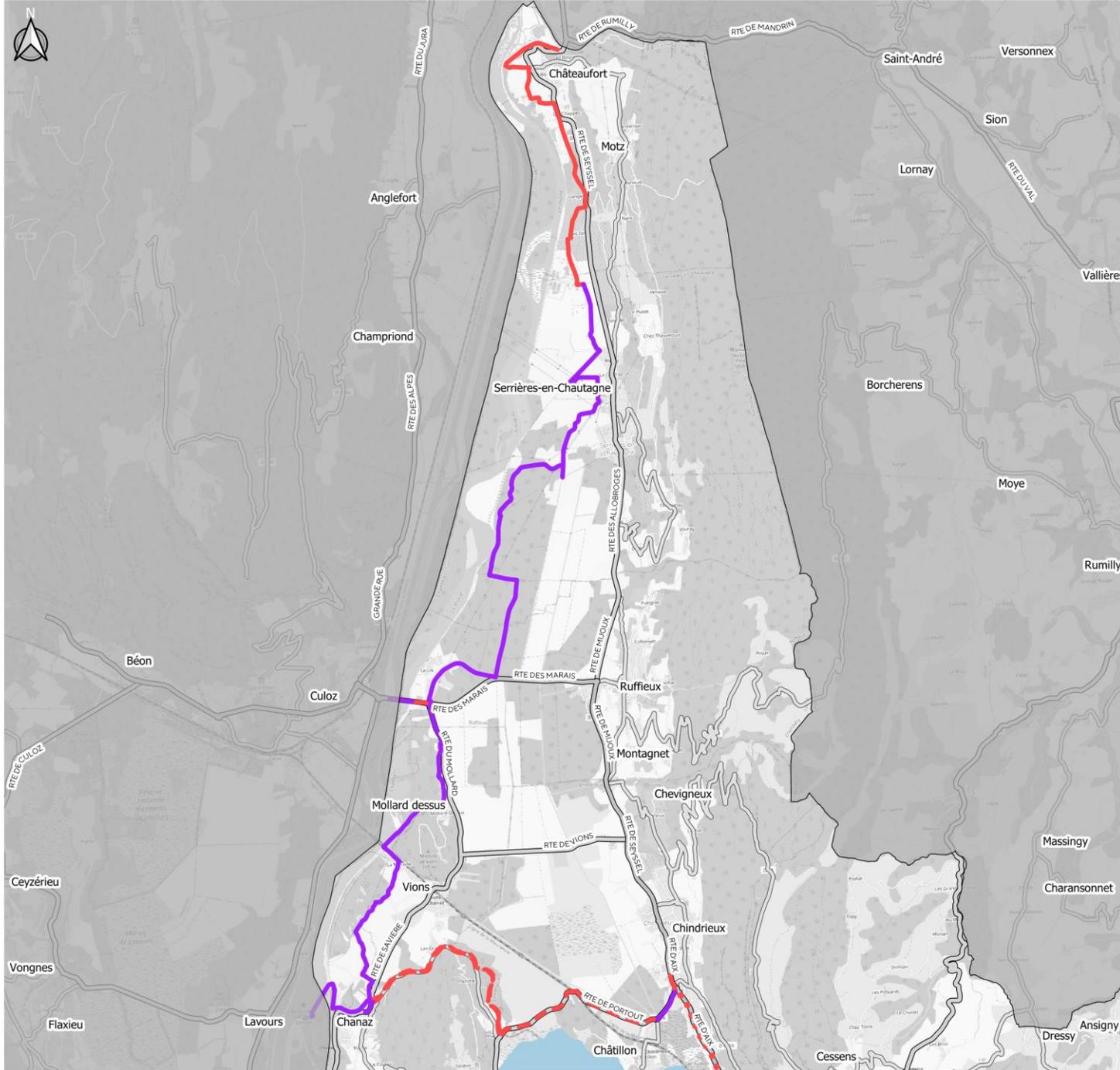




Schéma directeur cyclable

Proposition de réseau

Chautagne

Réseau secondaire

Légende

Réseau préconisé

Secondaire court terme

Secondaire moyen terme

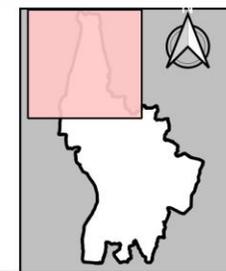
Secondaire long terme

Réseau Communal

Réseau cyclable structurant

Aménagement existant conservable en l'état

0 1 000 2 000 m



Fond de carte : Openstreetmap

Réalisation :

Agence Ecomobilité Savoie Mont-Blanc 2021

Source : les contributeurs d'openstreetmap

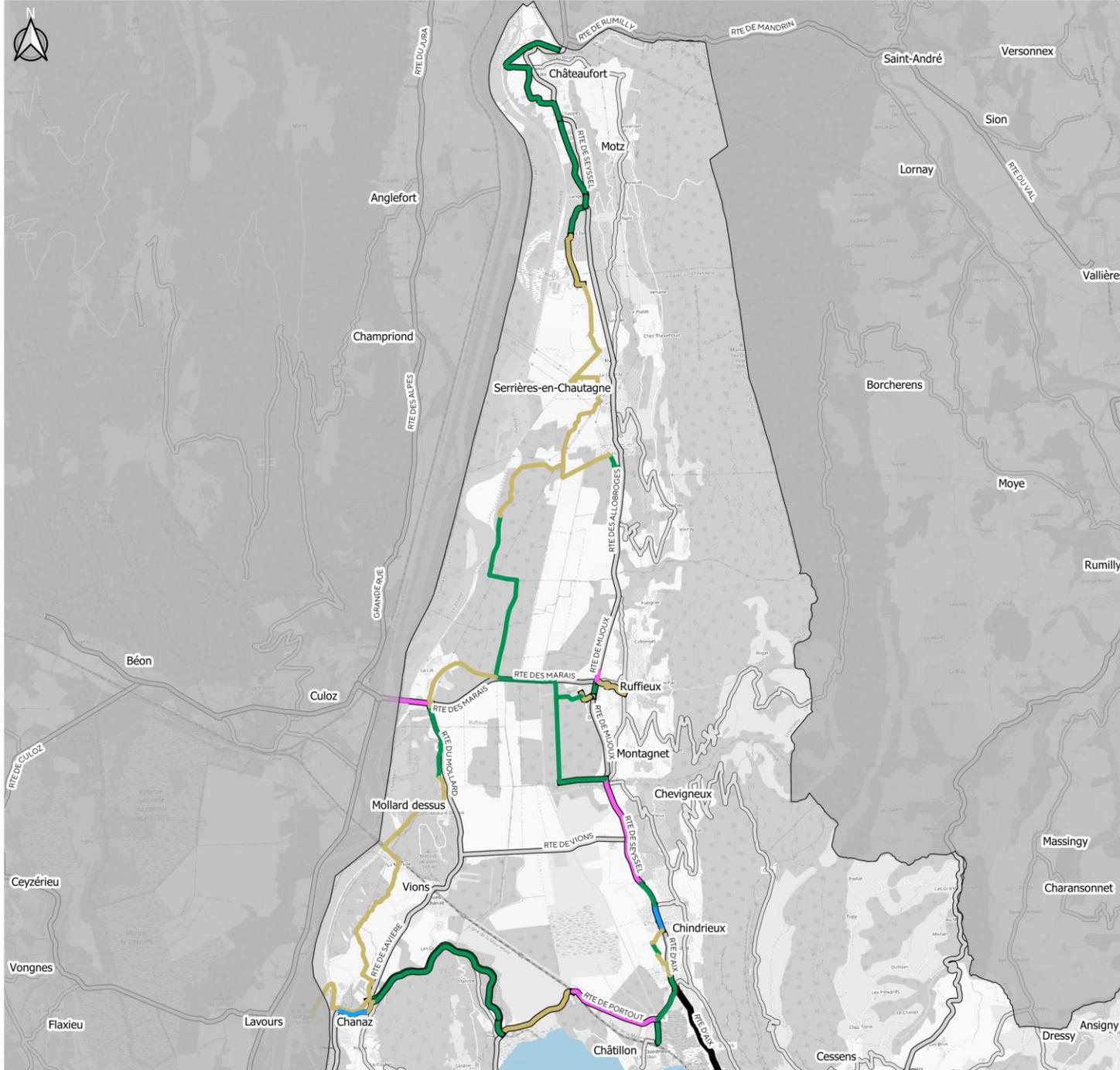


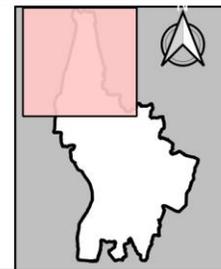
Schéma directeur cyclable Proposition de réseau Chautagne

Aménagements préconisés

Aménagement cyclable par type

-  Séparé de la circulation (voie verte, piste cyclable)
-  Sur chaussée (bandes cyclables, voie centrale banalisée)
-  Voie partagée (zone 30, zone de rencontre, voie bus)
-  Jalonnement
-  Existant conservable en l'état

0 1 000 2 000 m



Fond de carte : Openstreetmap

Réalisation :

Agence Ecomobilité Savoie Mont-Blanc 2021
Source : les contributeurs d'openstreetmap



Secteur Chautagne

Détail des solutions techniques



Schéma directeur cyclable

Proposition de réseau

Chautagne

Réseau global

Légende

Réseau préconisé

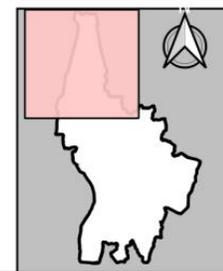
 Réseau structurant

 Réseau secondaire

 Réseau communal

 Aménagement existant conservable en l'état

0 1 000 2 000 m

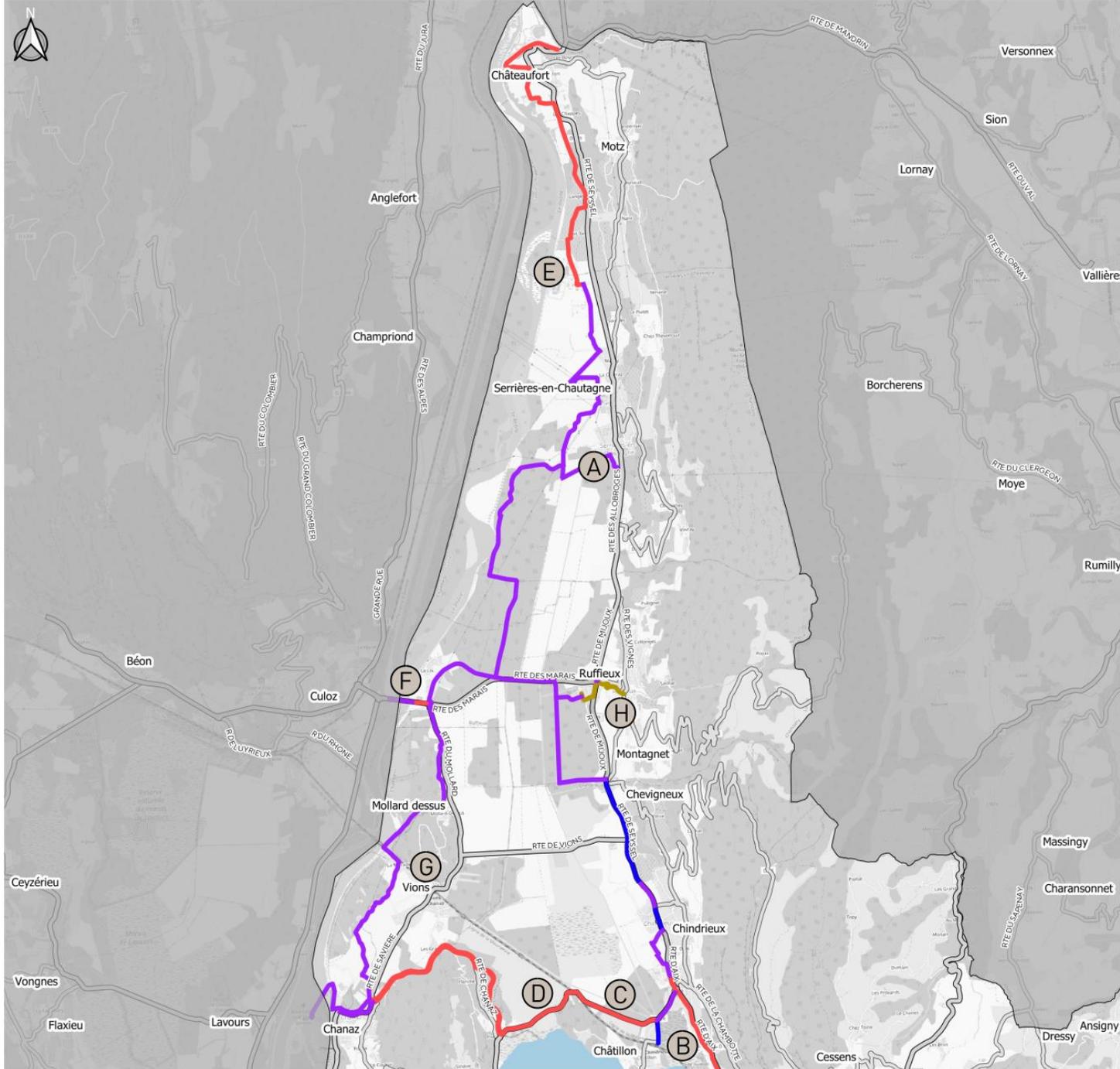


Fond de carte : Openstreetmap

Réalisation :

Agence Ecomobilité Savoie Mont-Blanc 2021

Source : les contributeurs d'openstreetmap



A - Via Rhône

Inscription au schéma directeur de l'itinéraire existant de la Via Rhône. Pour rappel cet itinéraire est sous maîtrise d'ouvrage du Département.

Aménagement : Voie verte, partage de voirie

B - Liaison à la Gare de Chindrieux

Aménagement d'un itinéraire sécurisé entre le centre de Chindrieux et la gare de Chindrieux. Sous maîtrise d'ouvrage de Grand-Lac, ces itinéraires relèvent du volet tourisme bien qu'ils soient également pertinents pour les mobilités du quotidien.

Aménagement proposés : Voie verte

C - Aménagement nord du Lac

La RD914 présente un trafic faible mais une vitesse pratiquée élevée, le trafic n'impose pas la mise en place d'un aménagement en site propre. Il est ainsi préconisé la mise en place d'une voie centrale banalisée à l'est du passage à niveau et un partage de voirie à l'ouest, les conditions de visibilité n'étant pas réunies. Par la suite sera aménagé un itinéraire sécurisé le long du canal de Savière pour rejoindre Chanaz.

Aménagement proposés : Voie verte, voie centrale banalisée, partage de voirie

E - Via Rhône

Passage par le chemin de la Pierre Humberthe puis liaison avec la route des îles et le chemin sur Rhône. Besoin de création d'un nouvel aménagement sur terrain vierge (Voie verte). **Itinéraire à définir précisément avec le département qui est le Maître d'Ouvrage de la Via Rhône.**

F - Liaison avec l'Ain

Extension de la voie centrale banalisée récemment réalisée sur le pont de la loi pour assurer la connexion avec la voie verte existante (itinéraire Via Rhône).

Aménagement proposés : voie centrale banalisée

G - Gare de Vions - Chanaz

Liaison entre Chanaz et Vions par l'itinéraire de la Via Rhône, simple jalonnement depuis l'intersection au hameau de la muraille

Aménagement proposé : Partage de voirie

H - Desserte de Ruffieux

Modification de l'accès à Ruffieux en passant par la rue des Moulins (Voir carte réseau secondaire jointe)

Estimation financière

Hiérarchie	Échéance	Estimation	Distance en km
Structurant	Court	5 393 278 €	32
	Moyen	4 793 187 €	42
	Long	6 051 238 €	16
Total 1		16 237 703 €	89
Secondaire	Court	591 381 €	15
	Moyen	1 118 334 €	35
	Long	1 510 628 €	13
Total 2		3 220 343 €	62
Communal	Court	281 000 €	3
	Moyen	38 100 €	4
Total 3		319 100 €	7
Total général		19 777 146 €	158

Ce chiffrage comprend :

- **Véloroute des 5 lacs : 5,8 M€**
- V63 (sous maîtrise d'ouvrage du Département) : 173 k€
- Via Rhôna (sous maîtrise d'ouvrage du Département) : 1,5 M€
- Sécurisation des bords du Lac (RD 991) sous maîtrise d'ouvrage du Département ± 500 000€
- Rd911 : 700 000€

Ce chiffrage ne comprend pas :

- Aménagement Nord du Lac : 5 M€ (dépend de la section tourisme)

Le schéma est **ambitieux mais reste réaliste.**

GRAND
LAC

COMMUNAUTÉ
D'AGGLOMÉRATION



SAVOIE

LE DÉPARTEMENT



Rapport de synthèse Octobre 2021

maxime.roditis@agence-ecomobilite.fr – chargé de projet – Agence Ecomobilité

françois.soubeyrand@agence-ecomobilite.fr – responsable d'activités – Agence Ecomobilité

j.wasserscheid@inddigo.com – consultant – Inddigo

J.forray@grand-lac.fr – Chargé de Mission – Grand Lac