

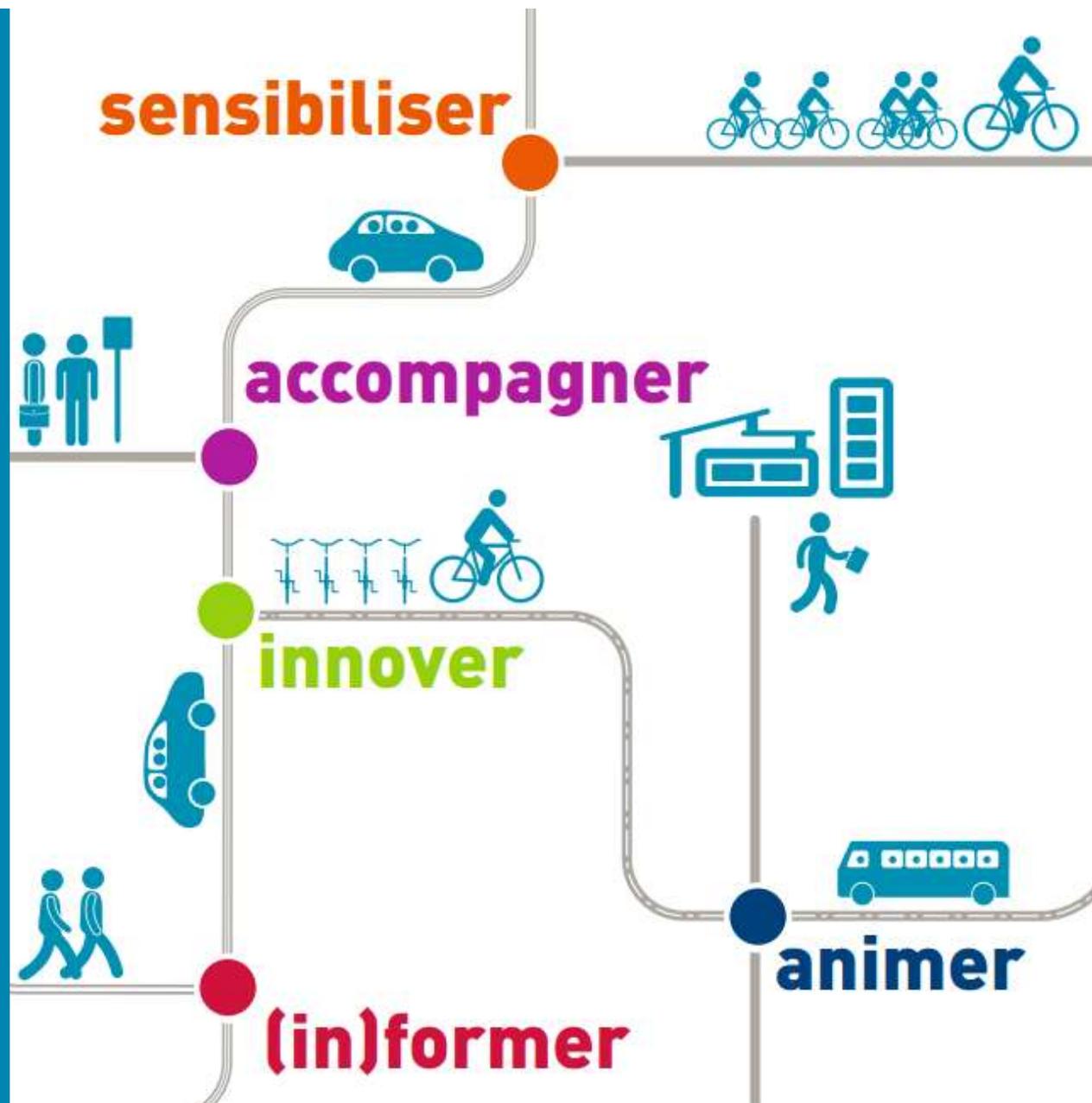


# Schéma cyclable Arlysère agglomération

Comité de Pilotage n°1

Mardi 05 novembre 2019

- **2001** : création de l'association
- **2002** : ouverture service vélo (Vélostation)
- **2003** : lancement premières démarches de conseils en mobilité ( PDE, PDES, etc.)
- **2008** : accompagnement de l'agglomération de Chambéry pour la mise en place d'une aide à l'achat de Vélo à Assistance Electrique (VAE)
- **2014** : développement du conseil en mobilité sur le territoire de la Savoie > premières interventions sur ARLYSERE
- **2017** : vocation bi-départementale (73-74)
- **2019** : **Société Publique Locale**



# A travers 5 missions

## LA MOBILITÉ DES JEUNES

Sensibiliser aux enjeux du déplacement et former à la pratique des mobilités alternatives



## LA MOBILITÉ DES SALARIÉS

Optimiser les déplacements domicile-travail et professionnels

## LA MOBILITÉ SOLIDAIRE

Permettre à chacun de se déplacer en toute autonomie



## LES SERVICES ET ANIMATIONS VÉLO

Promouvoir la pratique du vélo pour les déplacements quotidiens



## LES PROJETS INNOVANTS

Les projets liés à la mobilité se doivent de suivre l'évolution des sociétés et des modes de vie

# • Inddigo •

Bureau d'études spécialisé dans le développement durable : énergies renouvelables, bâtiments durables, traitement des déchets, mobilité

200 salariés, présence nationale, 33 ans d'existence



Domaines d'intervention sur la mobilité :

- Réalisation de schémas cyclables à différentes échelles (régionale, départementale, intercommunale...) :
- Etudes de faisabilité d'itinéraires cyclables : approches techniques , économiques et touristiques
- Etudes d'impacts territoriaux sur le tourisme à vélo : fréquentations, retombées économiques, stratégies touristiques



# · Contexte local ·



- Des démarches **transversales et de planification** qui apportent de la cohérence
  - **SCOT**, contribution très forte de la mobilité (consommations et émissions)
  - **TEPOS-CV**, objectifs ambitieux
  - **PCAET**, en cours

Des démarches **ciblées** sur la mobilité :

- Dans le cadre du projet simple **MobiLab**. issu du PITER GRAIES LAB et soutenu par l'Union Européenne au titre du PC Interreg V France – Italie et du Fond Européen de Développement Régional – FEDER
- **Etude mobilité** 2016 (Kisio). Préconisations vélo :
  - **Action n°11 : améliorer le maillage du schéma cyclable**
  - Action n°12 : mettre en place un système de location courte / moyenne durée
  - Action n°13 : poursuivre la promotion du territoire à travers les itinéraires cyclo-sportifs

# · Action n°11 ·



## PRATIQUE DU VÉLO

Action n°11

Améliorer le maillage des itinéraires cyclables sur le territoire



+



### Contexte et objectifs

- Le territoire d'Arlysère compte 67 km d'aménagements cyclables existants dont 21 km de véloroute, 23 km de pistes et bandes cyclables et 15 km de zones de circulation apaisée.
- Au total, 15 communes disposent d'aménagements cyclables. Avec 60 km d'aménagement cyclables, la Co.Ral est celle qui a le réseau le plus important.
- Les aménagements présents en dehors de la ville d'Albertville sont exclusivement des bandes cyclables le long des routes départementales les plus fréquentées. Celles-ci sont surtout présentes dans la vallée de l'Isère.

### Avantages de la mesure

- Assurer un meilleur maillage cyclable du territoire
- Développer l'usage du vélo tous motifs au sein d'Arlysère

### Description de l'action

- Créer 47 kilomètres d'aménagements cyclables à échelonner selon le niveau de priorité

- 16 km à réaliser prioritairement et qui correspondent à la section non aménagée de la véloroute entre Césarches et le nord d'Albertville et aux aménagements compris dans un rayon de 10 km autour d'Albertville
- 31 km à réaliser à moyen / long terme et correspondant à la Transbeaufortaine et aux aménagements cyclables situés en dehors du rayon de 10 km autour d'Albertville

- Déterminer le type d'aménagement à créer en fonction de la densité et de la composition du trafic, de la vitesse de circulation, du relief, de la présence de stationnement, du gabarit de la route, de la fréquence des carrefours, de la localisation de l'itinéraire, de la cohérence et de la continuité avec les aménagements existants, du sens de circulation, etc.

	existant	En projet	A créer	Total général
Bande cyclable bilatérale	19 920			19 920
Bande cyclable unilatérale	2 258			2 258
Piste sur trottoir bilatérale	522			522
Piste sur trottoir unilatérale	466			466
Traversée mixte possible (vélo, piéton)	6 659			6 659
Zones 30km/h et zones de rencontre	15 766			15 766
Véloroute	21 056	4 258	2 144	27 458
Transbeaufortaine			20 095	20 095
Type de l'aménagement à déterminer			14 180	14 180
			11 234	11 234
<b>TOTAL GENERAL</b>	<b>45 591</b>	<b>0</b>	<b>47 603</b>	<b>118 558</b>

### Actions complémentaires à prévoir

- Etude de programmation des aménagements cyclables pour déterminer le type d'aménagement cyclable à créer

# · Définitions : les différents usages ·



- **Sport**

> pratique cycloportive, VTT = jalonnement spécifique itinéraires, cols et montées/descentes remarquables (ex : bornes kilométriques)

- **Loisir**

> pratique locale et tourisme (ex : itinérance) : itinéraire véloroute

- **Utilitaire**

- Déplacements locaux du quotidien : fréquence des usagers beaucoup plus importante. Maillage fin nécessaire pour desserte des pôles générateurs de déplacements (services, administrations, commerces)
- Pratique plus urbaine, motif domicile-travail
- Hétérogénéité du public : âges, niveaux de pratique, équipements...

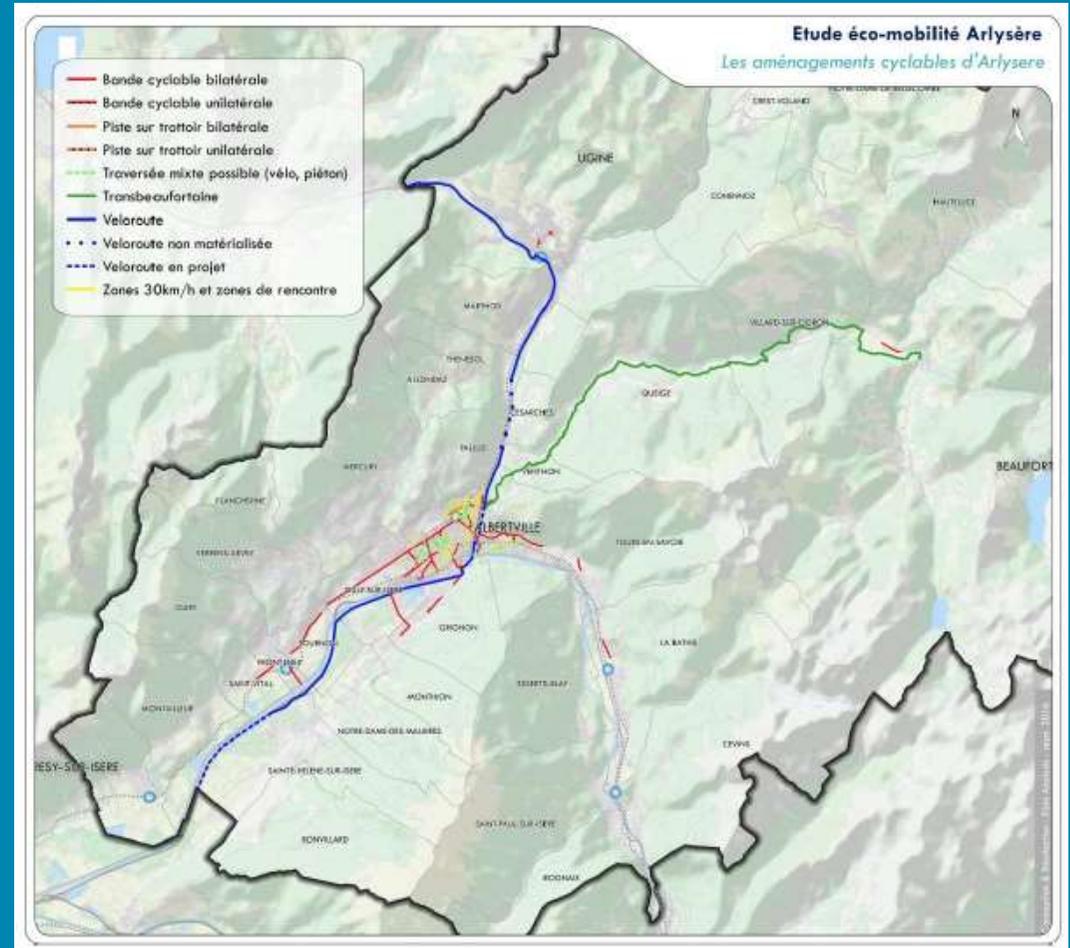


Véloroute = itinéraire  
≠ aménagement

# • Les infrastructures existantes •

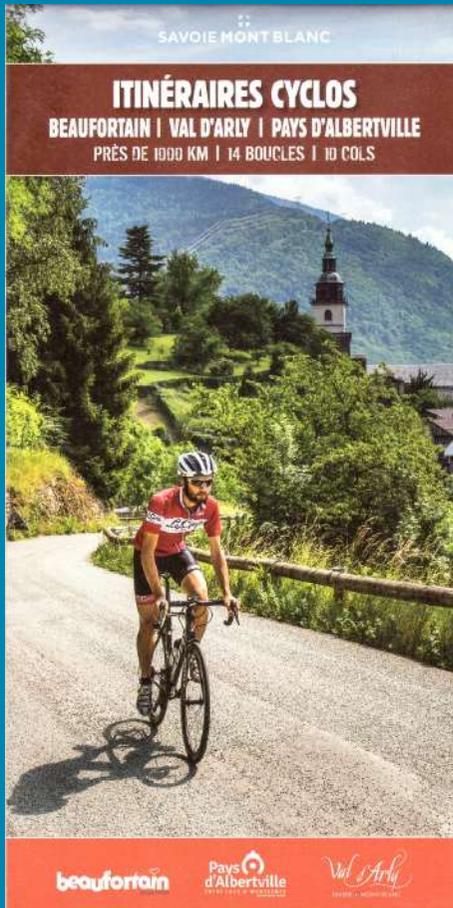


- 67 km d'aménagements
- 1 itinéraire structurant traversant le territoire : la véloroute V62 (Valence – Annecy), majoritairement réalisé.
- Des aménagements existants mais diffus en zone urbaine (Albertville),
- Du stationnement, notamment intermodal.
- Des aménagements plus rares en zone rurale, principalement portés par la pratique loisir et la pacification en centre-village (zone 30).
- Une réflexion autour de la Transbeaufortaine



Diagnostic Ecomobilité Kisio 2016 - Données partielles

# · L'offre cyclable existante ·



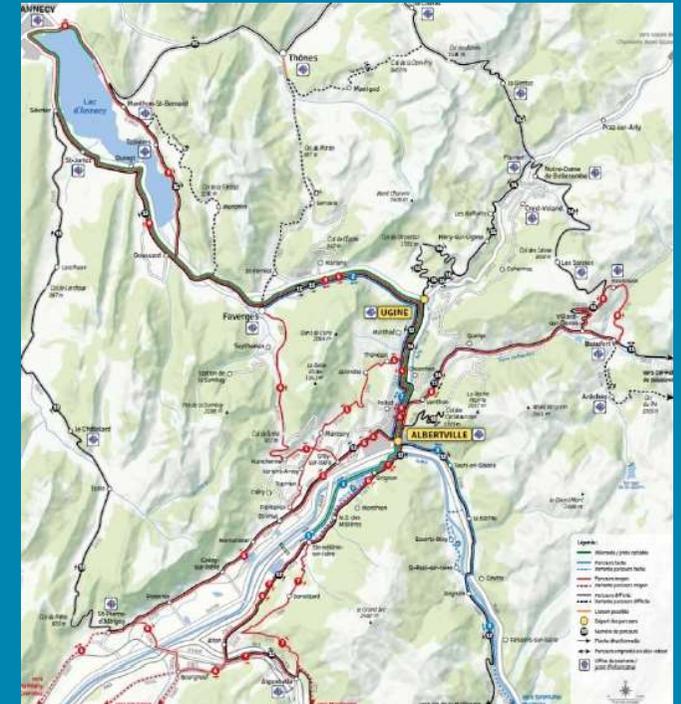
- Un réseau d'itinéraires cyclo au sein d'Arlysère complémentaire du réseau départemental
  - Jalonnement
  - Promotion
- Des données sur le site [tra-mobilite.com](http://tra-mobilite.com)



# · L'offre cyclable existante ·



- Un réseau d'itinéraires cyclotouristiques départementaux
- Une pratique loisir de montagne développée (VTT et vélo de route)
- Des socio-professionnels : vélocistes, loueurs (vallée / montagne)
- Des représentants d'usagers (Roule Libre, clubs sportifs, cyclo, triathlon...)
- Des offres de location de VAE à Albertville (gare)
- Des actions de promotion : vélo-école, animations ateliers d'autoréparation ...



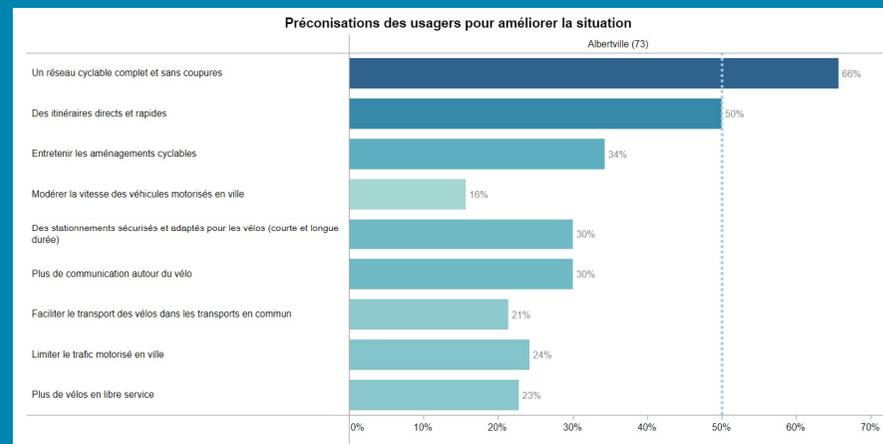
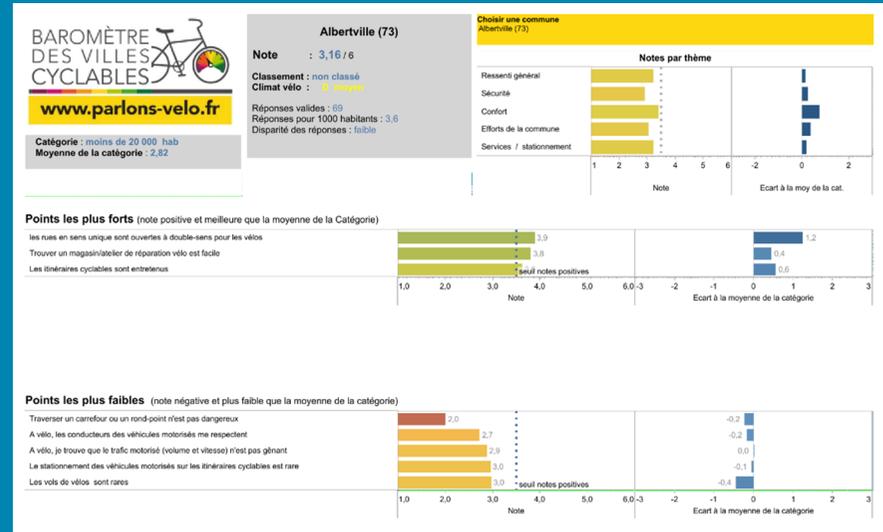
# • Enquêtes usagers •

## Enquête usagers en gare d'Albertville (Kisio - 2016)



Un ressenti très classique :  
insécurité et  
attente d'aménagements

## Baromètre des villes cyclables (FUB – Fédération des Usagers de la bicyclette – 2017)



# · Le potentiel du vélo ·

**70 %**

des enfants se rendent à  
**l'école en  
voiture.**

En 1970, 70 % des enfants  
marchaient pour aller  
à l'école.

**84%**

Part modale voiture  
en milieu rural.

Source : ADEME

**+8%**

d'augmentation de la  
fréquentation des  
itinéraires touristiques  
vélo en 2017

**1,3**

personnes par  
voiture en semaine

Source : ADEME



**Zone de  
pertinence  
15 min**

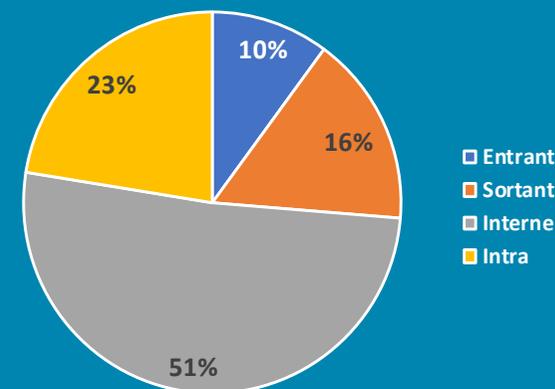
Vélo : 3 à 5 km

VAE : 4 à 6 km

# • Focus : les déplacements domicile-travail sur Arlysère •

- Environ 40.000 déplacements quotidiens domicile-travail
  - Les trois-quarts des flux sont réalisés à l'intérieur de l'intercommunalité, dont un quart au sein d'une même commune
  - Les échanges restent plutôt faibles : 25% des déplacements

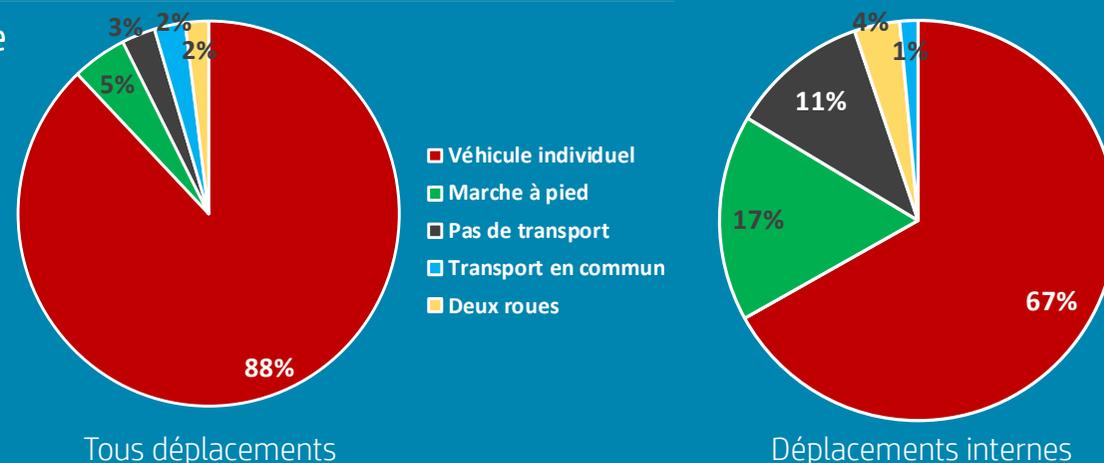
Types de déplacements quotidiens



- La voiture individuelle privilégiée pour ces déplacements

- 88% des déplacements sont effectués en voiture
- Focus sur les déplacements internes (au sein d'une même commune) :
  - Encore 67% de déplacements en voiture
  - 17% en transport en commun
  - Le vélo reste confidentiel (> à 4% dont une partie correspond aux deux-roues motorisés)

Modes de transports utilisés



# · Le vélo : bénéfice financier ·

**500 €**

Coût mensuel d'une  
voiture. Immobile

**95%** du temps.

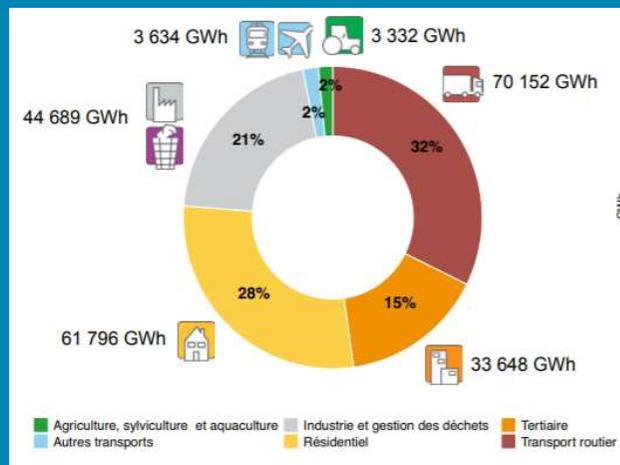
Source : Automobile  
Club Association

Retombées touristiques :  
15,3 millions d'€ de retombées  
économiques sur La Loire à Vélo en 2010  
(68€ / jour / touriste) *(Etude Loire à vélo)*

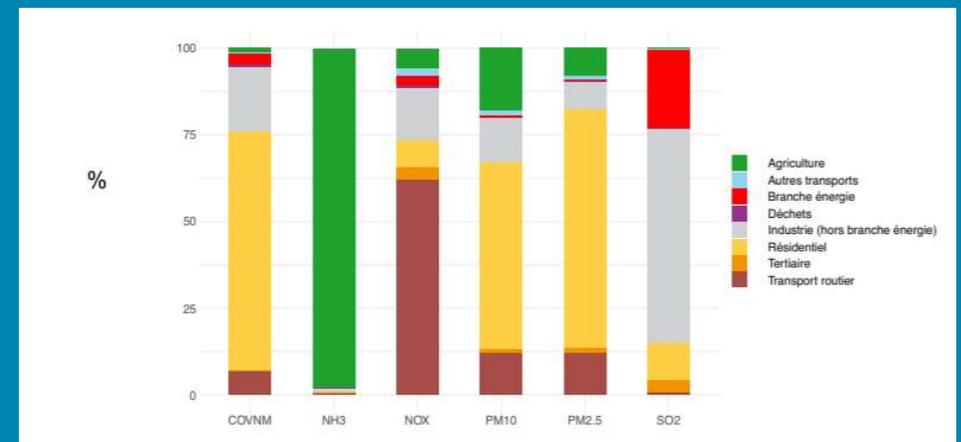


- Diminution des coûts d'entretien de voirie, des places de stationnement
- 151 millions d'€ de bénéfices santé potentiels après augmentation de 50% de l'usage du vélo dans les trajets domicile-travail en France (MEDDE, 2013)

# · Le vélo : bénéfice environnemental ·



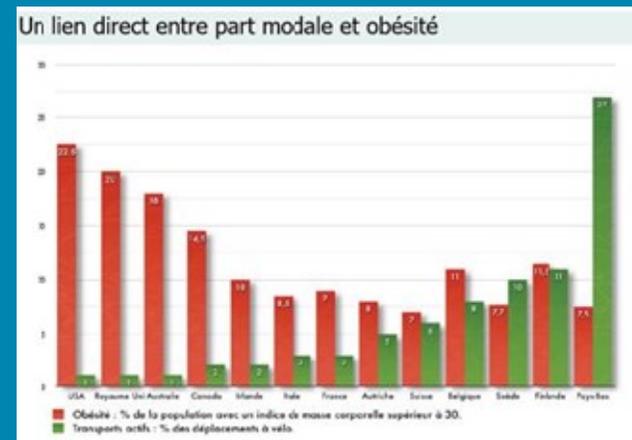
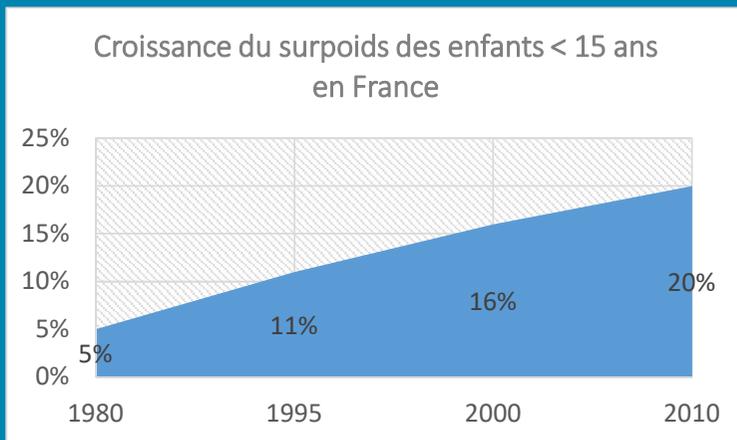
Consommation d'énergie finale par secteurs en Auvergne Rhône-Alpes (2016)  
 Source : observatoire régional climat air énergie



Répartition sectorielle des émissions de polluants locaux en 2016 en Auvergne Rhône-Alpes  
 Source : observatoire régional climat air énergie

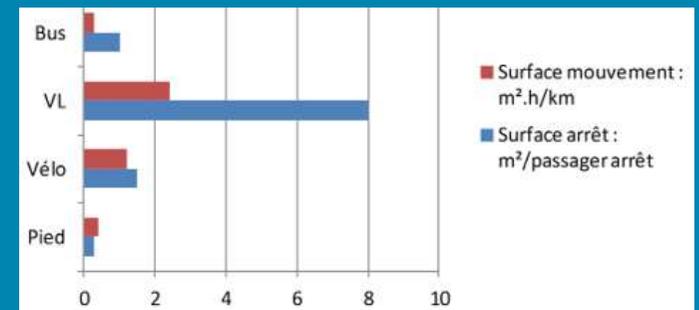
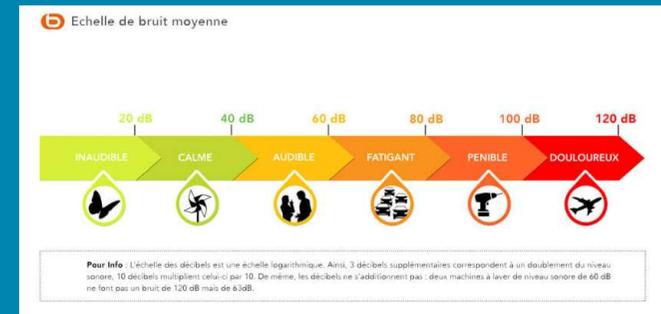
# · Le vélo : bénéfique santé ·

- Tous publics : enfants, adolescents, adultes, seniors
- Recommandation OMS : 20 à 30 minutes d'activité physique modérée / jour (soit 5 -6 km de vélo)
- Vélo-déplacement : accès facile, barrière psychologique moindre que pour le sport
- Programme Bouger sur Prescription



# • Le vélo : bénéfique sur la qualité de vie •

- Participation à l'instauration d'un « territoire apaisé »
- Réduction de la place dévolue à la voiture individuelle (voirie et nombre de places stationnement)
- Territoire attractif : touristes et résidents



# · Le contexte vélo au niveau national ·

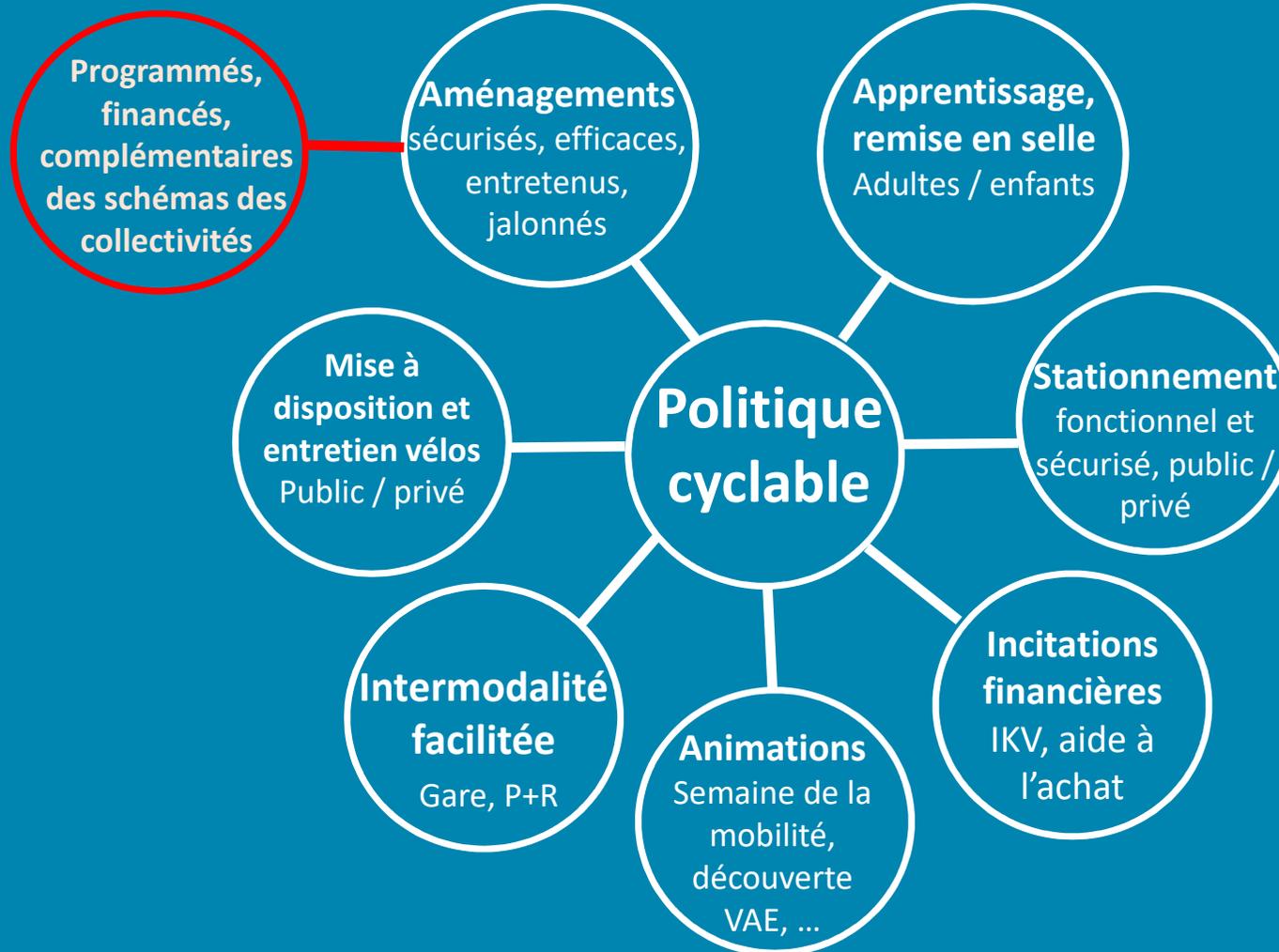


Présenté en septembre 2018 par le 1<sup>er</sup> ministre

Objectif : faire du vélo un mode de transport à part entière  
(par modale x 3 d'ici 2024)

1. « Sécurité : développer les aménagements cyclables et améliorer la sécurité routière »
  - 50 M€ / an attribués aux infrastructures, sur 7 ans, soumis à l'existence d'un schéma cyclable
2. « Sureté : mieux lutter contre le vol »
3. « Créer un cadre incitatif reconnaissant pleinement l'usage du vélo comme moyen de transport vertueux »
  - Forfait mobilité durable, introduction du vélo dans le barème fiscal, soutien à l'équipement de flottes de vélo d'entreprises
4. Développer une culture vélo
  - Apprentissage du vélo à l'école, sport-santé

# • Comment développer l'usage du vélo ? •



# · Schéma cyclable : les objectifs ·



- S'inscrire dans une stratégie de développement du vélo-déplacement et du vélo-tourisme / loisir
- Concevoir un schéma des infrastructures et services cyclables :
  - Répondant aux attentes des usagers actuels et futurs
  - Co-construit avec les collectivités locales
  - Articulé avec les aménagements existants, programmés, en réflexion
  - Articulé avec les schémas des collectivités voisines, du département, de la Région
  - Intégrant les autres moyens de déplacement (cohabitation, intermodalité...)
  - Intégrant des principes sur le stationnement et le maillage de services vélo (animations, mise à disposition)
  - Chiffré et avec proposition de co-financements pour la réalisation des aménagements préconisés
  - Planifiant la mise en œuvre du schéma cyclable sur plusieurs années
  - Suivi et évalué pour son niveau de réalisation et de pertinence

# · Les types d'aménagements ·



Voie verte : cyclistes et piétons exclusivement



Zone de rencontre : espace public ouvert à la circulation de tous, où la vie locale est développée et prépondérante



Zone 30 : Objectifs : sécuriser le périmètre pour les piétons, faciliter l'insertion des cycles (différentiel de vitesse limité), limiter les nuisances (bruit, pollution).



Double sens cyclable : obligatoire si 30 km/h, possible si 50 km/h  
Avantages : apaiser la circulation, éviter la présence de cyclistes sur les trottoirs, permettre au cycliste des trajets plus directs

# · Les types d'aménagements ·



Piste cyclable (mono ou bi-directionnelle) : séparation physique du trafic motorisé (et du piéton)



Bande cyclable : partie de la chaussée réservée au cycliste



Chaussée à voie ventrale banalisée (CVCB) : chaussée sans marquage axial dont les lignes de rive sont rapprochées de son axe.

# · Les types d'aménagements ·



Des éléments de réflexion :

Trajectoire fluide

Trajet efficace

Perméabilité

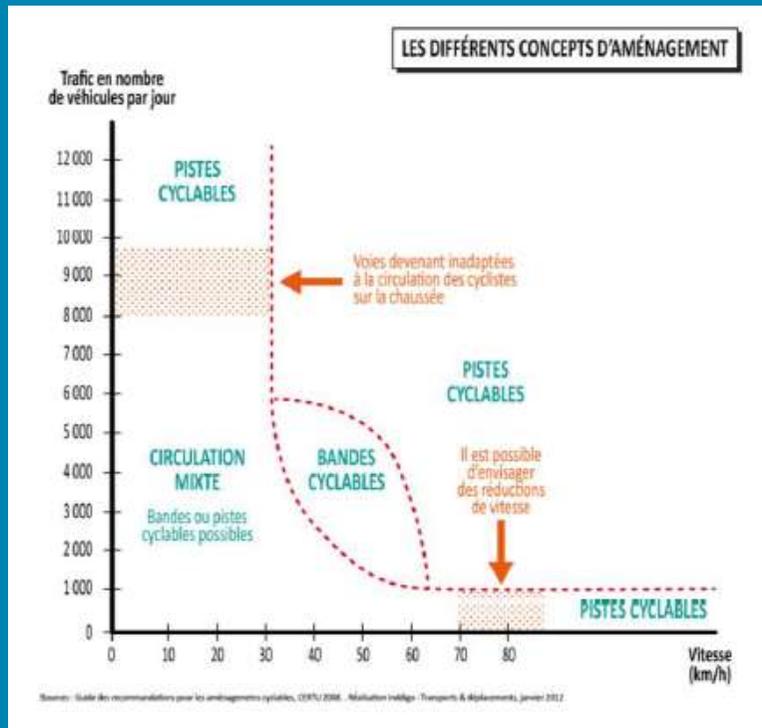
Passage de rond-points

Visibilité réciproque

Public fragile

Conflits cycles / piétons

Vitesse et gabarit des vélos

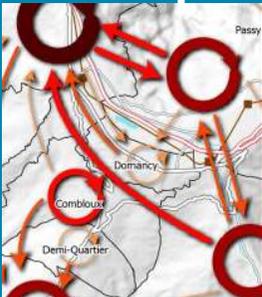


# Phase 1 : Etat des lieux et diagnostic du territoire



## Les objectifs :

- Identifier les caractéristiques du territoire (pôles générateurs, etc...) et les potentiels vélo (flux D-T, fréquentation des gares, etc...)
- Répertorier et analyser les infrastructures existantes (caractéristiques, incohérences, points noirs, coupures, ...)
- Répertorier les infrastructures (voirie et pôles générateurs) en projet / en réflexion
- Répertorier les éléments de la politique cyclable (incitations, communication, ...)
- Répertorier les attentes et freins à l'usage des citoyens



# Phase 1 : Etat des lieux et diagnostic du territoire

## Les moyens :

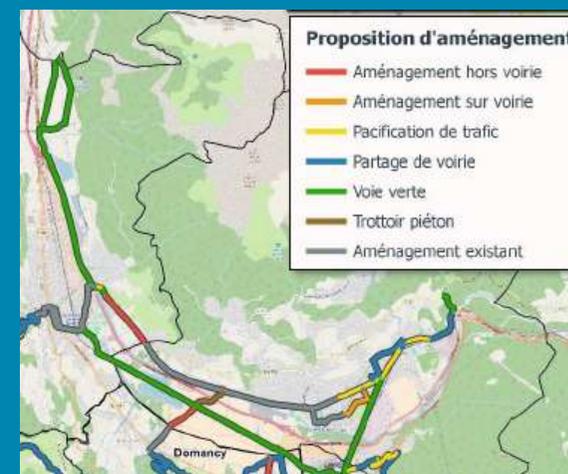
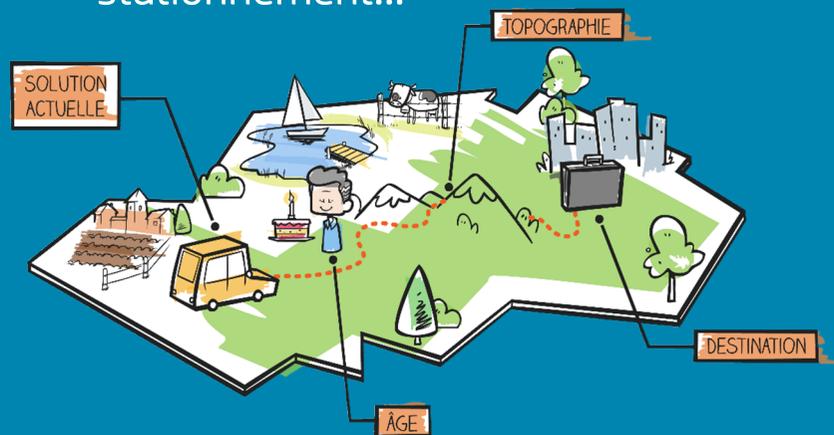
- Entretien avec les collectivités, CD73, Région, Etat, OT, PNR
- Repérages terrain
- Enquêtes ménage-déplacement, flux domicile-travail, données socio-économiques du territoire (INSEE), identification des pôles générateurs de déplacements
- Données existantes : cartographie des aménagements actuels, étude mobilité Kisio, comptages, relevés accidentologie
- Rencontre avec les représentants d'utilisateurs (utilitaire, loisirs, tourisme)
- Diffusion du baromètre FUB Fédération des Usagers de la Bicyclette (automne 2019)



# Phase 2 : Analyse des besoins et 1ères orientations

Les objectifs :

- Définir les grandes orientations
- Valider les secteurs et liaisons à traiter / à ne pas traiter
- Définir des priorités (raboutement gares ou P+R, accès établissements scolaires, véloroute, sites touristiques, zones d'activité, etc...) et le niveau d'aménagement à viser.
- Définir les priorités annexes à l'infrastructure : services vélo, entretien du réseau, stationnement...



# Phase 3 : construction du schéma directeur

**Cluses Arves & montagnes** 2CCAM Segment 12



Caractéristiques	
Commune	Magland
Type de voie empruntée	A améliorer <i>Route revêtue</i>
Longueur	87 mètres

Propositions	
Proposition d'aménagement (option 1)	Proposition d'aménagement (option 2)
Autre	
Estimation financière (option 1)	Estimation financière (option 2)
10000 euros	



Commentaires
Point noir signalé cause manque de visibilité. Créer une circulation alternée protégeant la sortie de l'accès gare, obligeant les véhicules arrivant du côté RDZ05 à dévier sur la voie d'en face au niveau de la sortie du tronçon 11. Renforcer l'éclairage. Largeur sous ponts 2x3m + 2x0,7m de trottoirs



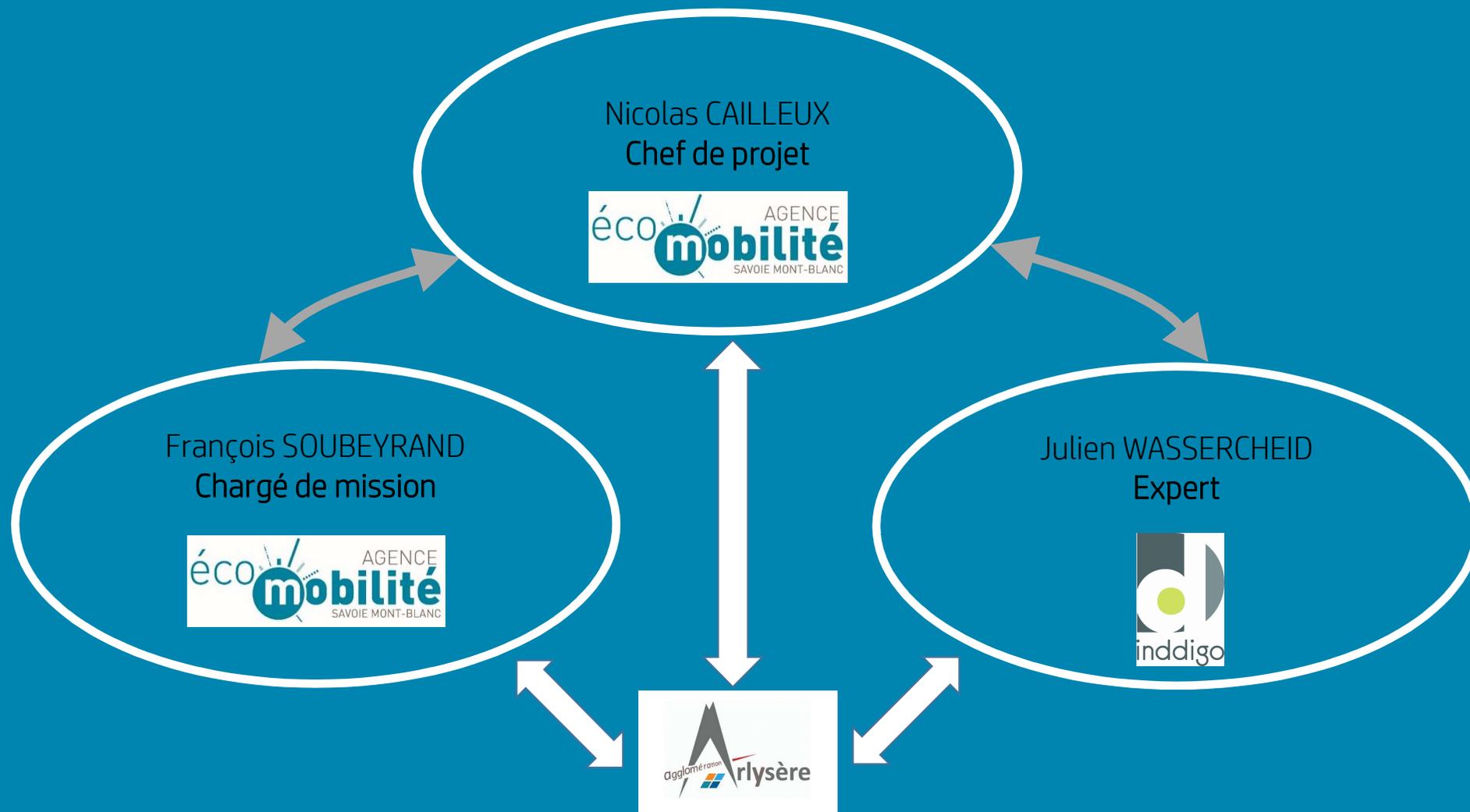
- Repérage terrain
- Elaboration du schéma cyclable
- Chiffrage
- Hiérarchisation
- Rédaction des fiches détaillées par tronçon

# Organisation

- Comité de Pilotage
- Comité Technique



# · L'équipe projet ·



# Points de vigilance



- Disponibilité des interlocuteurs au sein des communes
- Transmission des données préexistantes les plus exhaustives possible (état des lieux des aménagements cycles, aménagements prévus à court / long terme)
- Appui des collectivités dans la mobilisation des acteurs lors des phases de concertation



# Merci pour votre attention

François SOUBEYRAND  
[francois.soubeyrand@agence-ecomobilite.fr](mailto:francois.soubeyrand@agence-ecomobilite.fr)

Nicolas CAILLEUX  
[nicolas.cailleux@agence-ecomobilite.fr](mailto:nicolas.cailleux@agence-ecomobilite.fr)

