

# PROGRAMMES D'ORIENTATION ET D'ACTIONS

# DÉPLACEMENTS

DOSSIER D'APPROBATION  
18 DÉCEMBRE 2019

# SOMMAIRE

<b>PRÉAMBULE</b>	<b>3</b>
<b>PARTIE A. La vision stratégique – Coopération et positionnement</b>	<b>4</b>
1 – FÉDÉRER LES ACTEURS PUBLICS ET PRIVÉS	5
2 – ASSURER L'INSCRIPTION DE L'AGGLOMÉRATION DANS LES GRANDS RÉSEAUX DE TRANSPORT	7
<b>PARTIE B. La vision stratégique – Multimodalité, proximité et mise en réseau</b>	<b>9</b>
3 – UNIR ET ÉQUILIBRER LES TERRITOIRES POUR DÉVELOPPER UNE AGGLOMÉRATION EN RÉSEAUX	10
4 – RÉDUIRE LES BESOINS DE DÉPLACEMENTS ET LES DISTANCES POUR FAIRE ÉMERGER UNE AGGLOMÉRATION PLUS ACCESSIBLE	12
5 – ANTICIPER LES IMPLICATIONS ENVIRONNEMENTALES, ÉCONOMIQUES ET SOCIALES DE LA MOBILITÉ EN AGISSANT À LA SOURCE	14
<b>PARTIE C. Les actions et projets</b>	<b>16</b>
LES ACTIONS	17
ZOOM SUR CERTAINES ACTIONS	23
LES ACTIONS – SOMMAIRE ET TRADUCTION OPÉRATIONNELLE/RÉGLEMENTAIRE	43
PROJETS D'INFRASTRUCTURES – INVENTAIRE DÉTAILLÉ	44
RÉPONSE AUX OBJECTIFS DU CODE DES TRANSPORTS	45

Le présent POA Déplacements se substitue au PDU de Chambéry métropole approuvé par délibération le 4 février 2004 qui devient donc caduc.

## Le POA déplacements

Le POA Déplacements traduit les objectifs formulés au niveau du PADD en orientations stratégiques et en actions. Il contient les éléments nécessaires à la mise en œuvre de la politique des déplacements.

Les parties A et B présentent les orientations (vision stratégique), la partie C détaille et cartographie les actions à mettre en œuvre, et vérifie la bonne prise en compte des objectifs du PADD et du Code des transports. Certaines actions font l'objet de fiches détaillées, présentées en relation avec les orientations développées dans les parties A et B.

## Une diversité des échelles et des temporalités de la mobilité

La mobilité est une chaîne fluide de déplacements qui n'exclut aucun mode par rapport à un autre.

Il est, par ailleurs, important de considérer la mobilité dans sa diversité de motifs, d'échelles, de temporalités (acheter son pain à pied, se rendre au bureau tous les jours, faire ses achats de la semaine à l'hypermarché, aller à son cours du soir, sortir dans la nature le dimanche, partir en vacances, etc.).

À cette fin, le PLUi HD offre l'opportunité de renforcer les collaborations à l'échelle des bassins de vie.

## Les interactions avec les autres domaines de la planification

Le déplacement n'est pas un but en soi, il est déterminé par la localisation de la destination (accéder à son lieu de travail, aux commerces et services, aux espaces de loisirs, etc.). Il y a donc un lien fort et évident avec l'aménagement du territoire ainsi qu'avec les autres politiques à incidences territoriales (environnement, habitat, économie, social, tourisme, ...).

Les impacts de cette mobilité sont aussi à maîtriser : intégration des infrastructures, limitation des nuisances, sécurité des plus fragiles, etc.

Ainsi, l'objectif majeur du PLUi HD est la cohérence transdisciplinaire des actions.

## Une diversité du territoire impliquant des solutions différenciées

Entre ville-centre, communes urbaines de couronne, territoires résidentiels périphériques, espaces ruraux, chaque secteur de l'agglomération a ses spécificités.

Chaque mode de déplacement a son champs de pertinence dans ces secteurs : un mode ne peut à lui seul répondre à tous les besoins de mobilité, les solutions ne peuvent être partout les mêmes.

Le PLUi HD a pour mission d'assurer un développement équilibré et approprié des divers espaces territoriaux, d'organiser la complémentarité des modes sur le territoire dans le but de favoriser le report modal et d'aboutir à un meilleur partage de la voirie.

## Une vision multimodale sur l'ensemble du territoire

La multimodalité signifie une bonne complémentarité et une bonne articulation des différents modes. Elle est nécessaire pour offrir à chacun des solutions de mobilité adaptées et efficaces.

Le volet Déplacement du PLUi HD doit ainsi prendre en compte, de manière équilibrée, tous les modes et un développement des pôles multimodaux.

## Au-delà des infrastructures penser « bouquet de services »

Les décennies précédentes ont vu un fort développement des infrastructures.

La démarche PDU/PLUi s'inscrit dans le cadre global de limitation de l'étalement urbain. Il s'agit notamment de valoriser au mieux l'existant en n'étendant pas systématiquement les réseaux mais plutôt en construisant près des réseaux.

Il est également opportun de mettre en œuvre des mesures associées permettant d'améliorer l'efficacité des infrastructures et la complémentarité entre les différents modes (véhicules partagés, requalification multimodale des voiries, tarifications intégrées, nouveaux outils de communication, services numériques à la mobilité, etc.).

Ainsi, le volet Déplacements du PLUi HD ne se limite pas qu'aux enjeux infrastructurels et fonciers de la planification.

PROGRAMMES  
D'ORIENTATION  
ET D' ACTIONS  
**DÉPLACEMENTS**

---

**PARTIE A.  
LA VISION  
STRATÉGIQUE :  
COOPÉRATION ET  
POSITIONNEMENT**

# 1. FÉDÉRER LES ACTEURS PUBLICS ET PRIVÉS

## 1.1 DÉPASSER LES LIMITES ADMINISTRATIVES DE L'AGGLOMÉRATION

### Lien étroit avec les agglomérations voisines

Grand Chambéry s'inscrit dans un espace métropolitain, Métropole Savoie.

En effet, le bassin de vie des habitants de l'agglomération de Chambéry dépasse les limites administratives de celle-ci, comme le montre la part élevée des échanges pendulaires de et vers les agglomérations voisines. Il est ainsi important de traiter les questions à la bonne échelle.

Les infrastructures majeures, autoroutières et ferroviaires, qui portent les flux au sein de cet espace métropolitain et même au-delà, ont un rôle clé pour la dynamique de son développement.

### Lien étroit avec les collectivités d'échelon supérieur

Des compétences en matière de transport et de voirie sont exercées par des structures administratives à une échelle supérieure (État, Région, Département). Il s'agit notamment des enjeux de conformité des documents, de cohérence des différents niveaux de planification, de complémentarité des projets et services mis en oeuvre, d'efficacité des processus de décision, etc.

C'est à cette échelle que doivent être portées les attentes des collectivités intervenant sur le territoire en matière de transit (autoroutes, dessertes et fret ferroviaires).

À ce titre, la Région Auvergne Rhône-Alpes et le Département de la Savoie auront un rôle transversal en termes de mobilité et de gestion des flux à l'échelle de leur territoire.

Un observatoire routier, visant à mesurer les flux des grandes infrastructures routières savoyardes, y compris en lien avec les territoires limitrophes et les pays voisins, sera intégré à la future Loi d'Orientation sur les Mobilités et permettra de mesurer finement les flux de transit.

### Lien étroit avec les communes

La démarche en faveur d'un territoire mobile revêt beaucoup d'importance, car elle assure la coordination et la visibilité des actions menées par les communes membres et l'agglomération.

La qualité de la collaboration avec les communes est donc primordiale. En effet, des politiques de mobilité sont à mettre en oeuvre au sein des territoires communaux, le lien entre politiques d'urbanisation et de mobilité est à consolider, des actions sont en partie sous compétence communale, des initiatives communales sont à soutenir.

### Lien étroit avec les acteurs parapublics et privés

Les pratiques de mobilité sont de plus en plus multimodales : déplacements combinant plusieurs modes, boucles de déplacements combinant les motifs et les modes (achats durant la pause de midi, activités de loisirs avant le retour au domicile, etc.).

On observe donc l'apparition d'une multimodalité croissante des solutions de mobilité qui implique de fait un grand nombre

d'acteurs parapublics et privés : opérateur des transports en commun, gestionnaires de parkings, opérateurs d'autopartage, nouveaux entrants (économie collaborative, innovation, ...), etc.

### Vers une gouvernance unique à l'échelle du bassin de vie

Le renforcement de la collaboration avec les collectivités d'échelon supérieur est essentiel pour l'organisation et la planification des transports collectifs (TC).

Il est nécessaire de faire émerger une vision partagée sur le bassin de vie, et donc de renforcer les collaborations institutionnelles par :

- > une mutualisation des moyens et complémentarité des offres
- > un travail en commun pour mieux optimiser et gagner en fluidité dans les processus
- > un partage de bonnes pratiques
- > la connaissance du travail de chacun, pour une meilleure coordination, etc.

Dans ce cadre, une nouvelle gouvernance des mobilités doit être recherchée à l'échelle du bassin de vie mais également en coordination avec nos voisins (moyens à optimiser, financement des transports, etc.)

### Vers une révision du modèle économique de financement des transports en commun

Le financement actuel des transports en commun repose principalement sur le versement transport (VT) ; en 2018, seuls 19% des recettes proviennent des voyageurs.

Sur le territoire de Métropole Savoie, différents taux de VT sont utilisés, de même que différents modes de financements internes à chaque EPCI.

Afin de renforcer l'efficacité du système de financement de la mobilité sur le territoire du Grand Chambéry, une réflexion est à considérer au travers d'une nouvelle gouvernance afin d'optimiser le fonctionnement des réseaux de mobilité.

### Vers l'application d'une nouvelle Loi d'Orientation des Mobilités

Au moment de la rédaction du présent document, une proposition de Loi d'orientation des mobilités est en préparation. Les nouvelles dispositions de cette Loi pourront conforter ou permettre des évolutions au projet présenté et ce sur l'ensemble des thématiques abordées.

Principales actions dans ces domaines :

- > GO1 (cf fiche)
- > RF1 (cf fiche)
- > ST1 (cf fiche)
- > GO4
- > GO8 (cf fiche)

## 1.2 RENFORCER LES SYNERGIES AVEC LES AUTRES POLITIQUES TERRITORIALES

### Synergie avec la politique de l'habitat

On constate que le choix du mode de déplacement se fait au domicile, ce qui donne un rôle majeur à la qualité de desserte des zones d'habitation dans les pratiques de mobilité.

La viabilité des transports en commun est toutefois étroitement liée à la densité des zones urbaines desservies. C'est pourquoi la coordination étroite entre volets Habitat et Déplacements du PLUi est capitale pour assurer une cohérence dès l'amont des projets : frein au mitage du territoire, densification près des transports en commun, densité des nouveaux espaces urbains justifiant une extension des transports collectifs, une mixité des fonctions etc.

### Synergie avec la politique d'accueil des entreprises

Les déplacements domicile-travail des actifs sont déterminants. En effet, ils sont dimensionnants pour les réseaux, alors que la qualité d'accès est essentielle au développement économique. En outre, ils sont souvent combinés avec d'autres trajets du quotidien (dépose des enfants, restauration le midi, achats ou sport au retour, etc.)

Des principes d'actions sont alors à suivre afin de minimiser l'impact de ces déplacements et d'assurer l'attractivité des territoires : une implantation des entreprises dans des secteurs largement accessibles en transports en commun et proches des services, des quartiers mixtes combinant habitat-bureaux-services, une densité accrue et d'une diversité de services dans les zones d'activités existantes, un travail avec les entreprises à l'évolution des pratiques de mobilité des actifs, etc.

### Synergie avec la politique liée à l'activité commerciale

Les commerces ont potentiellement un fort impact sur la charge des réseaux, d'où l'importance de la préservation et du développement des commerces dans les centres urbains, qui bénéficient d'une grande accessibilité multimodale et d'une large zone de chalandise.

Le traitement de qualité des zones commerciales existantes et d'une meilleure valorisation des différents modes d'accès disponibles sont des réponses à ces enjeux et permettent de réduire la dépendance à la voiture de la clientèle.

### Synergie avec la politique touristique et de loisirs

Les loisirs et le tourisme génèrent des volumes de déplacements devenant de plus en plus déterminants (ex. grands départs vers les stations d'hiver, pression du stationnement près de sites naturels et dans les stations, etc)

Il serait opportun de définir des stratégies spécifiques pour en maîtriser les impacts potentiels (gestion des surcharges VRU et des voiries secondaires, gestion du stationnement y compris dans les espaces touristiques et de loisirs, protection des espaces naturels, etc.).

### Synergie avec la politique sociale

Certaines situations engendrent une réflexion particulière sur la mobilité et la solidarité :

- > accès à l'emploi des ménages sans voiture,
- > intégration des populations isolées (territoires ruraux vieillissants),
- > réponse au vieillissement général de la population,
- > mise en oeuvre des exigences d'intégration des personnes en situation de handicap.

### Synergie avec le Plan Climat Air Énergie Territorial

Les infrastructures routières et de stationnement sont très consommatrices d'espace et modifient le paysage. Quant au trafic routier, il est source de nuisances majeures (air, bruit). Les mutations technologiques et de nouvelles pratiques de mobilité font quelque peu évoluer ces défis énergétiques et environnementaux.

### Synergie avec les politiques contractuelles locales (contrat de ville, Projet de rénovation urbaine...)

L'exemple du plan national « Action cœur de ville » : Chambéry bénéficiera d'une convention de revitalisation sur cinq ans pour renouveler son centre-ville. Les actions de revitalisation s'inscriront dans un contrat-cadre qui engagera la commune, l'intercommunalité et les partenaires publics et privés du plan autour de cinq axes structurants pour l'attractivité des villes moyennes :

- > réhabilitation-restructuration de l'habitat en centre-ville,
- > développement économique et commercial équilibré,
- > accessibilité, mobilité et connexions,
- > mise en valeur de l'espace public et du patrimoine,
- > accès aux équipements et aux services publics.

Principales actions dans ces domaines :

- |                  |       |
|------------------|-------|
| > TC2 (cf fiche) | > LU3 |
| > TC4            | > G02 |
| > RR4            | > G04 |
| > RR5            | > G07 |
| > RR6 (cf fiche) |       |

## 1.3 MOBILISER ET ACCOMPAGNER LA POPULATION ET LES ENTREPRISES

### Susciter l'adhésion de la population

Susciter l'adhésion de la population participe à l'efficacité de la mise en œuvre des mesures. Cela peut passer par des mesures de communication :

- > expliquer le sens de l'action menée, les bénéfices pour la population
- > informer sur les offres et les possibilités
- > faire connaître les projets et réalisations
- > des mesures favorisant la participation : consultations sur des questions à enjeux, implication des acteurs locaux dans les projets, expérimentations tests, événements autour de la mobilité et des projets, accompagnement au changement, etc.

### Collaborer avec les entreprises et les commerces

Des moyens sont à disposition des collectivités afin de soutenir les entreprises et les commerces dans la gestion des déplacements qu'ils génèrent :

- > plans de mobilité employeurs,
- > soutien des initiatives
- > partenariats sur des projets

- > mutualisation des moyens entre les entreprises
- > incitations et encouragement des mobilités actives et partagées
- > livraison et acheminement des marchandises

### Exemplarité et rôle d'impulsion des collectivités publiques

En matière d'incitation et de communication, les collectivités publiques ont un rôle d'exemplarité et d'impulsion avec pour effet :

- > de susciter l'envie et inciter à faire de même,
- > d'impulser ou promouvoir un projet (soutien initial décisif à l'émergence d'un nouveau service, etc.)
- > d'accompagner le changement

Cela concerne en particulier les pratiques de mobilité et la transition énergétique.

Principales actions dans ces domaines :

- > SE1 (cf fiche)
- > SE2
- > GO6

## 2. ASSURER L'INSCRIPTION DE L'AGGLOMÉRATION DANS LES RÉSEAUX DE TRANSPORT STRUCTURANTS

### 2.1 IMPULSER L'ÉMERGENCE D'INFRASTRUCTURES FERROVIAIRES STRUCTURANTES

#### Une ligne ferroviaire Lyon – Turin essentielle pour la région Auvergne Rhône-Alpes

Le transit de marchandises est effectué aujourd'hui essentiellement par voie routière. Cela génère des préoccupations croissantes en matière de qualité de l'air, de sécurité et de capacité routière.

La ligne Lyon – Turin est un projet de liaison ferroviaire trans-européenne qui offre une réelle opportunité d'assainir la situation du transit des marchandises à travers le sillon alpin et l'agglomération chambérienne.

À cet effet, une connexion au contournement fret de l'agglomération lyonnaise est essentielle. Cette nouvelle liaison doit permettre de libérer des sillons au profit des dessertes locales cadencées tels des TER péri-urbains. Elle doit contribuer à la fluidification des dessertes voyageurs vers Lyon Annecy et Genève.

Au niveau voyageurs également, le maillon ferroviaire Lyon – Turin permet d'améliorer l'inscription de l'agglomération dans le réseau ferroviaire longue distance et d'offrir de nouvelles perspectives de desserte.

Cette vision suppose une action concertée avec les autres agglomérations, la Région Auvergne Rhône-Alpes, le Département de la Savoie et l'État.

## Le rail pour structurer les échanges avec les agglomérations voisines

Les flux pendulaires de et vers les agglomérations voisines sont en nombre important et croissant. Plus généralement, les bassins de vie dépassent les limites administratives des agglomérations.

Les échanges sont supportés aujourd'hui principalement par le réseau routier (autoroutes et Voie Rapide Urbaine).

Or, la structure du territoire urbain le long de la combe de Savoie puis du lac du Bourget est adaptée à une desserte par le train (axe St-Pierre-d'Albigny – Chambéry - Aix-les-bains – Albens), qui est potentiellement en mesure d'irriguer idéalement ce territoire.

Le potentiel ferroviaire est à valoriser également en direction de l'Avant-Pays Savoyard, de l'Isère et de la Haute-Savoie.

En complément, le rôle potentiellement structurant du rail à l'échelle métropolitaine est à consolider aux échelles locales avec :

- > le pôle multimodal majeur de la gare de Chambéry
- > des haltes de rabattement offrant des connexions vers les centralités et les parcs d'activités.

Cette vision suppose une collaboration étroite avec les agglomérations voisines, la Région Auvergne Rhône-Alpes, le Département de la Savoie et l'État.

## La gare comme pôle de transport majeur de l'agglomération et plateforme multimodale du sillon alpin

Une réflexion sur la réorganisation et un développement des infrastructures ferroviaires et multimodales de la gare de Chambéry est en cours.

La gare de Chambéry voit un confortement de son rôle de pôle d'interconnexion majeur (réseau urbain, pôle routier, etc.) et de plateforme multimodale du Sillon Alpin.

Principales actions dans ces domaines :

- |                  |                  |
|------------------|------------------|
| > RF1 (cf fiche) | > PM1 (cf fiche) |
| > RF2 (cf fiche) | > PM2            |
| > RF3 (cf fiche) | > GO1 (cf fiche) |

## 2.2 OPTIMISER LE DISPOSITIF AUTOROUTIER

### Mise à niveau des infrastructures routières

La croissance des charges de trafic et le développement urbain qui se poursuit amènent à repenser la vocation et le dimensionnement de certains axes ou échangeurs routiers.

Cela représente l'opportunité de repenser les échangeurs dans une optique multimodale : mise en place d'infrastructures facilitant le covoiturage, le rabattement sur les transports en commun, etc.

Il est possible d'identifier d'ores et déjà en particulier :

- > le rôle clé du dimensionnement et de l'équipement de l'échangeur nord (jonction A41/A43/VRU)
- > la hiérarchisation du réseau viaire et l'optimisation fonctionnelle des échangeurs de la VRU.

- > La redistribution des espaces de covoiturage le long de la VRU en trois secteurs Nord, Centre et Sud.

## Connexions optimisées des infrastructures de voiries

Les dispositifs de suivi du trafic font état d'une congestion croissante et potentiellement problématique aux abords de certains échangeurs.

Cela montre la nécessité de repenser les voies d'accès à ces échangeurs, en termes de hiérarchie, de capacité, de sécurité, mais aussi de multimodalité (rabattements, franchissements tous modes, etc.).

## Diminution du trafic urbain

Le transport de marchandises est essentiel au bon fonctionnement de l'agglomération, mais il est nécessaire de diminuer le trafic lourd en zone urbaine. Pour cela, des alternatives logistiques pour l'acheminement des marchandises en ville sont à développer à proximité de l'infrastructure autoroutière, (mieux organiser les conditions d'approvisionnement des activités économiques, artisanales, commerciales et à la population, etc.).

En ce qui concerne le trafic automobile en zone urbaine, il est nécessaire de proposer à proximité de l'infrastructure autoroutière des alternatives multimodales (parc+roule, parc+marche en ouvrage, desserte expresse, etc.) et partagées (covoiturage), connectées aux réseaux de transports collectifs, ce qui permettra d'agir en faveur d'une baisse de ce trafic.

## Travail collaboratif avec l'État et APRR pour le transfert de la VRU au concessionnaire (APRR)

La VRU se trouvant entre deux échangeurs autoroutiers, une étude en vue du transfert de la VRU par l'État au gestionnaire-concessionnaire des autoroutes APRR est à engager.

Principales actions dans ces domaines :

- |                  |                  |
|------------------|------------------|
| > RR1 (cf fiche) | > LU3            |
| > RR2 (cf fiche) | > PM1 (cf fiche) |
| > RR3            | > PM3            |
| > RR4            | > SE4            |
| > RR5            | > SE5            |
| > RR6 (cf fiche) | > GO7            |
| > LU1            | > GO8 (cf fiche) |
| > LU2 (cf fiche) |                  |



PROGRAMMES  
D'ORIENTATION  
ET D'ACTIONS  
**DÉPLACEMENTS**

---

**PARTIE B.  
LA VISION  
STRATÉGIQUE :**

**MULTIMODALITÉ,  
PROXIMITÉ ET  
MISE EN RÉSEAU**

## LA VISION STRATÉGIQUE : MULTIMODALITÉ, PROXIMITÉ ET MISE EN RÉSEAU

# 3. UNIR ET ÉQUILIBRER LES TERRITOIRES POUR DÉVELOPPER UNE AGGLOMÉRATION EN RÉSEAUX

## 3.1 CONFORTER L'“EFFET RÉSEAU” À L'ÉCHELLE DE L'AGGLOMÉRATION

### Une mise en réseau pour renforcer l'efficacité globale des transports en commun

Une bonne articulation entre les différents réseaux de transports collectifs, et entre les catégories de lignes au sein de chaque réseau, démultiplie le potentiel de chaque desserte et ainsi la qualité de service offerte aux usagers.

Une meilleure complémentarité entre les dessertes de transports collectifs (train, bus urbains, car régionaux...) permettrait aussi une optimisation globale des moyens et une diminution des flux en accès aux centralités.

En conséquence, l'augmentation du potentiel de clientèle et l'optimisation des charges contribuent à améliorer le bilan global des réseaux de transports.

L'implantation d'un centre d'échanges unique de bus dans le tissu urbain dense serait en contradiction avec les prescriptions liées à la protection du secteur sauvegardé de la ville centre, aux restrictions de circulations prévues dans le cadre de la loi d'orientation sur les mobilités en cours d'adoption ainsi qu'aux objectifs de transition énergétique et de protection de l'environnement du territoire.

Aussi, afin de favoriser les échanges entre les lignes de bus, et plutôt qu'un centre d'échanges unique et concentrateur de flux, il est recherché une répartition des points de correspondances en tous points de l'agglomération et en cœur de ville, permettant de passer d'une ligne principale à l'autre sans changer de quais et favorisant la diffusion efficace des flux de mobilité.

### Des rabattements tous modes pour élargir le rayon d'action des transports en commun

Faciliter l'accès à pied aux arrêts, permettre des rabattements de plus longue distance à vélo ou en voiture, créer des poches de stationnement, font partie des actions qui permettent d'élargir le bassin d'influence des transports en commun et donc son potentiel de clientèle.

De même, à l'aval, la qualité des trajets terminaux à pied ou à vélo élargit les destinations desservies par les transports collectifs.

### La clé du dispositif : les pôles multimodaux

La condition du succès de cet effet réseau est la facilité de passer d'une ligne à l'autre, d'un mode à l'autre.

Atténuer la pénibilité de la correspondance passe par la limitation des distances à parcourir entre modes, l'information sur les temps d'attente, le confort d'attente, une offre de services à proximité, etc. Les installations et services sont à moduler selon la vocation et le potentiel de chaque site.

Les pôles multimodaux constituent des sites stratégiques du fait de leur qualité d'accès. Il s'agit alors de bien concilier les impératifs fonctionnels des interfaces et la valorisation urbaine de ces secteurs.

Autour des pôles d'échanges multimodaux actuels et futurs (notamment nouveaux points de desserte ferroviaire) une réservation des emprises nécessaires aux services associés (parcs de rabattement, etc.) doit être envisagée.

Concernant plus spécifiquement la gare de Chambéry, celle-ci s'ouvre à la fois côté ville, et côté Cassine grâce à une passerelle, offrant un accès privilégié à tous les modes (train, bus, car, vélos, piétons, voiture partagée, accès bus PMR...) en un même espace, au cœur même de la Ville centre.

Le positionnement et la fonction même de ce futur espace, pôle d'échanges multimodal majeur de l'agglomération, permet, en un même lieu, le passage fluide d'un mode à un autre.

La fonction d'accès des autocars au secteur de la gare doit être assurée via un pôle routier dont une étude en cours précisera prochainement l'emplacement définitif. Celle-ci s'inscrira dans une logique d'interconnexion efficace et optimisée tous modes.

### Une double condition : facilité et fiabilité

Conforter l'effet réseau impose également une tarification et une billettique intégrées couvrant les différentes offres de mobilité.

Il est opportun de développer des produits tarifaires combinés associant transports en commun et autres offres de mobilité.

Dans un fonctionnement multimodal et en réseau, la fiabilité des solutions proposées a une influence déterminante : régularité du service, correspondances assurées, disponibilité du véhicule désiré, garantie du trajet de retour, etc.

D'autres aspects sont à développer en complément pour le succès de la démarche, comme l'information en temps réel, les réponses aux aléas, etc.

Principales actions dans ces domaines :

- |                  |                  |
|------------------|------------------|
| > TC1 (cf fiche) | > PM4            |
| > TC2 (cf fiche) | > SE5            |
| > GO1 (cf fiche) | > GO4            |
| > GO3            | > PM1 (cf fiche) |
| > PM2            | > PM3            |

## 3.2 RÉPONDRE À LA DIVERSITÉ DES PUBLICS ET DES TERRITOIRES

### Une fréquentation des transports collectifs par les actifs à développer

Les suivis de fréquentation montrent que le plus fort potentiel de conquête est sur les actifs.

L'attractivité des transports collectifs pour les actifs doit être assurée en termes de fréquences, destinations, temps de parcours, tarification, qualité de service, etc.

Les solutions multimodales ont également un rôle essentiel à jouer. Elles peuvent en effet faciliter les rabattements (tous modes) sur les transports en commun, le recours à des solutions adaptées pour les déplacements professionnels ou privés au cours de la journée, etc.

Il est aussi intéressant de développer une politique d'harmonisation des temps sociaux : conciliation des horaires professionnels et scolaires/garde, horaires et dématérialisation des services, déplacements pendulaires/scolaires/livraisons en dehors des heures de pointes, etc.

Enfin, une politique de stationnement adaptée dans les parcs d'activités et dans les parkings urbains (conditions de mise à disposition de places de stationnement) est à encourager.

### Des solutions adaptées pour les secteurs ruraux et de montagne

Dans le cadre des politiques publiques, l'accès de chacun aux réseaux de transport, aux équipements, aux bassins d'emplois, doit être garanti.

Les réseaux de transports collectifs ne peuvent répondre à tous les besoins de mobilité notamment sur des territoires ruraux et de montagne. Des solutions souples et multimodales doivent alors être proposées : rabattements facilités sur les transports en commun, les services complémentaires à la demande, la mobilité partagée (covoiturage), la garantie du trajet de retour, etc.

La réponse peut être aussi une meilleure gestion des temps de la vie quotidienne, qui peut être éventuellement impulsée par la mise en place d'un « bureau des temps » : inciter à se déplacer en heures creuses, moduler les horaires de travail et scolaires, livrer en dehors des heures de pointe, etc.

L'étude de liaison plaine/plateau devra permettre d'identifier les itinéraires et les modes de desserte les plus pertinents (transport par câble...).

### Des solutions pour les plus fragiles

Le Schéma directeur d'accessibilité - Agenda d'accessibilité programmée (SD-ADAP) a été adopté en 2016 par l'agglomération. Il vise la mise en oeuvre de mesures permettant d'assurer l'accessibilité du réseau de transports en commun à tous.

Ce schéma, joint en annexe, permet l'adaptation des services de transport et des offres de mobilité au vieillissement de la population, aux contraintes spécifiques des personnes en situation de handicap, etc.

Principales actions dans ces domaines :

- |                  |                  |
|------------------|------------------|
| > TC2 (cf fiche) | > SE2            |
| > TC3            | > SE3            |
| > ST1 (cf fiche) | > SE4            |
| > PM1 (cf fiche) | > GO1 (cf fiche) |
| > PM4            | > GO2            |
| > SE1 (cf fiche) | > GO4            |

## 3.3 ACCOMPAGNER LE DÉVELOPPEMENT DES SERVICES ET DES PRATIQUES

### Un développement rapide des services et pratiques de mobilité

L'intérêt du développement des services à la mobilité est manifeste toutes politiques confondues.

On assiste à une émergence de très nombreuses possibilités et expérimentations, en lien avec de nouvelles pratiques de mobilité (économie du partage) et avec les évolutions technologiques (économie du numérique, systèmes autonomes, gestion intégrée des offres).

Le rôle des collectivités publiques dans ce domaine est multiple : encadrement, coordination, soutien des initiatives, communication, expérimentations, etc.

### Des services annexes à proposer dans les pôles d'échanges multimodaux

Au-delà des services de mobilité, les pôles d'échanges multimodaux constituent aussi des lieux intéressants pour localiser des services du quotidien. Ils favorisent ainsi le recours aux solutions multimodales pour les déplacements du quotidien.

Ces stratégies d'implantation sont à mener avec les acteurs publics et privés concernés sur l'ensemble du territoire.

### Une stratégie de communication et d'information

La multiplication des services et des possibilités et la multiplicité des acteurs impliqués peuvent rendre leur appropriation complexe pour le grand public. Certains outils, comme une centrale de mobilité et l'implantation d'un système d'information multimodal, pourraient faciliter l'accès à l'information et à la connaissance des services.

L'influence de l'information et des prises de conscience sont capitales dans l'évolution des pratiques de mobilité.

C'est pourquoi la poursuite d'une stratégie de communication concertée, en lien avec « Territoire Connecté », et la mise en place d'un guichet centralisé pour l'accès à l'information sont primordiales.

L'intérêt est également d'améliorer l'accès à l'information numérique y compris dans les secteurs ruraux.

### Un accompagnement au changement

Un management de la mobilité initié par Grand Chambéry permettra d'accompagner la population, les entreprises et les commerces dans l'évolution des pratiques de mobilité et dans la transition énergétique.

Principales actions dans ces domaines :

- > PM4
- > MA7
- > SE1 (cf fiche)
- > SE2
- > SE3
- > SE4
- > SE5
- > GO1 (cf fiche)
- > GO2

## 4. RÉDUIRE LES BESOINS DE DÉPLACEMENTS ET LES DISTANCES POUR FAIRE ÉMERGER UNE AGGLOMÉRATION PLUS ACCESSIBLE

### 4.1 UN ESPACE URBAIN ADAPTÉ AUX MODES ACTIFS

#### Un espace urbain ouvert aux modes actifs

Le potentiel de la marche et du vélo pour les déplacements du quotidien est conséquent, principalement dans les centralités. La majeure partie de la population habite et travaille en zone plane. 40% des trajets quotidiens parcourus en voiture font moins de 3 km (source Cerema).

Il suppose une meilleure prise en compte des impératifs de confort, de sécurité et de convivialité du piéton et du vélo dans les principes d'aménagement des voiries et espaces publics : adaptation du langage routier, renforcement de la lisibilité de l'environnement traversé, priorité à la sobriété et l'évolutivité des usages. Il suppose également une bonne intégration dans l'organisation globale des mobilités.

L'apaisement du trafic (vitesse, bruit) est le facteur déterminant : on observe en effet que le confort et la sécurité dépendent plus de la vitesse et du comportement routier que du volume de trafic.

#### Un développement des réseaux à poursuivre et soutenir

Le développement et la structuration du réseau cyclable doivent être poursuivis par la mise en place d'un maillage d'itinéraires cyclables sécurisés et de qualité assurant des liaisons structurantes et continues entre les différents secteurs de l'agglomération (schéma directeur cyclable).

La réflexion autour d'un schéma directeur piéton est également à engager.

À cet effet, il est judicieux d'envisager une inscription des efforts d'aménagements en faveur des piétons sur le territoire : itinéraires emblématiques (créer une « vitrine de la marche »), liaisons interquartiers et de désenclavement, valorisation des lieux de centralités.

La perméabilité du tissu urbain est essentielle aux déplacements du quotidien, pour l'accès aux arrêts de transports collectifs et pôles multimodaux : percée des voies en impasse, raccourcis, trame viaire à l'échelle du piéton, etc.

Le développement ou le renforcement d'un jalonnement spécifique aux modes actifs (parc+marche, etc.) qui mettra en évidence les itinéraires directs et rapides menant aux principaux points d'intérêts.

Principales actions dans ces domaines :

- > MA1
- > MA2 (cf fiche)
- > MA3 (cf fiche)
- > MA4
- > MA5
- > MA6
- > MA7

### 4.2 UNE ACTION SUR LE STATIONNEMENT

#### Une emprise du stationnement à optimiser

D'après les statistiques d'occupation du sol, des surfaces importantes de foncier public sont monopolisées par des véhicules privés à l'arrêt.

Dans les parcs d'activités et les zones commerciales également, l'espace public est notamment défini par les besoins des véhicules.

Le volet déplacement du PLUi HD représente l'opportunité d'une meilleure coordination du stationnement public/privé avec par exemple :

- > affectation de l'offre sur voirie avant tout aux besoins de courte durée (clients et visiteurs, professionnels en déplacement, livraisons et dépose)
- > mise à profit des possibilités de stationnement en ouvrage ou en parcs fermés

- > mutualisation des usages du stationnement (occupation maximisée des places) entre habitat/bureaux/services et commerces,
- > incitation des habitants à utiliser les garages privés disponibles,
- > incitation des employés à se rendre au travail par un autre moyen que la voiture individuelle,

L'objectif est de gagner de l'espace public en faveur d'une meilleure qualité de vie.

### Une tarification adaptée et complémentaire aux autres modes de déplacements

Cette organisation de stationnement, soutenue par une tarification adaptée, vise à garantir aux différents usagers (résidents, pendulaires, chalands, touristes, professionnels, etc.) de trouver une réponse adaptée à leurs besoins dans les centralités.

À cette fin, la tarification doit instaurer une cohérence et une hiérarchisation du stationnement de courte et de longue durée, ainsi qu'une différenciation tarifaire par mode de stationnement (voirie, ouvrage, enclos) et ce en fonction des secteurs et des territoires.

### Un développement de l'offre de stationnement des deux-roues

Offrir des installations de stationnement sécurisées et faciles d'accès à destination des vélos est une condition nécessaire au développement de l'utilisation de ceux-ci. Les lieux stratégiques doivent être équipés, comme :

- > les pôles multimodaux : places abritées, vélostation, consignes, etc.
- > les équipements publics, les commerces et services, des lieux de centralités, etc., au moyen d'une offre (arceaux...) à proximité immédiate,
- > l'habitat, pour lequel la réglementation demande des locaux à vélos et des abris visiteurs en rez-de-chaussée.

Des incitations et une collaboration avec les entreprises et les commerces les encouragera à installer des abris vélos, casiers fermés pour l'équipement, vélos/VAE de service, etc.

L'offre de stationnement à destination des deux-roues motorisés doit être distincte de celle des vélos.

### Des évolutions et innovations à accompagner

Les installations de stationnement devront être adaptées afin de prendre en compte les nouveaux besoins d'espaces et les nouvelles contraintes d'aménagement liés à l'évolution des pratiques de mobilité et aux innovations : libre service, alimentation électrique, micro véhicules, véhicules autonomes, etc. Elle devront aussi être suffisamment adaptables afin d'intégrer de nouveaux usages parfois difficiles à anticiper.

Principales actions dans ces domaines :

- > ST1 (cf fiche)
- > MA4

## 4.3 UN ACCÈS MULTIMODAL AUX LIEUX DE CENTRALITÉS

### Valoriser les lieux de centralités

Du fait de la concentration d'une part importante des emplois et des services de l'agglomération au sein des lieux de centralités, l'importance d'améliorer l'accessibilité multimodale et la qualité de vie de ceux-ci est majeure.

Il est aussi opportun de valoriser les centralités de proximité (centres-villes des communes urbaines, coeurs de villages, places de quartiers, cœur de hameaux etc.), qui constituent l'espace de vie du quotidien pour une large population.

### Une agglomération irriguée par les réseaux de transports collectifs, cyclables et piétons

La mise en articulation des réseaux de transports collectifs favorise un accès aux centres urbains.

Celle-ci associée au développement d'itinéraires cyclables et piétons structurants, étend la zone d'influence des lieux de centralités également pour les modes actifs.

### Une organisation du trafic routier facilitant les rabattements

La mobilité est une chaîne fluide de déplacements qui n'exclut aucun mode par rapport à un autre.

Une hiérarchisation clarifiée du réseau routier permet à la fois d'accéder rapidement aux échangeurs, de diminuer les flux de transit dans les centres urbains et les quartiers, et de se rabattre sur les autres modes.

Cette hiérarchie doit être accompagnée du développement de poches de stationnement, de parcs de rabattement en entrées d'agglomération, permettant de covoiturer, d'emprunter un axe fort de transports en commun, de poursuivre en vélo.

Les parkings situés à distance « marchable » des centres urbains peuvent également être valorisés au moyen d'une tarification orientant leur usage en cohérence avec leur localisation centrale.

### Des lieux de centralités aménagés en faveur d'une meilleure prise en compte de la marche à pied

La zone piétonne du centre-ville de Chambéry, a été développée en cohérence avec la réorganisation des transports en commun déterminant des points d'accès autour de l'hypercentre, et avec la politique de stationnement développant un dispositif de parkings à distance marchable de l'hypercentre.

Cette approche peut être reproductible, aussi, à leur échelle, dans les autres espaces de centralités de l'agglomération y compris en zones rurales.

Principales actions dans ces domaines :

- |                  |                  |
|------------------|------------------|
| > RR2 (cf fiche) | > MA2 (cf fiche) |
| > RR3            | > MA3 (cf fiche) |
| > RR4            | > MA4            |
| > RR6 (cf fiche) | > MA5            |
| > ST1 (cf fiche) | > MA7            |
| > MA1            | > PM1 (cf fiche) |

## 4.4 UN SYSTÈME DE LIVRAISON ADAPTÉ AUX CENTRES-VILLES

### Une diversification des canaux de livraisons

Une augmentation de la volumétrie des livraisons de colis dans les centralités et les parcs d'activités conduit à agir en amont sur ces flux afin de les organiser et de les rationaliser. Ce phénomène est amplifié par le développement des sites internet de commerce en ligne (Amazon,...). Celui-ci devra prendre en compte l'accès poids lourds et la gestion des livraisons.

### Des plateformes d'accueil pour les poids lourds

Un moyen de limiter l'impact du transport routier de marchandises sur l'environnement urbain est d'encourager la création en entrées d'agglomération, de plateformes d'accueil des poids-lourds connectées au réseau routier supérieur, permettant le transfert des marchandises sur des modes de livraison adaptés à l'environnement urbain. Ces plateformes constituent le premier niveau du système de livraison de marchandises.

### Des modes de livraison adaptés au milieu urbain

Afin d'optimiser le système de livraison, de nombreuses pistes sont à explorer et à accompagner en concertation avec les acteurs notamment privés :

- > mutualisation accrue des transports existants,
- > recours à des véhicules légers et moins polluants (fourgon électrique, VAE à trois roues, etc.),
- > développement des points de récupération des marchandises et colis,
- > livraison des achats,
- > réglementations d'accès dans les centres et les quartiers (horaires, itinéraires, gabarits, émissions, etc.),
- > définition de zones « zéro émission » et zones à circulation restreinte.

Principales actions dans ces domaines :

- |                  |       |
|------------------|-------|
| > LU1            | > LU3 |
| > LU2 (cf fiche) |       |

# 5. ANTICIPER LES IMPLICATIONS ENVIRONNEMENTALES, ÉCONOMIQUES ET SOCIALES DE LA MOBILITÉ EN AGISSANT À LA SOURCE

## 5.1 AGIR À LA SOURCE

### Une planification qui intègre la mobilité à l'amont

Les interactions très fortes entre la mobilité et les autres domaines de la planification justifient sa prise en compte dès l'amont des projets. Cela permet ainsi de mieux anticiper les problèmes et de développer des solutions intégrées.

Dans le cadre des projets, des préconisations d'aménagements l'agglomération veillera à la mise à niveau multimodale des projets.

### Agir à l'amont pour réduire la pollution de l'air

Différents outils existent de manière à réduire dès l'amont la pollution de l'air :

- > agir en faveur d'une diminution du trafic automobile et encourager des pratiques de mobilité à faibles émissions (développement des usages partagés de la voiture, etc.),
- > gestion du trafic en temps réel (centre de supervision urbain, etc.),
- > acheminement des marchandises par le rail, modes de livraisons peu polluants,
- > actions préventives et de sensibilisation,
- > actions pics de pollution, synergie Etat/Région/Département,
- > abaissement de la vitesse à 70 km sur VRU, vignette Crit'air, etc.
- > modes innovants et transition énergétique : navettes autonomes, bornes de recharge, VAE, nouveaux carburants, hydrogène énergie, etc.,
- > étude d'un transport par câble et d'un contournement routier pour une liaison plaine/plateau tenant compte du développement de

l'activité touristique et de loisirs dans les Bauges, des difficultés topographiques et du gabarit des voiries.

## Un aménagement du territoire tenant compte des transports collectifs

Construire à proximité des axes de transports en commun (TC) existants bien desservis et limiter les besoins d'extension des lignes TC (synergie entre habitat, développement économique et déplacements) est non seulement un impératif économique, car cela permet l'augmentation de la fréquentation des réseaux existants et évite une augmentation des charges.

Les pratiques de mobilité étant largement conditionnées par une bonne desserte du lieu d'habitation, une bonne couverture en transports collectifs et autres services à la mobilité des zones d'habitat est essentielle.

Localiser les équipements et services majeurs près des noeuds de transports multimodaux, qui bénéficient d'une bonne accessibilité depuis un large bassin de provenances, assurer leur attractivité et limiter l'impact des déplacements qu'ils génèrent.

Les entreprises et activités doivent être encouragées à choisir des localisations tenant compte de leur profil de mobilité (accessibilité multimodale des activités à forte clientèle, trafic lourd nécessitant un accès routier performant, proximité des services pour les bureaux, etc.).

Principales actions dans ces domaines :

- > Mesures d'urbanisation
- > GO7

## Un urbanisme à l'échelle des modes actifs

Au pied des immeubles, des espaces communs dévolus aux modes actifs doivent être développés afin de favoriser un recours naturel à la marche et au vélo.

De même, un réseau fin de cheminements piétons, la suppression des impasses, le désenclavement des quartiers, améliorent l'efficacité et donc l'attrait de la marche pour les déplacements du quotidien.

## Un espace routier partagé et plus rationnel

La voiture n'est pas partout le mode le plus efficace :

- > la création d'axes de transports en commun en site propre et des aménagements adaptés aux modes actifs permettent d'améliorer fortement l'accessibilité, aussi de manière quantitative (écoulement d'un nombre accru de personnes sur une même section de route),
- > en complément, une hiérarchisation du réseau viaire, la gestion de la fluidité des grands axes et la diminution du trafic parasite dans les quartiers, assurent une accessibilité rationalisée en voiture.

## Des outils de mesure pour guider l'action

Il est naturellement pertinent de se donner les moyens de suivre la mise en oeuvre des actions, afin d'en mesurer l'efficacité en regard des objectifs du POA Déplacements et des impératifs d'une bonne gestion financière. Différents types d'outils de suivi sont à développer et à exploiter :

- > observatoire de la mobilité,
- > observatoire de l'accidentologie (vélo/piéton, etc.)
- > indicateurs de suivi spécifiques (indicateurs environnementaux, etc.)
- > outils de prospective (analyses statistiques, modélisation, etc.).

Plus fondamentalement, la Ville de Chambéry et Grand Chambéry se sont engagées dans un projet de refonte globale des transports et des déplacements sur le territoire, et ce dans un principe d'accessibilité, de multimodalité et de complémentarité des différents modes, afin de valoriser l'attractivité du territoire, en l'inscrivant dans une dynamique de mobilité :

- > pour faire de Chambéry et de son agglomération, un « territoire mobile », ouvert à toutes les mobilités et accessible,
- > pour faciliter le quotidien des habitants, le rendre plus agréable à vivre, et attractif.

Le POA Déplacements, qui s'inscrit dans cette démarche, est un document évolutif, qui s'adaptera à un territoire vivant, en croissance.

Son suivi et son évaluation sont basés sur la surveillance d'indicateurs, la réalisation de bilans réguliers et d'évaluations quantitatives et qualitatives de la politique de développement de la mobilité mise en oeuvre. Pour répondre à cet objectif, une nouvelle enquête de mobilité sera également réalisée en cours de programme.

Elle visera à connaître finement les pratiques de mobilité et les parts des différents modes de transport dans les déplacements.

Elle permettra de décrire, d'évaluer les conditions de transport individuel et leur évolution sur les différents secteurs de l'agglomération (urbain, péri-urbain, rural...) et ainsi :

- > d'avoir une vision cohérente sur la mobilité des ménages du territoire,
- > d'ajuster l'offre de mobilité,
- > d'évaluer les émissions de CO<sup>2</sup>,
- > etc.

et ce en cohérence avec l'observatoire routier intégré à la future Loi d'Orientation sur les Mobilités.

Principales actions dans ces domaines :

- > TC1 (cf fiche)
- > RR6 (cf fiche)
- > MA1
- > MA2 (cf fiche)
- > MA3 (cf fiche)
- > GO5

**PROGRAMMES  
D'ORIENTATION  
ET D' ACTIONS  
DÉPLACEMENTS**

---

**PARTIE C.  
LES ACTIONS  
ET PROJETS**

---

<b>PRÉSENTATION DE L'ENSEMBLE.....</b>	<b>P. 17-21</b>
<b>DES ACTIONS (PAR THÈME)</b>	
<b>FICHES DÉTAILLÉES DE CERTAINES ACTIONS.....</b>	<b>P. 22-44</b>
<b>ET CARTOGRAPHIES DE SYNTHÈSE</b>	
<b>TABLEAUX RÉCAPITULATIFS DES ACTIONS.....</b>	<b>P. 45</b>
<b>ET DES PROJETS D'INFRASTRUCTURES</b>	
<b>RÉPONSE AU CODE DES TRANSPORTS.....</b>	<b>P. 46</b>



### G01 – Coordination mobilité à l'échelle du bassin de vie – cf fiche p.xx

Étude de mise en œuvre d'une nouvelle gouvernance : travail collaboratif à engager avec l'ensemble des partenaires (structure, moyens à optimiser, financement des transports collectifs, etc.).

Définition d'une stratégie de management de la mobilité.

Mise en place d'une coopération « mobilité » à l'échelle du bassin de Métropole Savoie, en lien avec la Région Auvergne – Rhône-Alpes :

- > étude en vue d'optimiser l'offre en transports collectifs et les autres services de mobilité existants sur le bassin de vie,
- > valorisation des potentiels de l'existant (infrastructures, services),
- > partage et valorisation des expériences et des bonnes pratiques,
- > approche partagée des développements (infrastructures, services),
- > portage commun de projets, lobbying concerté,
- > actions communes de communication et de promotion,
- > extensions territoriale et multimodale de la tarification, etc.

### G02 – Bureau des temps

Création d'un bureau des temps en charge d'harmoniser les temps sociaux :

- > conciliation des horaires professionnels et scolaires/garde,
- > horaires et dématérialisation des services,
- > déplacements pendulaires/scolaires/livraisons en dehors des heures de pointe.

### G03 – Comité des partenaires

Dans un premier temps et au titre de la future Loi d'Orientation sur les Mobilités, Grand Chambéry, en tant qu'autorité organisatrice des mobilités, est appelée à mettre en place un comité des partenaires dont le périmètre pourra évoluer.

### G04 – Tarification intégrée et multimodale

Mise en place d'une tarification intégrée et multimodale permettant de laisser le libre choix de la combinaison de mode de transport avec un même ticket.

Test de solutions de paiement alternatives (post-paiement).

### G05 – Observatoire multimodal de la mobilité

- > Établissement de diagnostics et d'éléments d'aide à la décision sur la base des données de l'observatoire et de l'état initial de l'environnement du PLUi HD. Élargissement à tous les modes de la collecte et du maintien à jour des données statistiques concernant l'évolution passée et actuelle de la mobilité à l'échelle du bassin de vie, en particulier :
  - / caractéristiques des réseaux de transport,
  - / offre de transport,
  - / demande de déplacements (flux, volumes, motifs,...)
  - / données socio-économiques et territoriales.
- > Réalisation d'une nouvelle enquête mobilité en cours de programme (suivi de l'évolution des pratiques).

### G06 – Exemplarité des pratiques dans les administrations

Développement de pratiques alternatives de mobilité au sein des collectivités publiques : offrir de nouvelles possibilités (covoiturage, véhicules partagés, offres commerciales sur les abonnements de transports en commun, etc.).

Mise à disposition de points de recharge pour véhicules électriques (voitures, scooters, vélos hydrogène énergie...).

Soutien aux nouvelles pratiques par le lancement d'expérimentations au sein des collectivités publiques.

### G07 – Coordination avec le Plan Local de Qualité de l'Air

Assurer l'application et le suivi des mesures du PLQA s'appliquant au transport sur la base des données intégrées à l'état initial de l'environnement du PLUi HD.

### G08 – Prospectives d'évolution des infrastructures de voiries – des mesures pour anticiper et agir – cf fiche p.xx

Agir en faveur d'une diminution des flux sur les axes d'entrées d'agglomération.

Anticiper afin de conduire des actions concrètes visant à solutionner, à moyen ou long terme, les problèmes de flux d'ores et déjà constatés en plusieurs points du territoire et ce dans une vision prospective.

Appréhender et intégrer à la réflexion l'impact des évolutions en termes fonciers, économiques, touristiques... mais également d'évolution des pratiques de mobilité et des technologies...

# TRANSPORT FERROVIAIRE

## RF1 – Développement d'une desserte ferroviaire sur l'arc Saint-Pierre-d'Albigny - Chambéry - Aix-les-Bains – Albens ainsi qu'en direction de l'Avant-Pays Savoyard de l'Isère et de la Haute-Savoie – cf fiche p.XX

Systématisation de la cadence et de la politique d'arrêts des services existants, en menant une réflexion à l'échelle du bassin de vie.

Développement de gares/haltes d'interconnexion avec les réseaux urbains et interurbains.

Nouveaux points de desserte.

Tarification simplifiée et intégrée (rail + urbain + vélo + rabattements zones d'activités et haltes ferroviaires).

Communication intégrée.

Coordination avec l'urbanisme : détermination des conditions de développement autour des haltes.

## RF2 – Nouveaux points de desserte ferroviaire

Étude de réouverture des haltes ferroviaires de :

- > Cognin (desserte du sud-ouest de l'agglomération).
- > Viviers/Voglans (desserte de Technolac et de l'aéroport),
- > Sainte-Hélène-du-Lac (desserte d'Alpespace) avec une coordination de l'offre de services avec la gare de Montmélian.
- > Chignin (desserte Sud de l'agglomération)

Préservation/réservation du foncier nécessaire aux interfaces de ces nouvelles haltes.

## RF3 – Soutien au projet Lyon – Turin et à ses accès français - Priorité fret – cf fiche p.xx

Sensibilisation des acteurs concernés (État) aux enjeux pour le territoire chambérien, afin de soutenir la réalisation du projet.

La perspective offerte dans la future Loi d'Orientation des Mobilités de réétudier les accès au tunnel de base et leurs phasages viendra utilement éclairer cette option tout en restant dans le cadre de la déclaration d'utilité publique de 2013. Elle devra également renforcer la place du PEM de Chambéry dans sa vocation « voyageurs ».

# RÉSEAU ROUTIER

## RR1 – Mise à niveau des échangeurs autoroutiers et VRU – cf fiche pxx

Aménagement de l'échangeur AREA Chambéry Nord.

Étude en vue de la modification de la sortie VRU n°16 Cassine.

Gestion dynamique du trafic sur la VRU et ses accès.

Refonte du schéma directeur de signalisation directionnelle sur la VRU.

## RR2 – Mise à niveau multimodale des infrastructures routières à proximité des échangeurs – cf fiche pxx

Connexion multimodale à l'autoroute A43 Chambéry Nord.

Aires de covoiturage aux échangeurs n° 11, 14, 16, 19, 20.

Rabattement sur le réseau urbain Chrono aux échangeurs n° 14, 15, 16, 19.

Rabattement sur le réseau cyclable aux échangeurs n° 16, 18.

Traitement des points noirs cyclables aux échangeurs n° 14, 15 et 16.

## RR3 – Requalification multimodale des accès et traversées de la ville

Requalification de la place de la Gare et des voies d'accès au PEM Gare de Chambéry.

Projet de requalification de l'Avenue des Ducs, du quai de la Rize et du quai Charles Ravet.

Projet de sécurisation de l'axe Faubourg Montmélian / Quai du 11 novembre.

Lancement du projet de requalification de la RD 1006 entre la Garatte et la Trousse jusqu'aux limites sud de l'agglomération.

## RR4 – Accessibilité multimodale des nouveaux espaces urbains

Conception multimodale des voies d'accès aux nouveaux espaces urbains.

Gestion du trafic en temps réel (centre de supervision urbain, etc.).

## RR5 – Zones à accès réglementé

Étude de l'introduction de zones à circulation restreinte : restrictions en termes d'horaires, d'itinéraires, de gabarits, d'émission des véhicules, etc.

Étude de l'introduction de zones à zéro émission.

## RR6 – Hiérarchisation du réseau routier – cf fiche p.xx

Hiérarchisation du réseau routier permettant au trafic de rallier rapidement le réseau de niveau supérieur, de diminuer le transit et de préserver les centralités et les quartiers d'habitation.

# PÔLES D'ÉCHANGES MULTIMODAUX

## PM1 – Pôles d'échanges multimodaux

– cf fiche p.xx

Études de développement d'un « réseau » de pôles multimodaux, localisés et aménagés en adéquation avec la vocation de chaque site :

- > interfaces entre réseaux de transports (rail, urbain, interurbain, à la demande, ...),
- > parcs de rabattement (voiture, deux-roues,...),
- > covoiturage,
- > abris à vélos (usage du vélo en trajet terminal).

Création d'un Parc de stationnement multimodal Cassine.

Création d'un pôle d'échanges multimodal à Savoie Technolac.

Extension du Parc de covoiturage Bois Plan.

Création de pôles d'échanges multimodaux dans le secteur Sud de l'agglomération

Création d'un pôle d'échanges multimodal en amont de Cognin.

Création d'un pôle d'échanges multimodal sur le secteur Université Jacob-Bellecombette.

## PM2 – Gare de Chambéry

Confortement du rôle de pôle d'interconnexion majeur : préserver la fluidité d'accès aux transports collectifs, assurer une connexion de qualité tous modes sur cet espace et depuis les quartiers alentour existants et planifiés (Cassine, Vétrotex).

Le positionnement et la fonction même de ce futur espace, pôle d'échanges multimodal majeur de l'agglomération, permet, en un même lieu, le passage fluide d'un mode à un autre.

La fonction d'accès des autocars au secteur de la gare doit être assurée via un pôle routier dont une étude précisera l'emplacement définitif. Celle-ci s'inscrira dans une logique d'interconnexion efficace et optimisée tous modes.

## PM3 – Réflexion sur l'implantation de pôles routiers et la complémentarité des réseaux de transports collectifs routiers

Définition d'une politique d'accueil différenciée et adaptée des autocars : lignes départementales, régionales, liaisons interurbaines, cars de tourisme.

Identification des pôles routiers à aménager et équiper sur le territoire (en centre-ville et/ou sur des lignes de transports en rabattement).

Encourager la complémentarité des réseaux de transports collectifs routiers.

## PM4 – Qualité de services sur les réseaux de mobilités

Offre de services dans les pôles d'échanges multimodaux.

Offre de service dans les bus de manière de valoriser le temps de trajet (mise à disposition de Wifi, de prises de recharge, etc.).

# TRANSPORTS EN COMMUN

## TC1 – Schéma des axes structurants de transports en commun – cf fiche pxx

Étude de réalisation de couloirs de bus sur l'avenue des Ducs et sur la RD1504 entre Savoie Technolac et la VRU à Voglans.

Étude d'une liaison par câble entre le PEM de Chambéry, les Hauts de Chambéry et le plateau nordique ou toute autre localisation pertinente.

## TC2 – Adaptation des transports collectifs à la diversité des territoires – cf fiche pxx

Soutien au développement du covoiturage en complémentarité avec les transports collectifs.

Test d'un système de « bus agile » (adaptation dynamique du parcours selon les arrêts demandés).

Test de navettes autonomes sur les secteurs adaptés

Soutien au développement de type services vélobulle, vélotaxi, vélocargo...

Étude de solutions complémentaires aux services de transports en commun pour élargir l'amplitude horaire et spatiale du service de base (notamment pour permettre les déplacements en soirée, pour l'accès aux secteurs ruraux ou excentrés, etc.).

## TC3 – Desserte des principales zones d'activités à partir des réseaux de transports structurants

Pour les zones d'activités, étude d'un transport à la demande « de pôle à porte » ou « de pôles à pôles » en lien avec :

- > un axe fort (train, car-express ou BHNS),
- > une souplesse d'exploitation pour adapter le circuit au mieux,
- > un temps de parcours très compétitif,
- > un engagement réciproque entreprises / autorités organisatrices des mobilités.

En particulier à partir des haltes ferroviaires existantes/nouvelles, de même que le développement de liaisons en transports en commun rapides et attrayantes vers les principaux pôles d'activités (Savoie Technolac / Savoie Hexapôle / Aéroport depuis Voglans, Alpespace depuis Sainte-Hélène-du-Lac, etc.).

## MODES ACTIFS

### MA1 – Extension des zones piétonnes et de rencontre dans les centres urbains

Requalification du Boulevard de la Colonne.

Piétonisation des cœurs urbains et de localités.

### MA2 – Soutien au développement de la marche – cf fiche p.xx

Développement d'un réseau piéton hiérarchisé (magistral, de liaison, local), avec objectifs de qualité spécifiques et d'accessibilité pour tous.

Suppressions des impasses.

Amélioration des connexions piétonnes aux arrêts de bus (itinéraires et confort) et du jalonnement.

Traitement systématisé des points noirs.

### MA3 – Structurer et développer les continuités cyclables - accompagner la pratique – cf fiche p.xx

Nouveau schéma directeur vélos en annexe prévoit l'achèvement des liaisons structurantes, continues et sécurisées entre les différents secteurs de l'agglomération, avec une hiérarchisation des itinéraires :

- > réalisation des continuités cyclables et traitement des points noirs,
- > développement des zones partagées pour fluidifier la circulation des vélos,
- > jalonnement et orientation,
- > prise en compte du développement des VAE,
- > raccordement des principales zones d'activités et commerciales aux voies cyclables d'agglomération,
- > mise à jour de la Charte des aménagements cyclables,
- > limitation des voies en impasses,
- > amélioration des connexions cyclables aux arrêts de bus (itinéraires, confort, stationnement vélos...), etc.

### TC4 – Amélioration du bilan énergétique du matériel roulant

Etude portant sur la transition énergétique du matériel roulant afin poursuivre les actions engagées en faveur de l'environnement.

### MA4 – Développer l'offre de stationnement vélos et promouvoir l'intermodalité

Développement de l'offre de stationnement près des principaux points d'intérêt dans l'espace public (centralités, commerces, équipements publics, etc.).

Développement et sécurisation du stationnement vélo en faveur de l'intermodalité (mesure PM1).

Accompagnement des acteurs privés, etc.

### MA5 – Disponibilité en tout temps des infrastructures cyclables et piétonnes

Mise en place de processus partagé entre les différents gestionnaires de la voirie assurant l'entretien régulier des aménagements cyclables (réfection, balayage, etc.).

Animation des outils de suivi (groupe technique vélos, baromètre...).

### MA6 – Développement de l'offre vélos pour les loisirs et le tourisme

Développement des circuits de découverte et de loisirs en lien avec le schéma directeur des aménagements touristiques.

### MA7 – Encourager l'usage du vélo et développer des services associés dans une approche multimodale

Développer les services de la Vélostation.

Encourager la pratique cyclable.

Conforter le management de la mobilité dans une approche multimodale.

Engager des actions de communication.

## SERVICES À LA MOBILITÉ

### SE1 - Accompagnement de la population au changement – cf fiche p.xx

Incitation à des comportements vertueux par le biais d'offres de promotions, de tarification attractive des transports collectifs, des vélos et accompagnement des entreprises, des administrations, des écoles, des publics en difficulté, etc.

Concertation avec la population et les partenaires de la mobilité du territoire, voire au-delà.

Communication portant sur les possibilités de mobilité alternatives et leurs avantages financiers, sur les promotions offertes, sur les efforts faits par la collectivité (offre de transports, aménagements cyclables et piétons, etc.).

Renforcement de la visibilité du service d'information et de conseil consacré à la multimodalité et le positionner comme un interlocuteur privilégié des citoyens et entreprises sur les questions de mobilité et comme acteur majeur de la promotion de la mobilité.

## SE2 – Collaboration à l'évolution des pratiques avec les entreprises et les commerces

Soutien technique auprès des entreprises et des commerces pour le développement de solutions alternatives de mobilité : aide à la mise en œuvre de Plan de mobilités employeurs, télétravail, covoiturage, soutien à la pratique du vélo (aides techniques pour l'installation de parcs/abris à vélos, la mise à disposition de VAE, vélos-écoles, etc.).

Incitation des entreprises à rationaliser les politiques de stationnement (communication, aide à la mise en œuvre, etc.) : mutualisation, optimisation foncière, partage entre entreprises de flottes de service, etc.

## SE3 – Politique de « retour garanti »

Étude d'un service de retour permettant de garantir l'attractivité de solutions de mobilités alternatives dans les secteurs ruraux et de montagne (retour garanti pour les territoires non desservis par les transports collectifs à certaines périodes, retour garanti pour le covoiturage ou en cas d'important retard, etc.).

## SE4 – Véhicules partagés en libre service

Développement du service de mise à disposition de véhicules partagés (voitures électriques, etc.).

## SE5 – Soutien au développement d'applications numériques

Mises à disposition facilitées aux développeurs de données de mobilité.

Création ou soutien au développement d'applications d'information, planification, réservation, et facturation centralisées de tous les services à la mobilité.

# STATIONNEMENT

## ST1 – Harmonisation des politiques de gestion du stationnement public et privé – cf fiche p.xx

Affectation prioritaire du stationnement sur voirie aux besoins de courte durée (clients, visiteurs, professionnels en déplacements, livraisons, dépose, etc.), avec stationnement prolongé sur voirie admis sous conditions pour les habitants et les entreprises.

Hiérarchisation des fonctions des parkings en ouvrage existant ou prévu et adoption d'une tarification différenciée (par exemple tarification selon le degré de centralité des ouvrages, exclusion des solutions d'abonnements pour non-résidents dans les ouvrages stratégiquement situés, etc.). À ce titre, tirer parti de l'exemple de la Ville de Chambéry.

Assurer aux collectivités la maîtrise de la politique de leur stationnement public au moyen des compétences offertes par la nouvelle législation et permettant la maîtrise de l'intérêt public lors des délégations de services d'exploitation des parkings.

Jalonnement coordonné et dynamique des parkings permettant un stationnement sur les parkings le plus en amont possible des trajets.

Harmonisation des ratios de dimensionnement des offres de stationnement privées et optimisation de l'offre.

Incitation des habitants à utiliser cette offre de stationnement privée plutôt que l'offre publique sur voirie.

Encouragement au développement de l'autopartage, en alternative à la possession d'un véhicule privé.

Optimisation du stationnement dans les zones d'activités :

- > étude de l'opportunité d'un « règlement de zone » permettant de mettre en place des pratiques vertueuses, portant notamment sur la mutualisation d'espace de stationnement, l'encouragement à la voiture partagée, etc.,
- > développement d'une stratégie de remembrement des surfaces économiques, en fonction de leur cycle de vie, à des fins de rationalisation des espaces de stationnement, avec foisonnement et mutualisation des places.

Gestion du stationnement dans les pôles touristiques et de loisirs :

- > adaptation des capacités aux besoins, en cohérence avec les solutions multimodales,
- > conception et gestion des installations de stationnement réduisant les atteintes environnementales et paysagères.

## LES ACTIONS

# LES CONDITIONS D'APPROVISIONNEMENT DES MARCHANDISES

### LU1 – Étude de modèles économiques adaptés aux conditions d'approvisionnement

Étude d'un modèle adapté à la diversité des flux de marchandises : marchandises volumineuses, petits colis, etc.

### LU2 – Transport de marchandises en ville – cf fiche p.xx

Étude d'un système de livraison hiérarchisé basé sur une plateforme d'accueil des poids lourds en entrées de ville puis une livraison par véhicules de gabarit inférieur vers des centres-relais en ville et enfin un dernier km par petits véhicules (triporteur à assistance électrique, fourgon électrique, etc.), une récupération par le destinataire.

Exploration de solutions innovantes en concertation avec les acteurs concernés :

- > mutualisation accrue des transports existants et de la gestion des stocks,
- > recours à des véhicules légers et moins polluants (fourgon électrique, VAE à trois roues, etc.),
- > développement des points de récupération des marchandises et colis,
- > livraison des achats,
- > incitation des commerçants à retirer leurs marchandises sur le comptoir des transporteurs.

Réglementer les accès des centres et des quartiers (horaires, périmètres, gabarits, émissions, etc.).

Définir des zones « zéro émission » et zones à circulation restreinte.

Favoriser les possibilités de déconnexion entre l'achat et le transport du produit, par le biais de solutions transport alternatives (petits véhicules propres, vélos...).

Implanter des aires de livraison dans les centres-villes adaptées aux besoins, en termes de dimensionnement et de localisation.

Étudier la création de centres routiers avec parkings poids-lourds gardés.

Optimiser le fonctionnement dans les parcs d'activités économiques.

Reporter les activités fortement génératrices de flux poids-lourds près de la VRU.

### LU3 – Évolutions réglementaires

Harmoniser les réglementations au sein des communes pour avoir une continuité des itinéraires poids-lourds.

Optimiser l'accès des poids-lourds en zone urbaine dense notamment pour limiter le trafic de transit.

Encourager une adaptation de la capacité des véhicules de livraison au besoin réel.

## ZOOM SUR CERTAINES ACTIONS

Les fiches d'actions qui suivent décrivent de manière plus complète certaines des actions présentées ci-avant, entre autres quant à leur justification et à leurs modalités de mise en œuvre.

Ces actions sont considérées comme essentielles pour la vision stratégique poursuivie par Grand Chambéry, pour qui elles sont appelées à constituer des axes de travail majeurs. Pour autant, la plupart de ces actions revêtent un caractère transversal et engageant de nombreux partenaires avec lesquels il s'agira de se concerter, entre autres quant aux horizons de mise en œuvre envisageables.

# ACTION GO1

## Coordination mobilité à l'échelle du bassin de vie



ÉCHELLE DE PERTINENCE  
Ensemble du territoire

SYNTHÈSE DE L'ACTION		ÉLÉMENTS DE CONTEXTE
<b>Type d'action à engager</b>	Conseil-ingénierie   programmation   communication	<p>Le besoin d'aborder la gouvernance des mobilités, à une échelle plus globale, en faveur de réseaux de transports mieux coordonnés entre eux, répond aux attentes de la population de notre territoire, y compris celle franchissant régulièrement ses limites.</p> <p>Les données de diagnostic confirment que la mobilité s'affranchit largement des limites administratives.</p> <p>Un système de transport performant doit donc s'affranchir autant que possible des périmètres institutionnels et correspondre aux besoins et pratiques de mobilité.</p> <p>Ceci suppose une coopération étroite des acteurs concernés.</p> <p>Le premier stade est un dialogue suivi, pour favoriser la diffusion de l'information et l'émergence d'une vision partagée de la mobilité sur le bassin de vie.</p> <p>Le second stade est le renforcement des coopérations institutionnelles pour notamment :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>&gt; partager l'information et les bonnes pratiques,</li> <li>&gt; coordonner les services offerts, pour assurer une chaîne multimodale fonctionnelle sur le bassin de vie, renforcer les complémentarités et réduire les doublons,</li> <li>&gt; mettre en œuvre une vision commune, un projet partagé,</li> <li>&gt; mutualiser les moyens (de planification, d'exploitation, de réalisation, de financement).</li> </ul> <p>En vue de mettre en place à terme une nouvelle gouvernance des mobilités sur le bassin de vie.</p>
<b>Objectifs</b>	Assurer une bonne coordination de la mobilité à l'échelle du bassin de vie. Favoriser la diffusion de l'information. Partager les bonnes pratiques. Mutualiser les moyens.	
<b>Pilotage</b>	Grand Chambéry	

DÉVELOPPEMENT DE L'ACTION		
<b>Description de l'action / modalités de mise en œuvre</b>	<p>Étude juridique, technique et financière de mise en œuvre d'une nouvelle gouvernance : travail collaboratif à engager avec l'ensemble des partenaires (structure, moyens à optimiser, financement des transports collectifs, etc.)</p> <p>Définition d'une stratégie commune de management de la mobilité.</p> <p>Mise en place d'une coopération « mobilité » à l'échelle du bassin de Métropole Savoie :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>&gt; répondre aux attentes de la population en faveur de réseaux de transports mieux coordonnés entre eux, à l'échelle du bassin de vie, en s'affranchissant des périmètres institutionnels</li> <li>&gt; valorisation des potentiels de l'existant (infrastructures, services),</li> <li>&gt; partage et valorisation des expériences et des bonnes pratiques,</li> <li>&gt; approche partagée des développements (infrastructures, services),</li> <li>&gt; portage commun de projets, lobbying concerté,</li> <li>&gt; actions communes de communication et de promotion,</li> <li>&gt; extensions territoriale et multimodale de la tarification,</li> <li>&gt; étude de mise en œuvre d'une AOM unique, etc.</li> </ul>	
<b>Traduction réglementaire dans le PLUi</b>	Aucune	
<b>Moyens humains et financiers</b>	Humains	Équipe-projet « management de la mobilité »
	Financiers	Études Mesures de soutien
<b>Partenariats envisagés</b>	EPCI du bassin de vie, Métropole Savoie, Région Auvergne-Rhône-Alpes, Conseil Départemental de la Savoie, acteurs de la mobilité (exploitants, SNCF, gestionnaires de parking, opérateurs d'autopartage, etc.), Pôle Métropolitain.	
<b>Calendrier</b>	Court terme	

## ZOOM SUR CERTAINES ACTIONS

# ACTION GO8

## Prospectives d'évolution des infrastructures de voiries des mesures pour anticiper et agir



ÉCHELLE DE PERTINENCE  
Ensemble du territoire

SYNTHÈSE DE L'ACTION		ÉLÉMENTS DE CONTEXTE
<b>Type d'action à engager</b>	Conseil-ingénierie   programmation   communication	La cluse de Chambéry est, de par sa position géographique, un point de convergence des déplacements tant en matière de transport de marchandises que de personnes. Cette vocation s'est confirmée et amplifiée avec les années.  L'ouverture d'un deuxième tube du tunnel du Fréjus, programmée en 2022, combinée à l'aboutissement du classement du Mont Blanc au Patrimoine Mondial de l'Unesco, produira un report du trafic poids lourds estimé entre 5 et 600 Véh/jour du tunnel du Mont Blanc vers celui du Fréjus. Dans l'attente du Lyon/Turin, une solidarité entre vallées alpines doit être respectée afin que les décisions des uns n'aggravent pas, encore plus, la situation des autres en termes d'environnement, de qualité de l'air, de circulation...
<b>Objectifs</b>	Agir en faveur d'une diminution des flux sur les axes d'entrées d'agglomération.  Anticiper afin de conduire des actions concrètes visant à solutionner, à moyen ou long terme, les problèmes de flux d'ores et déjà constatés en plusieurs points du territoire et ce dans une vision prospective.  Appréhender et intégrer à la réflexion l'impact des évolutions en termes fonciers, économiques, touristiques... mais également d'évolution des pratiques de mobilité et des technologies...	Le nœud autoroutier situé au Nord de Chambéry assure les échanges entre trois axes routiers majeurs : l'autoroute A41 qui relie Grenoble à Genève, l'autoroute A43 qui relie Lyon à Turin et la VRU (voie rapide urbaine) de Chambéry, tronçon urbain de la RD1201, qui relie Chambéry à Annecy.  Au sud de l'axe autoroutier A43/A41, la VRU constitue un tronc commun qui reçoit les trafics des autoroutes et de la RD1201 à partir du diffuseur de sortie de l'A43 Chambéry Nord, jusqu'au sud de l'agglomération à Montmélian.  Lors de sa création ce nœud autoroutier venait répondre à un besoin qui devait être provisoire, dans l'attente de la réalisation du projet de contournement autoroutier de Chambéry. Bien qu'abandonné au titre des projets d'intérêt général, ce projet demeure inscrit au Scot.  À ce jour, les infrastructures, notamment au niveau des communes « portes » de l'agglomération, qui supportent à la fois le trafic saisonnier vers les stations de sports d'hiver mais également, au quotidien, les déplacements domicile/travail, de même que le trafic de transit, sont en limite de saturation.  Dans l'hypothèse où les trafics des tunnels transfrontaliers dont celui du Mont Blanc viendraient à se reporter, au titre de la sécurité, vers les axes menant au tunnel du Fréjus et si simultanément les accès au tunnel de base de la ligne ferroviaire Lyon/Turin ne devaient pas se réaliser, les conséquences seraient telles pour l'agglomération (augmentation du trafic poids lourds et sur l'environnement) que toutes les études nécessaires pour trouver des alternatives aux effets induits devront être engagées.
<b>Pilotage</b>	Grand Chambéry	

DÉVELOPPEMENT DE L'ACTION					
<b>Description de l'action / modalités de mise en œuvre</b>	<p><b>Études :</b> Étude, si nécessaire, permettant de conforter la fonction de desserte locale de la VRU et de trouver des alternatives autres en cas de report de trafics depuis des territoires proches et/ou en cas de non réalisation des accès au tunnel de base de la ligne ferroviaire Lyon /Turin. Les éléments de la mission Rostagnat pourrait être une des composantes de la réflexion. Diagnostic et analyse prospective multicritères et multimodale (urbanisation, développement économique, mobilité...) de l'évolution prévisible des déplacements sur les communes d'entrées d'agglomération :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>&gt; Secteur Nord : Savoie Technolac</li> <li>&gt; Secteur Sud : Saint-Jeoire-Prieuré/Chignin – La Ravoire</li> <li>&gt; Secteur Ouest : Cognin</li> </ul> <p>Mise en évidence des besoins de mise à niveau des infrastructures, en fonction des secteurs, sur le moyen-long terme (voiries urbaines, axes de liaisons et de transit, etc.) en intégrant tous les modes de déplacements (marche, vélo, transports collectifs...).</p> <p>Définition d'actions permettant d'agir efficacement en faveur d'une diminution et d'une fluidification des flux suivant les secteurs : aménagements de voirie (VRU, réseau de distribution...), vitesse de circulation, actions multimodales, management de la mobilité...</p> <p><b>Observatoire :</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>&gt; suivi de l'évolution du trafic routier sur les secteurs sensibles notamment en fonction des actions mises en œuvre au titre du PLUi HD</li> <li>&gt; suivi de l'évolution des pratiques de mobilité.</li> </ul>				
<b>Traduction réglementaire dans le PLUi</b>	Aucune				
<b>Moyens humains et financiers</b>	<table border="1"> <tr> <td>Humains</td> <td></td> </tr> <tr> <td>Financiers</td> <td>Études</td> </tr> </table>	Humains		Financiers	Études
Humains					
Financiers	Études				
<b>Partenariats envisagés</b>	État, Métropole Savoie, Conseil Départemental de la Savoie, concessionnaires autoroutiers, Région AURA, SNCF.				
<b>Calendrier</b>	Long terme				



# ACTION RF1

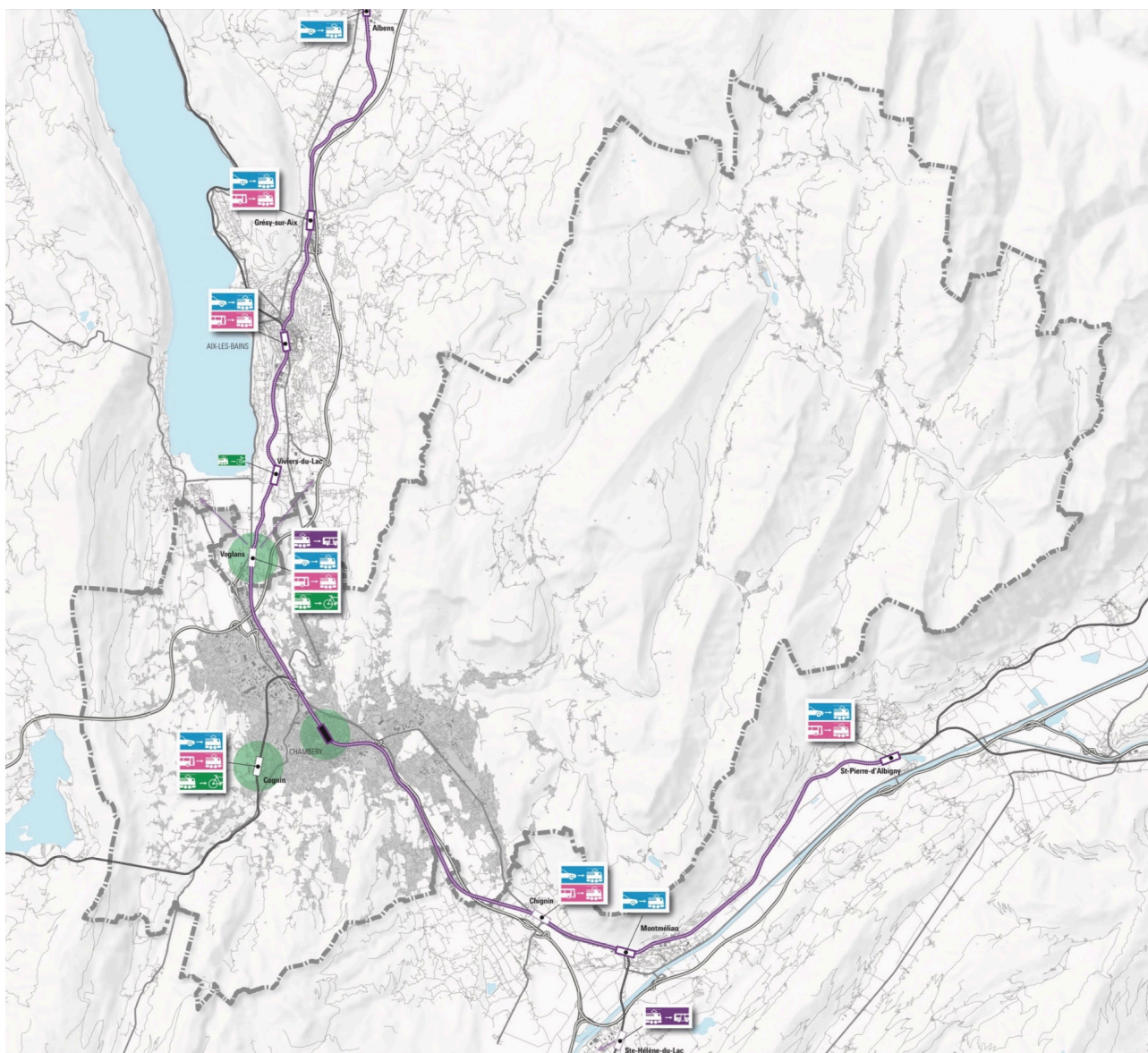
Développement d'une desserte ferroviaire sur l'arc St-Pierre-d'Albigny – Chambéry – Aix-les-Bains – Albens ainsi qu'en direction de l'Avant-Pays Savoyard, de l'Isère et de la Haute-Savoie



ÉCHELLE DE PERTINENCE  
Au-delà du territoire








SYNTHÈSE DE L'ACTION		ÉLÉMENTS DE CONTEXTE
<b>Type d'action à engager</b>	Conseil-ingénierie   programmation   communication	L'analyse des données de mobilité montre une augmentation des échanges entre le Grand Chambéry et les EPCI limitrophes (axe St-Pierre-d'Albigny – Chambéry – Aix-les-Bains – Albens) mais également de l'Avant-Pays Savoyard, de l'Isère et de la Haute-Savoie. La consolidation de cet axe a une cohérence en terme d'aménagement du territoire.
<b>Objectifs</b>	<p>Valoriser l'infrastructure et les services ferroviaires existants pour les déplacements de l'arc St-Pierre-d'Albigny – Chambéry – Aix-les-Bains – Albens ainsi qu'en direction de l'Avant-Pays Savoyard, de l'Isère et de la Haute-Savoie.</p> <p>Soutenir l'émergence sur ces axes d'une desserte fréquente, à cadence régulière et à large amplitude.</p> <p>Améliorer l'offre ferroviaire sur le territoire.</p> <p>Assurer une articulation optimisée des réseaux urbains et non-urbains autour des gares et haltes.</p> <p>Assurer un accès aux grands pôles économiques à partir de l'axe ferroviaire.</p> <p>Assurer des connexions avec les infrastructures touristiques.</p>	<p>Les axes routiers tendant vers la saturation et la circulation automobile engendrant des effets néfastes sur l'environnement, il est nécessaire de penser à une solution capacitaire et durable de transport. L'infrastructure ferroviaire irriguant cet axe représente à ce titre une opportunité à saisir.</p> <p>L'offre de TER sur cette ligne, notamment entre Chambéry et Aix-les-Bains, est aujourd'hui déjà conséquente, avec des temps de parcours très compétitifs face à la voiture. Cependant, elle est peu valorisée auprès du public et peu lisible. Son ampleur et sont attrait ne sont pas suffisamment connus des usagers potentiels.</p> <p>Atout supplémentaire, l'infrastructure ferroviaire dispose encore d'une réserve de capacité permettant d'envisager une amélioration voire un renforcement de l'offre.</p> <p>L'enjeu est de valoriser l'offre existante et de mieux l'ajuster au plus près des besoins :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>&gt; des pendulaires : fréquence et cadencement régulier de l'horaire, amplitude étendue,</li> <li>&gt; des professionnels en déplacements : amplitude étendue, horaires facilitant les allers-retours sur la demi-journée, correspondances optimisées avec les liaisons de/vers Grenoble, Annecy, Lyon, Genève, Paris, etc.</li> <li>&gt; des déplacements touristiques et de loisirs : connexions optimales en été et en hiver entre les points de desserte Grandes lignes et les stations de montagne.</li> </ul>
<b>Pilotage</b>	Région Auvergne Rhône-Alpes (AURA)	

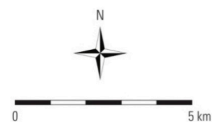
DÉVELOPPEMENT DE L'ACTION					
<b>Description de l'action / modalités de mise en œuvre</b>	<p>Optimisation des dessertes (liaisons, arrêts) en adéquation avec la structure des déplacements du bassin de vie.</p> <p>Optimisation des politiques d'arrêts, des cadences, de la fréquence, de l'amplitude de service.</p> <p>Étude de réouverture des gares/haltes d'interconnexion avec les réseaux urbains et non-urbains :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>&gt; Cognin (desserte du sud-ouest de l'agglomération)</li> <li>&gt; Viviers/Voglans (desserte de Savoie Technolac et de l'aéroport)</li> <li>&gt; Sainte-Hélène-du-Lac (desserte d'Alpespace) avec une coordination de l'offre de services avec la gare de Montmélian</li> <li>&gt; Chignin (desserte Sud de l'agglomération)</li> </ul> <p>Évaluation de l'opportunité de nouveaux points de desserte ferroviaire</p> <p>Tarifification simplifiée et intégrée (rail/bus /vélo/rabattements zones d'activités et haltes ferroviaires...)</p> <p>Communication et opérations de promotion intégrées</p> <p>Coordination avec l'urbanisme : évaluation des possibilités de développement autour des haltes</p>				
<b>Traduction réglementaire dans le PLUi</b>	Règlement et/ou zonage permettant le développement de gares/haltes d'interconnexion.				
<b>Moyens humains et financiers</b>	<table border="1"> <tr> <td>Humains</td> <td>Équipe-projet au sein Grand Chambéry</td> </tr> <tr> <td>Financiers</td> <td> <ul style="list-style-type: none"> <li>&gt; Études</li> <li>&gt; Foncier</li> <li>&gt; Aménagements</li> <li>&gt; Exploitation</li> </ul> </td> </tr> </table>	Humains	Équipe-projet au sein Grand Chambéry	Financiers	<ul style="list-style-type: none"> <li>&gt; Études</li> <li>&gt; Foncier</li> <li>&gt; Aménagements</li> <li>&gt; Exploitation</li> </ul>
Humains	Équipe-projet au sein Grand Chambéry				
Financiers	<ul style="list-style-type: none"> <li>&gt; Études</li> <li>&gt; Foncier</li> <li>&gt; Aménagements</li> <li>&gt; Exploitation</li> </ul>				
<b>Partenariats envisagés</b>	Région AURA travail conjoint avec la SNCF, les EPCI desservis, Métropole Savoie pour une coordination avec les AOM et une optimisation des dessertes bus.				
<b>Calendrier</b>	Moyen terme				



Elaboration du plan local d'urbanisme intercommunal  
**Déplacements**

### Desserte ferroviaire de type RER Opportunités multimodales du point de vue du Grand Chambéry

-  Gare de Chambéry (large palette de prestations multimodales)
-  Gares et haltes existantes
-  Nouvelles haltes envisagées (réactivation ou création)
-  Desserte de type « RER » fréquente et cadencée sur l'axe St-Pierre-d'Albigny - Chambéry - Aix-les-Bains - Albens
  
-  Site intéressant pour une offre P+R nouvelle sur halte ferroviaire
-  Site intéressant pour un hub TC sur halte ferroviaire (connexion voire rabattement des lignes TC non-urbaines)
-  Halte ferroviaire intéressante pour navette vers pôle d'activité
-  Halte ferroviaire intéressante pour trajet terminal en vélo (box)
-  Diffusion piétonne à partir des haltes (rayon de 10' à pied, sur le périmètre de l'agglomération)
-  Site d'intérêt stratégique (à valoriser/développer en priorité)



29027N-016-4 / PH6SBD / 11.12.18

# ACTION RF3

Soutien au projet du tunnel ferroviaire Lyon – Turin et à ses accès français / Priorité Fret



ÉCHELLE DE PERTINENCE  
Au-delà du territoire

SYNTHÈSE DE L'ACTION		ÉLÉMENTS DE CONTEXTE
<b>Type d'action à engager</b>	Conseil-ingénierie   communication	<p>L'axe de la VRU tend vers la saturation avec une circulation automobile engendrant des effets néfastes sur l'environnement (Plan local qualité de l'air sous pilotage préfectoral).</p> <p>Augmentation forte du trafic sur la VRU (+ de 100 000 véhicules/jour) est observée :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>&gt; véhicules légers : 19,6 millions au péage de Chambéry Nord en 2016 (17,4 millions en 2010 , + 2 % par an),</li> <li>&gt; poids lourds : 3,16 millions sur la section Nord de la VRU en 2017 (2,84 millions en 2007)</li> </ul> <p>Il existe un risque de transfert des flux poids-lourds du tunnel du Mont Blanc (classement potentiel par l'Unesco du site du Mont Blanc et doublement tunnel du Fréjus ). On constatait déjà une augmentation de + 6,1 % au tunnel du Fréjus entre 2017 et 2018.</p> <p>Les projets de contournements autoroutiers Est puis Ouest ont été abandonnés respectivement dans les années 80 et 2014.</p>
<b>Objectifs</b>	<p>Diminuer la dépense publique en optimisant les coûts et en positionnant ce projet d'accès côté français dans sa véritable dimension européenne</p> <p>Améliorer la qualité de l'air par un transfert modal de marchandises de la route vers le rail.</p> <p>Sécuriser la traversée routière de la cluse chambérienne par une diminution du nombre de poids lourds (PL) circulant</p> <p>Amélioration de la desserte TGV internationale des gares de Chambéry, Aix-Les-Bains et Annecy (gain de temps) ainsi que Grenoble (connexion facilitée par le Grésivaudan) et Genève.</p>	
<b>Pilotage</b>	État	

DÉVELOPPEMENT DE L'ACTION		
<b>Description de l'action / modalités de mise en œuvre</b>	<p>Fédérer l'ensemble des acteurs autour du projet de tunnel mixte Fret/Voyageurs pour rendre possible le financement des accès français dans un contexte de finances publiques contraint :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>&gt; Groupes de réflexion et de travail</li> <li>&gt; Réflexion sur les implications foncières</li> <li>&gt; Communication intégrée</li> </ul> <p>La perspective offerte dans la future Loi d'Orientation des Mobilités de réétudier les accès au tunnel de base et leurs phasages viendra utilement éclairer cette option tout en restant dans le cadre de la déclaration d'utilité publique de 2013. Elle devra également renforcer la place du PEM de Chambéry dans sa vocation «voyageurs».</p>	
<b>Traduction réglementaire dans le PLUi</b>	Aucune	
<b>Moyens humains et financiers</b>	Humains	Soutien technique
	Financiers	
<b>Partenariats envisagés</b>	Grand Chambéry, Grand Lac, Cœur de Savoie, Région AURA, Conseil Départemental de la Savoie.	
<b>Calendrier</b>	Fonction des décisions de l'État	

## ZOOM SUR CERTAINES ACTIONS

# ACTION RR1

## Mise à niveau des échangeurs autoroutiers et VRU



ÉCHELLE DE PERTINENCE  
Agglomération

SYNTHÈSE DE L'ACTION		ÉLÉMENTS DE CONTEXTE
<b>Type d'action à engager</b>		Le trafic autoroutier croît en moyenne de 2,5 % par an depuis 2010 au niveau des barrières de péage de Chignin et Chambéry nord. Sur la VRU, l'augmentation est de 0,7 %/an sur la même période. De ce fait, des problèmes de congestion sont observés sur certains secteurs.
<b>Objectifs</b>	Améliorer le fonctionnement et la capacité des infrastructures routières existantes Favoriser une utilisation multimodale des infrastructures routières	Dans le but de valoriser l'utilisation des infrastructures existantes, d'utiliser le sol de manière rationnelle certaines actions visent à améliorer le fonctionnement du réseau actuel. Concernant l'échangeur autoroutier de Chambéry nord, l'État via son concessionnaire APRR a prévu son réaménagement afin d'améliorer la fluidité du trafic à l'approche de la barrière de péage et de renforcer la sécurité en résorbant des points noirs accidentogènes.
<b>Pilotage</b>	État via APRR	Concernant la VRU, l'État a mis en place une gestion dynamique des vitesses en lien avec la densité du trafic. Ainsi, afin de limiter les risques d'accident et de fluidifier la circulation, les vitesses peuvent être abaissées à 70 ou à 50 km/h lorsque la circulation est très soutenue, notamment aux heures de pointe. Par ailleurs, l'État va prochainement réviser le schéma directeur de signalisation sur la VRU permettant ainsi de mieux diffuser le trafic sur les échangeurs de cette voie rapide avec davantage de quartiers de ville de Chambéry qui seront signalés. Enfin, en cohérence avec le projet d'aménagement du Centre Nord de la ville centre, des études sont menées sur le réaménagement de l'échangeur Cassine afin de permettre le développement du quartier et de sécuriser les points de raccordement avec le réseau local.

DÉVELOPPEMENT DE L'ACTION		
<b>Description de l'action / modalités de mise en œuvre</b>	Aménagement de l'échangeur AREA Chambéry Nord Gestion dynamique du trafic sur la VRU et ses accès (régulation de la vitesse selon le niveau de charge, préconisations en cas de congestion, etc.) Gestion du trafic en temps réel (centre de supervision urbain, etc.) Étude du transfert de la VRU par l'état au gestionnaire - concessionnaire des autoroutes APRR.	
<b>Traduction réglementaire dans le PLUi</b>	Règlement et /ou zonage permettant la réalisation de l'opération	
<b>Moyens humains et financiers</b>	Humains	
	Financiers	<ul style="list-style-type: none"> <li>&gt; Études</li> <li>&gt; Foncier</li> <li>&gt; Aménagements</li> </ul>
<b>Partenariats envisagés</b>	État, concessionnaires autoroutiers, communes concernées, Conseil Départemental de la Savoie Grand Chambéry	
<b>Calendrier</b>	Moyen terme	

# ACTION RR1

Mise à niveau des échangeurs autoroutiers et VRU



## ZOOM SUR CERTAINES ACTIONS

# ACTION RR2

## Mise à niveau multimodale des infrastructures routières à proximité des échangeurs



ÉCHELLE DE PERTINENCE  
Agglomération

SYNTHÈSE DE L'ACTION		ÉLÉMENTS DE CONTEXTE
<b>Type d'action à engager</b>	Conseil-ingénierie   programmation   communication	<p>Cette action est complémentaire à la précédente et participe à la réduction des phénomènes de congestion.</p> <p>Elle consiste à offrir des solutions multimodales dans les principaux nœuds du réseau autoroutier et de la VRU.</p> <p>L'intention est d'une part, de permettre le rabattement le plus en amont possible des zones urbaines sur des liaisons en transports collectifs (voire cyclables) attrayantes à destination du coeur de l'agglomération.</p> <p>Il s'agit d'autre part, de proposer des sites adaptés au covoiturage à proximité des accès autoroutiers.</p> <p>Les conditions d'accès et la qualité de service sont essentielles au succès de la mesure.</p> <p>Une communication ciblée est aussi à déployer afin d'informer de l'existence et de l'avantage offert par ces services.</p>
<b>Objectifs</b>	Offrir des solutions multimodales à proximité des échangeurs du réseau autoroutier et de la VRU	
<b>Pilotage</b>	Grand Chambéry	

DÉVELOPPEMENT DE L'ACTION	
<b>Description de l'action / modalités de mise en œuvre</b>	<p>Étude pour le développement de pôles de rabattement au niveau des échangeurs :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>&gt; échangeur n°11 (Villarcher) : création d'une aire de covoiturage de 90 places</li> <li>&gt; échangeur A43 Chambéry Nord : connexion multimodale à l'autoroute</li> <li>&gt; échangeur n° 14 (Landiers / La Motte-Servolex) : rabattement en voiture depuis l'autoroute (A41/A43) sur le réseau urbain Chrono, connexion entre les lignes de cars régionales et le réseau urbain Chrono, covoiturage - Etude traitement point noir cyclable au niveau de l'échangeur n° 14 de La Motte Servolex</li> <li>&gt; échangeur n°15 (La Boisse) : création d'une liaison directe bus entre les Landiers Sud et l'avenue de la Boisse sans passer par l'échangeur - Etude traitement point noir cyclable au niveau de l'échangeur n° 15 entre l'avenue Mendès France et le PAE de Bissy</li> <li>&gt; échangeur n° 16 (La Cassine) : rabattement en voiture depuis la VRU sur le réseau urbain Chrono et le réseau cyclable</li> <li>&gt; échangeur n° 18 (La Garatte) : rabattement en voiture depuis la VRU sur le réseau cyclable (voie des quais de La Leysse en particulier) (foncier contraint à étudier)</li> <li>&gt; échangeur n° 19 (La Peysse) : rabattement en voiture depuis la VRU sur le réseau urbain Chrono, parking de covoiturage (foncier contraint à étudier)</li> <li>&gt; échangeur n° 20 (Bois-Plan) : parking de covoiturage (extension)</li> <li>&gt; échangeur Chignin : étude réactivation de la halte de Chignin (desserte RER) : rabattement en voiture depuis l'autoroute (A43) sur le RER, connexion entre les lignes de cars régionales et le RER</li> </ul>
<b>Traduction réglementaire dans le PLUi</b>	Règlement et /ou zonage cohérent avec le développement de pôles d'échanges multimodaux
<b>Moyens humains et financiers</b>	Humains
	Financiers
<b>Partenariats envisagés</b>	État, Conseil Départemental de la Savoie, , communes concernées, concessionnaires autoroutiers, STAC
<b>Calendrier</b>	Moyen terme

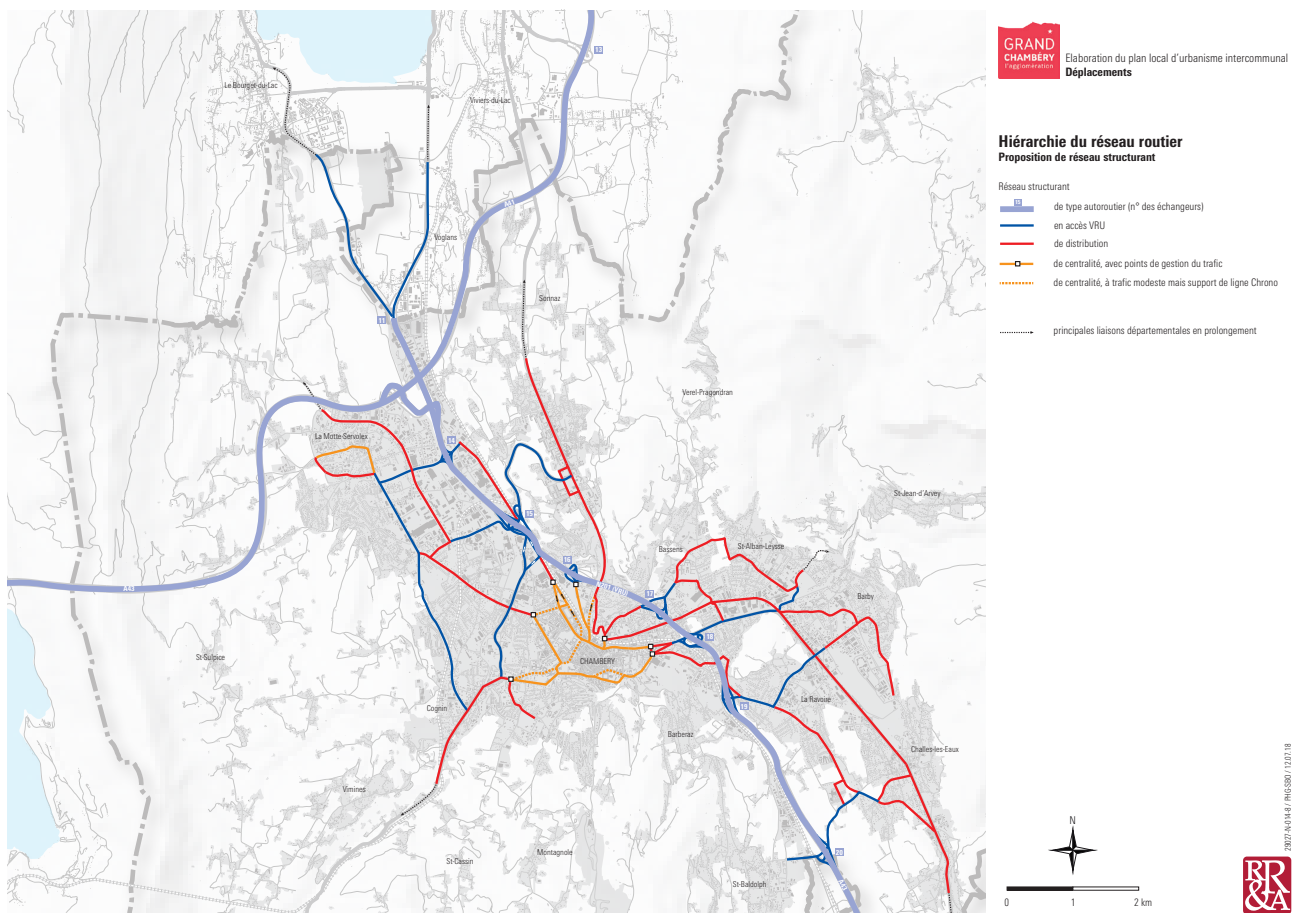
# ACTION RR6

Hiéarchisation du réseau routier



ÉCHELLE DE PERTINENCE  
Agglomération

SYNTHÈSE DE L'ACTION		ÉLÉMENTS DE CONTEXTE
Type d'action à engager		En zone péri-urbaine, le trafic a augmenté de 1 %/an en moyenne entre 2012 et 2017 sur les voiries structurantes de l'agglomération.  Il n'existe actuellement pas de hiérarchie routière clairement définie. Il y a donc lieu de préciser la vocation des principales voiries de l'agglomération et d'en assurer une gestion et un aménagement en adéquation avec cette vocation.
Objectifs	<p>Définir une hiérarchie du réseau :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>&gt; Adopter une hiérarchisation des voiries structurantes permettant ainsi de bénéficier d'un document de planification qui définit les principaux usages des voiries majeures de l'agglomération.</li> <li>&gt; Permettre notamment d'identifier et de préserver certains axes de circulation en maintenant un bon niveau de fluidité du trafic à l'aide d'aménagements appropriés ou de mesures de gestion du trafic.</li> <li>&gt; Agir en faveur d'une diminution du trafic au sein des centralités et des quartiers.</li> </ul>	<p>Cette réflexion sur l'organisation du réseau viaire doit permettre par ailleurs une mise en adéquation des aménagements et de la gestion des carrefours, en fonction de la vocation et des caractéristiques multimodales de chaque axe : itinéraire de transit et d'accès au réseau autoroutier, liaison entre quartiers et pôles du territoire, desserte locale, axe en transports collectifs majeur, itinéraire cyclable d'agglomération, axe piéton magistral, etc.</p> <p>Cette approche multimodale est essentielle pour la cohérence d'ensemble des différents réseaux.</p>
Pilotage	Grand Chambéry	



## DÉVELOPPEMENT DE L'ACTION

<b>Description de l'action / modalités de mise en œuvre</b>	<p>Le principe de classement est d'identifier la partie du réseau viaire correspondant uniquement au <b>réseau structurant</b>. Celui-ci comporte 3 niveaux distincts :</p>		
	<p><u>Le réseau en accès VRU :</u></p> <p>Il est constitué des voiries permettant un accès direct à la VRU, dont le trafic est élevé (supérieur à 10 000 véh/j) et dont la fonction première à préserver est la fonction circulatoire.</p> <p>Sur ces voiries, les aménagements réalisés doivent permettre un bon écoulement des trafics automobile et bus lorsqu'elles sont supports de ligne Chrono.</p> <p>Quelques règles d'usages ou d'aménagement à poursuivre :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>&gt; Limiter le nombre de carrefour sur ces axes.</li> <li>&gt; Donner une priorité de gestion à l'axe principal dans les carrefours.</li> <li>&gt; Éviter les carrefours à priorité à droite (Stop ou cédez le passage sur les voies latérales, feux, giratoire en principe seulement aux intersections avec un autre axe structurant).</li> <li>&gt; Éviter de créer de nouveaux accès riverains.</li> <li>&gt; Privilégier les arrêts de bus qui maintiennent un bon niveau de fluidité de circulation sur l'axe (possibilité de dépassement d'un bus à l'arrêt).</li> <li>&gt; Éviter les stationnements publics le long des voiries.</li> <li>&gt; Limitation de vitesse : 50 ou 70 km/h – Zones 30 déconseillées</li> <li>&gt; Séparation physique entre les voies de circulation VL et les modes actifs.</li> <li>&gt; Préserver une bonne fluidité de circulation des bus urbains.</li> <li>&gt; Offrir si possible un traitement paysager soulignant le caractère structurant de l'axe.</li> </ul>	<p><u>Le réseau de distribution :</u></p> <p>Il est constitué des voiries support des lignes de bus Chrono (A, B, C et D) et également des voiries dont le trafic est élevé (supérieur à 10 000 véh/j) en dehors des accès directs à la VRU.</p> <p>Sur ces voiries, les aménagements doivent favoriser la circulation des bus dans un souci d'efficacité et de maintien d'une vitesse commerciale élevée.</p> <p>Quelques règles d'usages ou d'aménagement à poursuivre :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>&gt; Donner une priorité de gestion à l'axe principal dans les carrefours.</li> <li>&gt; Limiter le nombre d'accès riverains.</li> <li>&gt; Éviter les carrefours à priorité à droite (Stop ou cédez le passage sur les voies latérales, feux, giratoire en principe seulement aux intersections avec un autre axe structurant).</li> <li>&gt; Donner une priorité aux bus urbains dans les carrefours.</li> <li>&gt; Privilégier les arrêts de bus sur chaussée. Dans certains cas particuliers, maintenir la possibilité de dépassement d'un bus à l'arrêt – notamment lorsque la fluidité du trafic l'impose.</li> <li>&gt; Limitation de vitesse : 50 km/h – Zones 30 ponctuelles autorisées.</li> <li>&gt; Limiter le nombre de plateaux et autres aménagements difficilement compatibles avec une circulation de bus à haut niveau de service.</li> <li>&gt; Traitement possible d'espaces cycles en bande le long de la voirie et trottoirs pour les piétons.</li> <li>&gt; Offrir si possible un traitement paysager soulignant le caractère structurant de l'axe.</li> </ul>	<p><u>Le réseau de centralité :</u></p> <p>Il est constitué des voiries structurantes de « centre-ville ».</p> <p>Sur ces voiries, les aménagements doivent permettre de maîtriser et diminuer les flux de trafic et de favorisant les modes actifs en lien avec une fréquentation accrue des espaces.</p> <p>Lorsqu'elles sont support de ligne Chrono, les aménagements doivent permettre de donner la priorité au bus urbains dans les carrefours.</p> <p>Par ailleurs, situées en centre-ville, une attention particulière devra être portée à la qualité des espaces publics.</p>
<b>Traduction réglementaire dans le PLUi</b>	Objectifs généraux dans l'OAP Déplacements		
<b>Moyens humains et financiers</b>	Humains		
	Financiers	<ul style="list-style-type: none"> <li>&gt; Études</li> <li>&gt; Jalonnement</li> <li>&gt; Aménagements</li> </ul>	
<b>Partenariats envisagés</b>	Conseil Départemental de la Savoie, communes concernées		
<b>Calendrier</b>	Moyen terme		



# ACTION PM1

Pôles d'échanges multimodaux (PEM)



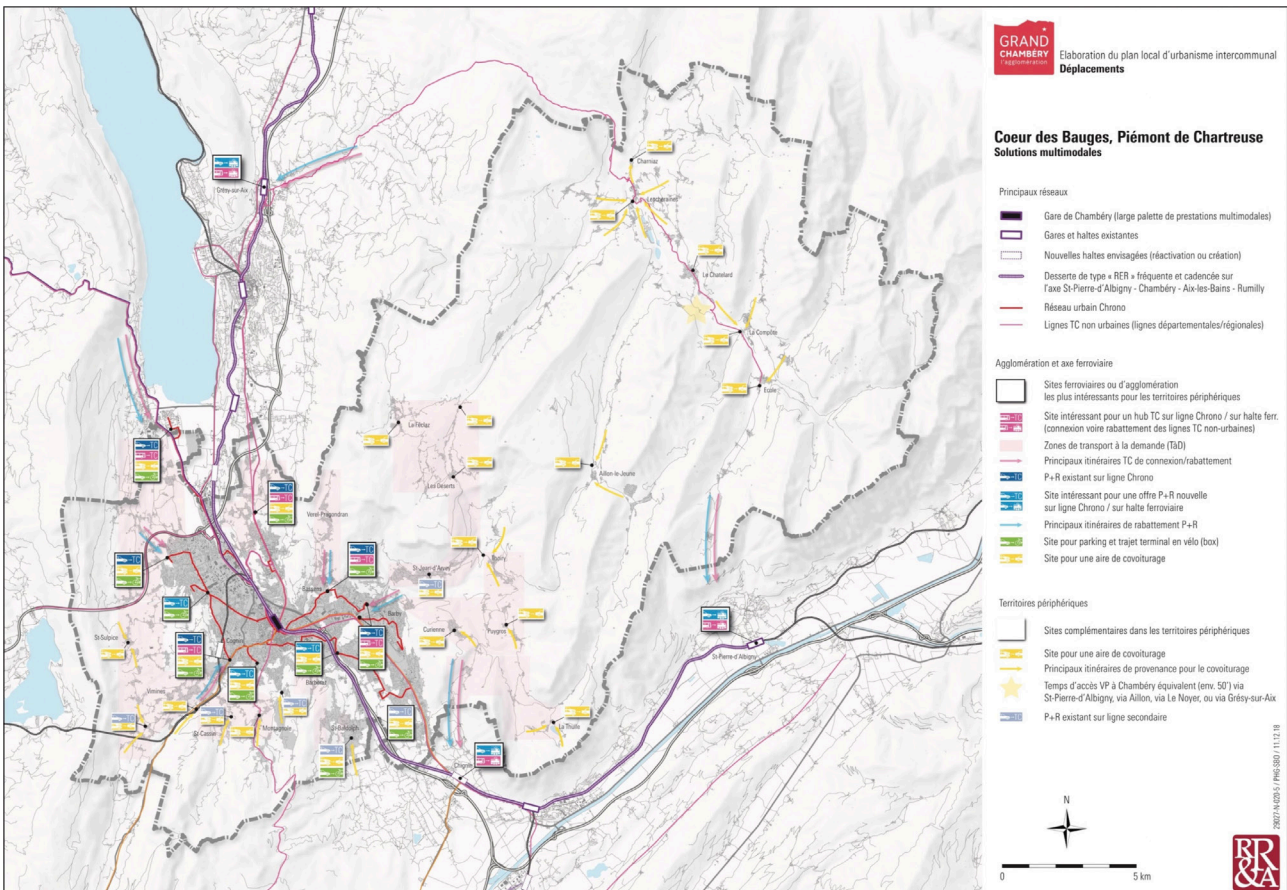
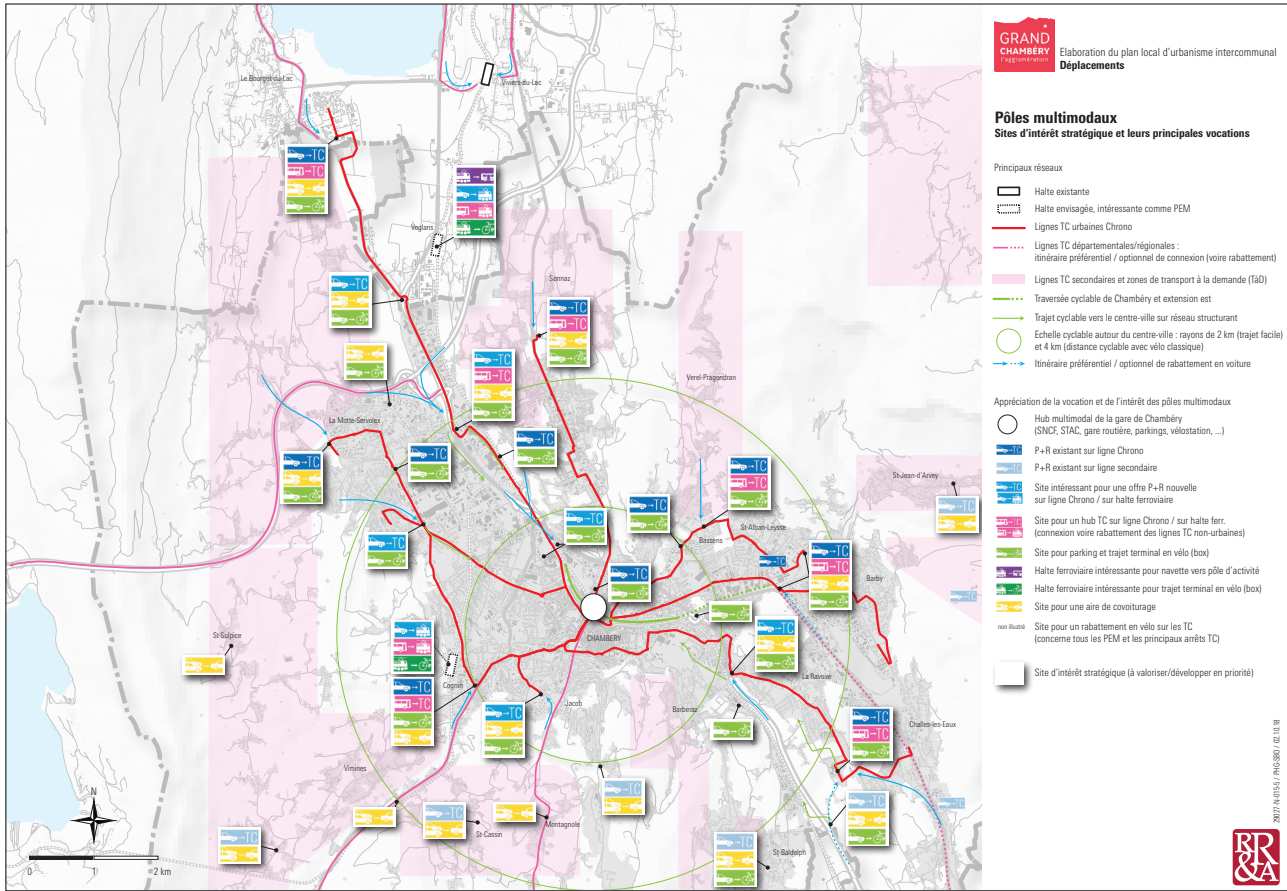
SYNTHÈSE DE L'ACTION		ÉLÉMENTS DE CONTEXTE
<b>Type d'action à engager</b>	Conseil-ingénierie   programmation   communication	On observe dans la population une évolution de plus en plus « multimodale » des pratiques de mobilité, qui s'explique aussi bien par des raisons d'efficacité, d'économie, d'environnement, d'organisation familiale, etc.  Afin d'y répondre, mais aussi dans un objectif d'économie de moyens, le développement des réseaux et services de mobilité est pensé toujours plus dans une logique de complémentarité et de synergies.
<b>Objectifs</b>	Renforcer les synergies et complémentarités entre les réseaux de transports et entre les modes de déplacements  Permettre le choix du mode de déplacement le mieux adapté à chaque besoin  Assurer l'efficacité des échanges dans les PEM  Développer une gamme de services dans les PEM	Dans ce contexte, le développement des pôles multimodaux est un enjeu majeur. Que ce soit pour mieux interconnecter les différents réseaux de transports en commun ou pour faciliter l'utilisation combinée de plusieurs modes de transport, les pôles d'interconnexion et d'échanges ont une importance stratégique dans le dispositif global de mobilité.  Les pôles multimodaux n'ont pas tous la même vocation. Les points d'interconnexion pertinents sont naturellement dictés par la structure des réseaux. Les fonctions d'échanges qu'un site peut assurer dépendent de son accessibilité, mais aussi des destinations qu'il permet d'atteindre efficacement. Ceci étant, le succès d'un site est aussi influencé par la diversité des solutions de mobilité et des services qui peuvent y être proposés. Certains pôles multimodaux sont ainsi appelés à devenir de véritables lieux de centralité, contribuant à structurer le territoire. Leur grande accessibilité multimodale en font également des lieux stratégiques pour le développement urbain.  La planification des pôles multimodaux doit donc s'inscrire dans une démarche fortement interdisciplinaire : interconnexion des différents réseaux de mobilité, traitement de qualité des espaces d'échanges, intégration urbaine et paysagère, programmation, maîtrise des nuisances, etc.
<b>Pilotage</b>	Grand Chambéry	

DÉVELOPPEMENT DE L'ACTION	
<b>Description de l'action / modalités de mise en œuvre</b>	Études pour le déploiement d'un dispositif de pôles d'interconnexion et d'échanges multimodaux, localisés et aménagés en adéquation avec la vocation de chaque site : <ul style="list-style-type: none"> <li>&gt; interfaces entre réseaux (rail, urbain, interurbaines, transport à la demande, etc.)</li> <li>&gt; parcs de rabattement (voiture, vélos, ...) sur les réseaux TC urbain et ferroviaire</li> <li>&gt; parcs de rabattement voiture et abris à vélos sur les réseaux cyclables structurants (usage du vélo en trajet terminal)</li> <li>&gt; parcs de covoiturage en particulier à proximité des échangeurs, dans les secteurs périurbains et dans le secteur des Piémonts</li> <li>&gt; Poches de stationnement voitures/vélos à proximité des arrêts de TC et aux abords des axes routiers de distribution</li> </ul> À cet effet, la valorisation des sites existants pertinents et la prise en compte des projets sont à étudier dont en particulier : <ul style="list-style-type: none"> <li>&gt; création d'un parc de stationnement multimodal Cassine</li> <li>&gt; création d'un pôle d'échange multimodal Savoie Technolac</li> <li>&gt; création de pôles d'échanges multimodaux secteur Sud de l'agglomération</li> <li>&gt; création d'un pôle d'échanges multimodal en amont de Cognin</li> <li>&gt; création d'un pôle d'échanges multimodal terminus Université Jacob</li> <li>&gt; création/réactivation de haltes ferroviaires</li> <li>&gt; appui au développement de nouveaux services par les acteurs concernés dans les sites pertinents (véhicules en libre service, taxis, livraisons d'achats, etc.)</li> <li>&gt; appui au développement de produits tarifaires intégrés et combinés (multi-réseaux, multimodes, etc.)</li> <li>&gt; mise en place d'une planification pluridisciplinaire des sites (emprises et intégration, programmation, services, valorisation urbaine, etc.)</li> </ul>
<b>Traduction réglementaire dans le PLUi</b>	Règlement et /ou zonage cohérent avec le développement de pôles d'interconnexion et d'échanges multimodaux Objectifs généraux dans l'OAP Déplacements
<b>Moyens humains et financiers</b>	Humains  Financiers <ul style="list-style-type: none"> <li>&gt; Études</li> <li>&gt; Foncier</li> <li>&gt; Aménagements</li> <li>&gt; Communication</li> </ul>
<b>Partenariats envisagés</b>	Communes, STAC, Agence écomobilité Savoie Mont Blanc, prestataires de services à la mobilité (parkings, libre service, autopartage, etc.)
<b>Calendrier</b>	Moyen terme

# ZOOM SUR CERTAINES ACTIONS

# ACTION PM1

## Pôles d'échanges multimodaux (PEM)



# ACTION TC1

## Schéma des axes structurants de transports en commun



ÉCHELLE DE PERTINENCE  
Ensemble du territoire

SYNTHÈSE DE L'ACTION		ÉLÉMENTS DE CONTEXTE
Type d'action à engager		Le réseau urbain a fait l'objet d'une restructuration conséquente en septembre 2016. Les principales évolutions sont envisagées en lien avec le développement urbain (desserte des secteurs à requalifier ou urbaniser). Les réseaux interurbains sont à repenser dans une logique de complémentarité optimale avec les réseaux ferroviaire et urbain, en lien avec les possibilités d'interconnexion, voire de rabattement sur ces réseaux.
Objectifs	Développer une vision du réseau de transports en commun en cohérence avec les autres réseaux de mobilité et le développement urbain. Assurer la performance du réseau de transports en commun, en adaptant les solutions au contexte des territoires traversés.	La liaison plaine/plateau nordique sera mise à l'étude en vue d'améliorer l'accès aux installations touristiques et de loisirs. <u>Amélioration de la performance</u> La vitesse commerciale des transports collectifs et la fiabilité de leurs temps de parcours sont un facteur majeur de leur attractivité, mais aussi de leur équilibre économique.
Pilotage	Grand Chambéry	La situation est aujourd'hui dégradée par endroits du fait de la congestion croissante du trafic automobile. La stratégie poursuivie doit être adaptée aux différents territoires et s'appuyer sur deux types d'interventions complémentaires : <ul style="list-style-type: none"> <li>&gt; des couloirs bus, y compris « virtuels », sur les tronçons subissant une congestion régulière, en particulier sur ceux empruntés par plusieurs lignes de transports collectifs.</li> <li>&gt; une régulation dynamique par feux tricolores, permettant de gérer, en temps réel, les flux d'accès au centre-ville et éviter son engorgement et d'assurer un passage prioritaire des bus, sur les tronçons en site propre.</li> </ul>

DÉVELOPPEMENT DE L'ACTION		
Description de l'action / modalités de mise en œuvre	Identification et création de couloirs bus, y compris virtuels, sur les secteurs subissant une congestion régulière du trafic : avenue des Ducs, RD1504, avenue de La Boisse... Prise en compte des transports en commun dans la régulation des carrefours (priorités, ...). Étude de la réorganisation des lignes interurbaines (selon possibilités d'interconnexion voire de rabattement sur les réseaux urbain et ferroviaire). Étude d'un transport par câble et d'un contournement routier pour une liaison plaine/plateau tenant compte du développement de l'activité touristique et de loisirs dans les Bauges, des difficultés topographiques et du gabarit des voiries.	
Traduction réglementaire dans le PLUi	Règlement et / ou zonage cohérent favorisant le développement du réseau de transport en commun.	
Moyens humains et financiers	Humains	
	Financiers	<ul style="list-style-type: none"> <li>&gt; Études</li> <li>&gt; Foncier</li> <li>&gt; Aménagements</li> <li>&gt; Communication</li> </ul>
Partenariats envisagés	Région AURA, Conseil Départemental de la Savoie, communes concernées, Grand Lac, Chambéry Grand Lac Économie	
Calendrier	Moyen terme	

## ZOOM SUR CERTAINES ACTIONS

# ACTION TC2

## Adaptation des transports en commun à la diversité des territoires



ÉCHELLE DE PERTINENCE  
Ensemble du territoire

SYNTHÈSE DE L'ACTION		ÉLÉMENTS DE CONTEXTE
<b>Type d'action à engager</b>	Conseil-ingénierie   programmation   communication	<p>Grand Chambéry est composée de territoires aux caractéristiques très diverses : ville centre dense de Chambéry, communes de périphéries aux centres relativement denses et accueillant des zones d'activités, villages résidentiels ou ruraux du piémont, villages de montagne.</p> <p>Chacun de ces territoires doit pouvoir bénéficier d'une solution de mobilité. Toutefois, le service offert ne peut pas être identique sur l'ensemble des territoires et doit être modulé selon le contexte.</p> <p>Entre les transports en commun « classiques » développés pour les secteurs denses, le service de transports à la demande, le covoiturage, un large spectre de solutions intermédiaires et hybrides peuvent être développées.</p> <p>Plusieurs solutions pourraient être testées de manière à avoir un système global performant à l'échelle de Grand Chambéry (services périphériques et de rabattement alimentant les lignes structurantes), etc.</p>
<b>Objectifs</b>	Développement de solutions de transports souples adaptées à la diversité des territoires. Conforter « l'effet réseau » du système de transports en commun.	
<b>Pilotage</b>	Grand Chambéry	

DÉVELOPPEMENT DE L'ACTION					
<b>Description de l'action / modalités de mise en œuvre</b>	<p>Développement de solutions souples et multimodales sur les territoires ruraux et de montagne : rabattement facilité sur les transports collectifs, le covoiturage...</p> <p>Exploration des solutions et prestations complémentaires aux transports en commun pour élargir l'amplitude horaire et spatiale du service de base (notamment : retours en soirée, garantie du retour des covoitureurs, accès aux hameaux excentrés, etc.)</p> <p>Test d'un système de « bus agile », sur les lignes de bus secondaire et de transport à la demande (lignes circulant selon un horaire défini mais adaptant leur parcours en temps réel selon les arrêts demandés)</p> <p>Test de navettes autonomes</p> <p>Étude de développement de services autour du vélo : vélobulle, vélocargo, vélos électriques, vélos à hydrogène énergie...</p>				
<b>Traduction réglementaire dans le PLU</b>	Règlement et /ou zonage cohérent avec les objectifs				
<b>Moyens humains et financiers</b>	<table border="1"> <tr> <td>Humains</td> <td></td> </tr> <tr> <td>Financiers</td> <td> <ul style="list-style-type: none"> <li>&gt; Études tests</li> <li>&gt; Foncier</li> <li>&gt; Communication</li> </ul> </td> </tr> </table>	Humains		Financiers	<ul style="list-style-type: none"> <li>&gt; Études tests</li> <li>&gt; Foncier</li> <li>&gt; Communication</li> </ul>
Humains					
Financiers	<ul style="list-style-type: none"> <li>&gt; Études tests</li> <li>&gt; Foncier</li> <li>&gt; Communication</li> </ul>				
<b>Partenariats envisagés</b>	Région AURA, communes				
<b>Calendrier</b>	Moyen terme				

# ACTION MA2

Soutien au développement de la marche



ÉCHELLE DE PERTINENCE  
Ensemble du territoire

SYNTHÈSE DE L'ACTION		ÉLÉMENTS DE CONTEXTE
<b>Type d'action à engager</b>	Conseil-ingénierie   programmation   communication	<p>La marche possède un potentiel de développement considérable pour les déplacements du quotidien, dont une part élevée s'effectue sur des distances « marchables ». Par ailleurs, elle agit favorablement sur la santé.</p> <p>Pour que la marche se développe, l'espace public doit proposer un réseau fin de cheminements offrant de bonnes conditions d'accessibilité, de sécurité et de rapidité.</p> <p>Il est préconisé d'inscrire le développement des cheminements piétons dans un schéma directeur à même de mutualiser et valoriser les efforts consentis par chaque commune. À cet effet, trois échelles d'interventions peuvent être identifiées :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>&gt; un réseau « magistral », constitué d'itinéraires emblématiques et qualitatifs (ex. promenade le long des quais de la Leysse),</li> <li>&gt; un réseau de maillage, reliant les centralités, les quartiers, les équipements, les points d'intérêts, par des itinéraires jalonnés, continus et lisibles.</li> <li>&gt; les réseaux fins de proximité, assurant la porosité de l'environnement bâti autour des lieux de vie (domicile, travail, études) et des centralités (commerces, équipements, arrêts de transports publics, etc.). Il s'agit à cet effet, d'adopter un réflexe « prise en compte de la marche à pied » à l'occasion de chaque opération d'aménagement public et privé, et de partager les bonnes pratiques d'aménagement.</li> </ul>
<b>Objectifs</b>	<p>Valoriser la marche à pied comme solution préférentielle de déplacement pour les trajets courts</p> <p>Améliorer la « marchabilité » sur le territoire de l'agglomération</p> <p>Améliorer la sécurité des piétons</p> <p>Renforcer la zone d'influence des transports en commun par l'amélioration de l'accès piéton aux arrêts</p>	
<b>Pilotage</b>	Communes	

DÉVELOPPEMENT DE L'ACTION					
<b>Description de l'action / modalités de mise en œuvre</b>	<p>Développement d'une stratégie de développement hiérarchisé des réseaux piétons (magistral, de maillage, de proximité), avec objectifs de qualité spécifiques.</p> <p>Études en vue d'un Schéma directeur piétons dans les centralités : un réseau « magistral », un réseau de maillage, les réseaux fins de proximité...</p> <p>Communication :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>&gt; mise en avant des réalisations</li> <li>&gt; jalonnement d'itinéraires (accès aux centralités et équipements, itinéraires thématiques, etc.)</li> <li>&gt; cartographie des temps d'accès à pied</li> <li>&gt; opérations de promotion de la marche</li> <li>&gt; développement des itinéraires de Pedibus pour l'accès aux écoles</li> </ul>				
<b>Traduction réglementaire dans le PLUi</b>	Aucune				
<b>Moyens humains et financiers</b>	<table border="1"> <tr> <td>Humains</td> <td></td> </tr> <tr> <td>Financiers</td> <td> <ul style="list-style-type: none"> <li>&gt; Études tests</li> <li>&gt; Foncier</li> <li>&gt; Aménagements</li> <li>&gt; Communication</li> </ul> </td> </tr> </table>	Humains		Financiers	<ul style="list-style-type: none"> <li>&gt; Études tests</li> <li>&gt; Foncier</li> <li>&gt; Aménagements</li> <li>&gt; Communication</li> </ul>
Humains					
Financiers	<ul style="list-style-type: none"> <li>&gt; Études tests</li> <li>&gt; Foncier</li> <li>&gt; Aménagements</li> <li>&gt; Communication</li> </ul>				
<b>Partenariats envisagés</b>	Communes en lien avec Grand Chambéry, Conseil Départemental de la Savoie, Agence écomobilité Savoie Mont Blanc				
<b>Calendrier</b>	Court terme				

## ZOOM SUR CERTAINES ACTIONS

# ACTION MA3

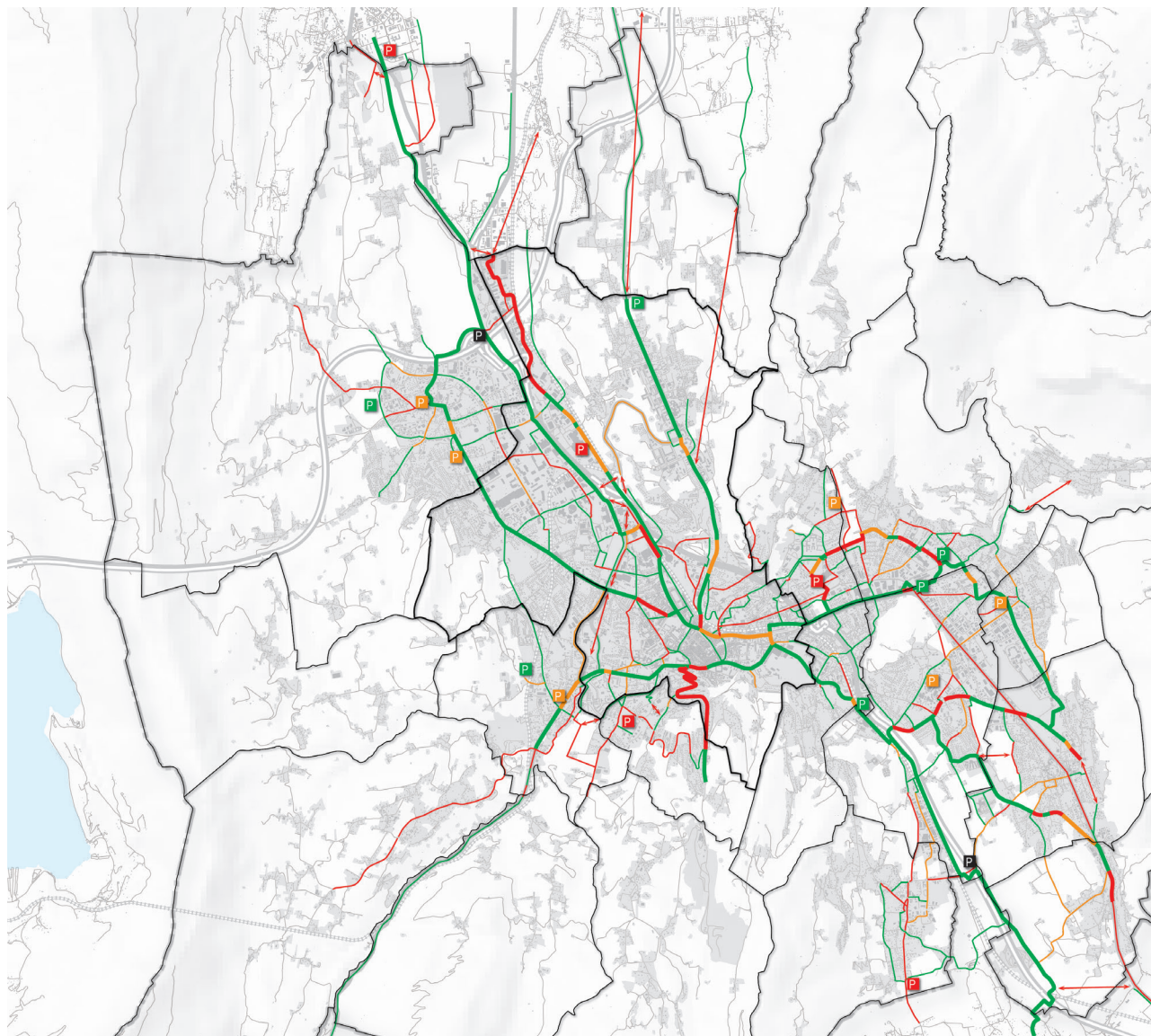
## Structurer et développer les continuités cyclables – Accompagner la pratique



ÉCHELLE DE PERTINENCE  
Ensemble du territoire

SYNTHÈSE DE L'ACTION		ÉLÉMENTS DE CONTEXTE
<b>Type d'action à engager</b>	Conseil-ingénierie   programmation   communication	40 % des trajets quotidiens parcourus en voiture font moins de 3 km (source Cerema) une distance tout à fait praticable en vélo. De plus, le développement du vélo à assistance électrique permet d'étendre sensiblement le potentiel du vélo, et de s'affranchir des contraintes de la topographie sur des distances supérieures à 7 km.
<b>Objectifs</b>	<p>Structurer et développer les continuités cyclables.</p> <p>Faciliter et sécuriser les déplacements à vélo sur le territoire de l'agglomération.</p> <p>Valoriser le vélo pour les trajets de courte et moyenne distance.</p> <p>Développer l'offre de stationnement vélos et promouvoir l'intermodalité.</p> <p>Encourager l'usage du vélo et développer des services associés dans une approche multimodale.</p>	<p>Ce moyen de déplacement très économique et bon pour la santé doit être valorisé pour tous les types de déplacements : trajets domicile-travail, déplacements professionnels, accès aux services, loisirs, livraisons, etc.</p> <p>Pour cela, il s'agit de dépasser les logiques d'interventions isolées pour déployer une stratégie véritablement globale veillant à une bonne prise en compte de ce mode de déplacement à tous les niveaux : sécurisation des voiries (aménagement cyclables ou circulation apaisée) et élimination des points noirs, jalonnement des itinéraires, offres de stationnement et de location, accompagnement de la pratique cyclable auprès de tous les publics, communication et information...</p>
<b>Pilotage</b>	Grand Chambéry	<p>Le schéma directeur cyclable dont l'objectif est d'assurer une hiérarchisation du réseau et les continuités cyclables de même que le développement de la pratique cyclable est une pièce maîtresse de cette stratégie.</p> <p>Au niveau communal, il y a lieu de faire émerger un réflexe « prise en compte du vélo » à l'occasion de chaque opération d'aménagement, et de partager les bonnes pratiques d'aménagement.</p>

DÉVELOPPEMENT DE L'ACTION									
<b>Description de l'action / modalités de mise en œuvre</b>	<p>Révision du schéma directeur cyclable (joint en annexe du PLUi HD) assurant notamment l'achèvement des liaisons structurantes entre les différents secteurs de l'agglomération, avec trois niveaux d'aménagements.</p> <p>Réalisation des continuités cyclables et traitement des points noirs.</p> <p>Raccordement des principales zones d'activités et commerciales aux voies cyclables d'agglomération.</p> <p>Jalonnement des itinéraires et orientations.</p> <p>Mise à jour de la charte des aménagements cyclables.</p> <p>Amélioration des connexions cyclables aux arrêts de transports en commun (itinéraires, confort, stationnement vélos).</p> <p>Limitation des voies en impasses et maillage fin des cheminements dans les quartiers.</p> <p>Développement de l'offre de stationnement vélos en faveur de l'intermodalité et près des pôles générateurs.</p> <p>Amélioration des connexions cyclables aux arrêts de transports en commun (itinéraires, confort, stationnement vélos).</p> <p>Conception adaptée des immeubles d'habitation et de leurs abords (local à vélos d'accès facile, etc.).</p> <p>Développement de services associés dans une approche multimodale (services de la vélostation, location, accompagnement de la pratique, plan de mobilité, vélo école, atelier de réparation,...).</p> <p>Appui aux communes pour un partage des bonnes pratiques et des principes d'aménagements et d'entretien.</p> <p>Communication et opérations de promotion.</p>								
<b>Traduction réglementaire dans le PLUi</b>	<p>Règlement et zonage cohérent avec le développement des continuités et du stationnement cyclables.</p> <p>Objectifs généraux dans l'OAP Déplacements.</p> <p>Prescriptions spécifiques sur les secteurs à enjeux via les OAP sectorielles.</p>								
<b>Moyens humains et financiers</b>	<table border="0"> <tr> <td>Humains</td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>Financiers</td> <td>&gt; Études &gt; Foncier</td> <td>&gt; Aménagements &gt; Communication</td> <td>&gt; Services</td> </tr> </table>	Humains				Financiers	> Études > Foncier	> Aménagements > Communication	> Services
Humains									
Financiers	> Études > Foncier	> Aménagements > Communication	> Services						
<b>Partenariats envisagés</b>	Communes concernées, Conseil Départemental de la Savoie, EPCI limitrophes, CGLE								
<b>Calendrier</b>	Court terme								



Elaboration du plan local d'urbanisme intercommunal  
Déplacements

### Réseau cyclable

Selon Schéma directeur des modes actifs

#### Liaison structurante :

- existante
- à améliorer
- à créer

#### Liaison secondaire :

- existante
- à améliorer
- à créer

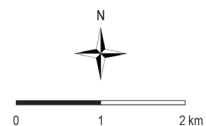
→ liaison difficile, faisabilité non avérée ou tracé à :

Parking vélo « entrant »  
(voiture vers aggio puis vélo intra aggio) :

- P existant
- P à améliorer
- P à créer

Parking vélo « sortant »  
(vélo depuis l'aggio puis covoiturage vers l'extérieur) :

- P à créer



260274012\_51/PIIG-EP\_13.12.18

## ZOOM SUR CERTAINES ACTIONS

# ACTION SE1

## Accompagnement de la population au changement



ÉCHELLE DE PERTINENCE  
Ensemble du territoire

SYNTHÈSE DE L'ACTION		ÉLÉMENTS DE CONTEXTE
<b>Type d'action à engager</b>	Conseil-ingénierie   programmation   communication	<p>Les solutions de mobilité sont multiples et relèvent d'une grande diversité d'acteurs. La population est de plus en plus sensible à des pratiques « durables » et ouverte à l'exploration de solutions nouvelles, y compris dans le domaine de la mobilité.</p> <p>En pratique, on observe cependant divers freins au changement : méconnaissance des solutions disponibles, complexité (apparente ou réelle) des solutions et de leurs modalités d'utilisation, préjugés sur l'efficacité et la souplesse, craintes sur la sécurité, etc.</p> <p>Il ne suffit pas de développer et d'intégrer les différentes offres de mobilité, encore faut-il les faire connaître, les expliquer, les valoriser, rassurer, expérimenter, etc.</p> <p>À cet effet, il s'agit de poursuivre la démarche engagée d'accompagnement et de communication.</p> <p>L'Agence écomobilité Savoie Mont Blanc, les opérateurs de transports, les employeurs, les établissements d'enseignements, sont des relais-clés.</p>
<b>Objectifs</b>	Faire la promotion de bonnes pratiques en matière de mobilité et encourager les comportements vertueux Développer des partenariats et des relais	
<b>Pilotage</b>	Grand Chambéry	

DÉVELOPPEMENT DE L'ACTION		
<b>Description de l'action / modalités de mise en œuvre</b>	<p>Diagnostic des pratiques pour conseiller et encourager</p> <p>Conception de nouveaux services</p> <p>Communication :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>&gt; expliquer le sens de l'action menée, les bénéfices escomptés,</li> <li>&gt; informer sur les offres et les solutions disponibles, mettre en avant leurs atouts (centrale de mobilité, système d'informations multimodal, etc.),</li> <li>&gt; faire connaître les projets, les nouvelles réalisations, les nouveaux produits.</li> </ul> <p>Appropriation et incitation :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>&gt; événements permettant de découvrir, de voir, de tester des solutions,</li> <li>&gt; expérimentations (par exemple au sein des entreprises),</li> <li>&gt; offres « découverte »,</li> <li>&gt; mesures d'incitation (par exemple tarification des transports collectifs avantageuse lors des pics de pollution),</li> <li>&gt; services : location de vélos, vélo école, plans de mobilités employeurs, atelier découverte multimodal...</li> </ul> <p>En faveur des :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>&gt; entreprises : plans de mobilité, mise en place d'expérimentations,...</li> <li>&gt; établissements scolaires : sensibilisation et découverte,</li> <li>&gt; organismes sociaux (public en difficulté),</li> <li>&gt; personnels de santé,</li> <li>&gt; commerçants, etc.</li> </ul>	
<b>Traduction réglementaire dans le PLUi</b>	Aucune	
<b>Moyens humains et financiers</b>	Humains	Agence écomobilité Savoie Mont Blanc, agents de Grand Chambéry, délégataire du réseau de transports urbains
	Financiers	> Communication > Services > Offres et mesures spécifiques
<b>Partenariats envisagés</b>	Communes, entreprises de transport, prestataires de services à la mobilité, entreprises, écoles, etc.	
<b>Calendrier</b>	Court terme	



# ACTION ST1

## Harmonisation des politiques de gestion du stationnement public et privé



ÉCHELLE DE PERTINENCE  
Agglomération

SYNTHÈSE DE L'ACTION		ÉLÉMENTS DE CONTEXTE
Type d'action à engager	Conseil-ingénierie   programmation   communication	La gestion du stationnement est un levier des politiques de mobilité, du fait de son influence sur l'utilisation de la voiture et des choix de mobilité.  C'est généralement le cas des centres-urbains, où la motorisation de la population tend à être plus faible qu'en périphérie. Pour autant, la pression du stationnement et son emprise sur l'espace public y restent souvent très fortes, ces espaces de centralité ayant à concilier les besoins d'accès des résidents, des actifs, des professionnels, des clients et visiteurs.
Objectifs	Assurer une gestion optimisée et rationnelle des offres de stationnement sur l'ensemble du territoire.  Inscrire la politique de stationnement dans le cadre d'une politique de transport multimodale.  Réduire l'emprise du stationnement, en particulier sur l'espace public et le foncier valorisable.	Bien que les nouvelles constructions soient supposées offrir des places en nombre approprié sur le domaine privé, on constate souvent une forte occupation du domaine public, par exemple en raison d'usages détournés de l'offre privée. Or, les mesures prises dans un secteur conduisent souvent à transférer les problèmes sur d'autres secteurs voisins.  Dans les zones d'activités, une part importante de l'espace du foncier est dévolue.  Ces éléments montrent la nécessité d'aborder la question du stationnement de manière réellement globale et transversale, au travers d'une politique cohérente et harmonisée.  Concernant le stationnement privé, l'harmonisation des ratios de dimensionnement est une exigence de la démarche PLUi HD. Elle sera adaptée en fonction des caractéristiques des territoires.
Pilotage	Grand Chambéry	Concernant le stationnement public, la stratégie d'agglomération pourra s'appuyer sur les retours d'expérience de la politique mise en place par la Ville de Chambéry, visant entre autres à réduire la pression sur le domaine public et favoriser le stationnement en ouvrage, à inciter au rabattement en entrée de ville (transports en commun, vélo, marche), à faciliter les accès de courte durée (clients, visiteurs, professionnels), y compris en zone rurale.

DÉVELOPPEMENT DE L'ACTION	
Description de l'action / modalités de mise en œuvre	<p><u>Stationnement public</u> Affectation prioritaire du stationnement sur voirie aux besoins de courte durée (clients, visiteurs, professionnels en déplacements, livraisons, dépose, etc.).  Hiérarchisation des fonctions des parkings en ouvrage et adoption d'une tarification différenciée (prise en compte du degré de centralité des ouvrages, exclusion des solutions d'abonnements pour non-résidents dans les ouvrages stratégiquement situés, etc.). À ce titre, tirer partie de l'exemple de la Ville de Chambéry.  Assurer aux collectivités la maîtrise de la politique de leur stationnement public au moyen des compétences offertes par la nouvelle législation et permettant la maîtrise de l'intérêt public lors des délégations de services d'exploitation des parkings.  Jalonnement coordonné des parkings favorisant un stationnement des véhicules de préférence sur les parkings de rabattement amont.</p> <p><u>Stationnement privé</u> Harmonisation, selon les secteurs, de l'offre de stationnement (seuils minimaux/maximaux pour l'habitat et les activités). Identification des mesures permettant d'inciter à une utilisation non détournée de l'offre de stationnement privé et à limiter les reports sur le domaine public. Encouragement au développement de l'autopartage, en alternative à la possession d'un véhicule privé.</p> <p><u>Stationnement dans les zones d'activités</u> Optimisation de l'organisation et de la gestion du stationnement dans les zones d'activités : &gt; étude de l'opportunité d'un « règlement de zone » permettant de mettre en place des pratiques vertueuses, portant notamment sur la mutualisation d'espace de stationnement, l'encouragement à la voiture partagée, etc &gt; développement d'une stratégie de remembrement des surfaces économiques, à des fins de rationalisation des espaces de stationnement, avec foisonnement et mutualisation des places tenant compte du cycle de vie des entreprises (variations du nombre d'employés)</p> <p><u>Stationnement dans les sites touristiques et de loisirs</u> Adaptation des capacités aux besoins, en cohérence avec les solutions multimodales Conception et gestion des installations de stationnement réduisant les atteintes environnementales et paysagères</p>
Traduction réglementaire dans le PLUi	Règlement cohérent avec la politique de gestion du stationnement public et privé Objectifs généraux dans l'OAP Déplacements
Moyens humains et financiers	Humains Financiers > Étude > Gestion > Communication
Partenariats envisagés	Communes, gestionnaires de parkings
Calendrier	Court terme

## ZOOM SUR CERTAINES ACTIONS

# ACTION LU2

## Les conditions d'approvisionnement des marchandises



ÉCHELLE DE PERTINENCE  
Agglomération

SYNTHÈSE DE L'ACTION		ÉLÉMENTS DE CONTEXTE
<b>Type d'action à engager</b>	Conseil-ingénierie   programmation   communication	<p>La logistique urbaine est essentielle au bon fonctionnement de l'agglomération. Elle se caractérise par une grande diversité des flux et des besoins.</p> <p>L'acheminement des marchandises a cependant des impacts en milieu urbain, qui amènent à rechercher des solutions pour mieux rationaliser le transport (taille des véhicules, trajets à vide, etc.), réduire les nuisances pour les riverains, limiter les emprises nécessaires en particulier dans les centres-villes.</p> <p>Des actions sont à considérer à différents niveaux : infrastructures et interfaces logistiques, typologie et utilisation des véhicules, pratiques des transporteurs/commerçants/clients, réglementations, etc.</p> <p>Le principe porté est d'étudier un système de livraison autour de plateformes ayant chacune son rôle dans une hiérarchie définie :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>&gt; plateforme d'accueil des poids-lourds aux portes du Grand Chambéry</li> <li>&gt; centres-relais en entrée de ville, permettant ensuite une livraison vers les destinataires ou des points-relais.</li> </ul> <p>Des mesures comme la réglementation d'accès des différents types de véhicules de livraison accompagnent la mise en œuvre de ce principe.</p>
<b>Objectifs</b>	Mieux rationaliser l'acheminement des marchandises. Réduire les nuisances et les emprises résultant de l'acheminement des marchandises.	
<b>Pilotage</b>	Grand Chambéry	

DÉVELOPPEMENT DE L'ACTION					
<b>Description de l'action / modalités de mise en œuvre</b>	<p>Étude d'un système de livraison hiérarchisé basé sur des plateformes d'accueil des poids lourds en entrée de ville, des centres-relais en ville accessibles par des véhicules de gabarit limité, le recours à de petits véhicules propres pour le « dernier km » (VAE à trois roues, fourgon électrique, etc.), des points de récupération par les destinataires</p> <p>Exploration de solutions innovantes en concertation avec les acteurs, concernant entre autres :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>&gt; la mutualisation des transports et la gestion des stocks,</li> <li>&gt; le recours à des véhicules légers et peu polluants,</li> <li>&gt; le développement des points de récupération des marchandises et colis,</li> <li>&gt; la déconnexion entre l'acte d'achat et le transport du produit (services de livraison),</li> <li>&gt; le retrait des marchandises par les commerçants sur le comptoir des transporteurs,</li> <li>&gt; la rationalisation du fonctionnement des grandes zones d'activités existantes.</li> </ul> <p>Implantation d'aires de livraison dans les centres-villes adaptées aux besoins, en termes de dimensionnement et de localisation.</p> <p>Création de centres routiers avec parkings poids-lourds gardés.</p> <p>Réglementations d'accès restrictives dans les centres et les quartiers (horaires, gabarits, émissions, etc.), zones « zéro émission » et zones à circulation restreinte.</p> <p>Implantation des activités génératrices de flux poids-lourds de préférence à proximité des accès à la VRU.</p>				
<b>Traduction réglementaire dans le PLUi</b>	Aucune				
<b>Moyens humains et financiers</b>	<table border="1"> <tr> <td>Humains</td> <td></td> </tr> <tr> <td>Financiers</td> <td> <ul style="list-style-type: none"> <li>&gt; Études tests</li> <li>&gt; Foncier</li> <li>&gt; Infrastructures</li> </ul> </td> </tr> </table>	Humains		Financiers	<ul style="list-style-type: none"> <li>&gt; Études tests</li> <li>&gt; Foncier</li> <li>&gt; Infrastructures</li> </ul>
Humains					
Financiers	<ul style="list-style-type: none"> <li>&gt; Études tests</li> <li>&gt; Foncier</li> <li>&gt; Infrastructures</li> </ul>				
<b>Partenariats envisagés</b>	Communes, acteurs économiques				
<b>Calendrier</b>	Moyen terme				

# SOMMAIRE ET TRADUCTION OPÉRATIONNELLE/RÉGLEMENTAIRE

## Traduction réglementaire/opérationnelle des actions

Numéro	Action	Traduction opérationnelle/réglementaire
RF1	Développement d'une desserte ferroviaire sur l'arc St-Pierre-d'Albigny - Chambéry - Aix-les-Bains - Albens ainsi qu'en direction de l'Avant-Pays Savoie	Règlement et/ou zonage permettant le développement de gares/haltes d'interconnexion
RF2	Nouveaux points de desserte ferroviaire	Règlement et/ou zonage permettant le développement de gares/haltes d'interconnexion
RF3	Soutien au projet Lyon - Turin / Priorité fret par un tunnel sous Chartreuse compatible avec une mixité fret/voyageurs	Règlement et/ou zonage permettant le développement du réseau de transport en commun
TC1	Schéma des axes structurants de transport en commun	Règlement et/ou zonage cohérent avec les objectifs
TC2	Adaptation des TC à la diversité des territoires	Règlement et/ou zonage cohérent avec les objectifs
TC3	Desserte des principales zones d'activités à partir des réseaux TC structurants	
TC4	Amélioration du bilan énergétique du matériel roulant	
RR1	Mise à niveau des échangeurs autoroutiers et VRU	Règlement et/ou zonage permettant la réalisation de l'opération
RR2	Mise à niveau multimodale des infrastructures routières à proximité des échangeurs	Règlement et/ou zonage cohérent avec le développement de pôles d'échanges multimodaux
RR3	Requalification multimodale des accès et traversées de la ville	Règlement et/ou zonage permettant la réalisation de l'opération
RR4	Accessibilité multimodale des nouveaux espaces urbains	Règlement et/ou zonage permettant la réalisation de l'opération
RR5	Zones à accès réglementé	
RR6	Hierarchisation du réseau routier	Objectifs généraux dans l'OAP Déplacements
ST1	Harmonisation des politiques de gestion du stationnement public et privé	Règlement cohérent avec la politique de gestion du stationnement public et privé Objectifs généraux dans l'OAP Déplacements
MA1	Extension des zones piétonnes et de rencontre dans les centres urbains	
MA2	Soutien au développement de la marche	
MA3	Structurer et développer les continuités cyclables - Accompagner la pratique	Règlement et/ou zonage cohérent avec le développement des continuités cyclables Objectifs généraux dans l'OAP Déplacements Prescriptions spécifiques sur les secteurs à enjeux via les OAP sectorielles
MA4	Développer l'offre de stationnement vélo et promouvoir l'intermodalité	
MA5	Disponibilité en tout temps des infrastructures cyclables et piétonnes	
MA6	Développement de l'offre vélos pour les loisirs et le tourisme	
MA7	Encourager l'usage du vélo et développer des services associés dans une approche multimodale	
LU1	Etude de modèles économiques adaptés aux conditions d'approvisionnement	
LU2	Transport de marchandises en ville	
LU3	Evolution réglementaire	
PM1	Pôles d'échanges multimodaux	Règlement et/ou zonage cohérent avec le développement de pôles d'interconnexion et d'échanges multimodaux Objectifs généraux dans l'OAP Déplacements
PM2	Gare de Chambéry	
PM3	Réflexion sur l'implantation de Pôles routiers et la complémentarité des réseaux tc routiers	
PM4	Qualité de Services sur les réseaux de mobilités	Règlement et/ou zonage permettant la réalisation de l'opération
SE1	Accompagnement de la population au changement	
SE2	Collaboration à l'évolution des pratiques avec les entreprises et commerces	
SE3	Politique de « retour garanti »	
SE4	Véhicules partagés en libre service	
SE5	Soutien au développement d'applications numériques	
GO1	Coordination mobilité à l'échelle du bassin de vie	
GO2	Bureau des temps	
GO3	Comité des partenaires	
GO4	Tarifification intégrée et multimodale	
GO5	Observatoire multimodal de la mobilité	
GO6	Exemplarité des pratiques dans les administrations	
GO7	Coordination avec le Plan local de qualité de l'air	
GO8	Prospectives d'évolution des infrastructures de voiries - des mesures pour anticiper et agir	

# APPROCHE FINANCIÈRE

## Pour les études :

Certaines études sont d'ores et déjà lancées, comme :

- > l'étude sur l'armature des mobilités portée par Métropole Savoie dans le cadre de la révision du volet "déplacements" du SCoT
- > l'étude d'optimisation des deux systèmes de transports (Grand Lac et Grand Chambéry) afin d'avancer sur le sujet d'une gouvernance plus intégrée au niveau de l'espace Métropole Savoie, prenant en compte les besoins de mobilité des populations de ce grand territoire (40 K€ répartis à 50/50 entre les 2 EPCI)
- > l'étude de diagnostic/préconisations sur le transport des marchandises en ville (25 K€)

Certaines études seront prochainement lancées, et notamment une étude sur les pratiques de mobilité des habitants du bassin de mobilité afin de mettre à jour les données de l'enquête ménage de 2007.

## Pour les actions opérationnelles :

- > 24 M€ sont consacrés annuellement au fonctionnement du réseau de transports en commun. Un effort d'optimisation et de rationalisation a été effectué dans le cadre du renouvellement de la DSP au 1er janvier 2019 sans dégrader le niveau et la qualité de service. L'un des objectifs est d'augmenter la fréquentation du réseau de 20% sur les 6 ans du contrat et faire progresser la couverture des dépenses par les recettes du réseau de 20 à 25%.
- > 900 K€ sont consacrés par Grand Chambéry à l'écomobilité en finançant la SPL Agence Ecomobilité Savoie Mont-blanc en tant qu'actionnaires majoritaires :
  - / 350 K€/an sur le conseil en mobilité et l'accompagnement au changement des comportements (auprès des entreprises, des administrations, des établissements scolaires,...)
  - / 550 K€/an sur la gestion des services écomobiles de l'agglomération (Vélostation - gestion des consignes et du service de location de cycles - et service Vélobulle).

## Pour les infrastructures et les investissements en matière de multimodalité :

- > Crédits du Pôle d'Échanges Multimodal de la nouvelle gare de Chambéry. Le hall de la future gare de Chambéry, d'une capacité de 1500 m<sup>2</sup>, accueillera des espaces d'information et de conseils en mobilité, et de vente de titres de train, bus, voire autopartage. La gare devient ainsi un pivot dans l'offre de déplacements, permettant aux usagers d'organiser facilement leurs voyages, quel que soit le mode de transport, ou en combinant les modes.
- > Enveloppes récurrentes "transport" :
  - / Aménagements cyclables : l'ambition politique a été portée à 500 K€ par an afin de réaliser le schéma directeur des aménagements cyclables intégré au PLUiHD et d'être au rendez-vous du plan "vélo" mis en place par le Gouvernement.
  - / 300 K€/an pour la mise en accessibilité du réseau de bus : afin de remplir l'obligation faite par la loi de 2005 sur l'accessibilité
  - / Renouvellement de la flotte de vélos et VAE de l'agglomération portée à 70 K€.

## Pour le développement du projet Territoire mobile dont les montants varient en fonction des besoins et des arbitrages pour :

- > Réaliser les infrastructures de mobilité multimodales (sites propres bus, couloirs virtuels, pôles de connexion multimodaux, ...)
- > Investir pour entretenir, renouveler et étendre les infrastructures de transport fixes (dépôts de bus, mobilier voyageur, ...) ou mobiles (matériels roulants, équipements embarqués, billettique, ...)
- > Investir avec d'autres partenaires et financeurs dans la transition énergétique et l'amélioration de la qualité de l'air (Vélos et station à hydrogène,...).

# PROJETS D'INFRASTRUCTURES

# INVENTAIRE DÉTAILLÉ

## Caractéristiques du projet

Mode	
TI	transports individuels
TC	transports en commun
MA	modes actifs
ST	stationnement
PM	pôles multimodaux
SE	services à la mobilité
MA	marchandises

Mode	Numéro	Titre projet	Commune(s)	Commentaires	Avancement
PM	1	Parc de Stationnement multimodal Cassine	Chambéry	Capacité environ 500 places (Parc multimodal) liaison gare via la passerelle - proximité Chrono B et ligne 2 du réseau Stac	À l'étude
TI	2	Sortie VRU n°16 Cassine	Chambéry	Réaménagement de sortie n°16 provenance nord - voie d'entrecroisement avec entrée n°15 - étude pour la mise en place d'une poche de stationnement avec liaison piétonne vers l'avenue de la Boisse (ligne Chrono A) et le nouveau quartier Vétrotex	À étudier
PM	3	Pôle d'échanges multimodal Savoie Technolac	Bourget-du-Lac	Pôle d'échanges multimodal et de correspondances entre Ondéa, Stac, lignes interurbaines, vélos, VL, covoiturage...	À étudier
TC	4	TCSP RD1504 entre Savoie Technolac et la VRU au giratoire de Villarcher à Voglans (extension Chambéry Centre)	La-Motte-Servolex/ Voglans	Saturation du trafic estimé à partir de 2020. Cet équipement permettrait notamment de maintenir la fluidité de l'axe et un maintien de la vitesse commerciale des bus.	À étudier
TI	5	Aménagement de l'échangeur AREA Chambéry Nord	La-Motte-Servolex/ Chambéry	Création de trois parkings de covoiturage au niveau de la Motte Servolex (Zone de l'Erier), de Villarcher (Contorama) et de la Cassine - modification des échangeurs au niveau des Landiers Nord pour permettre un accès direct à l'autoroute direction Annecy	À l'étude
PM	6	Réflexion sur la desserte interurbaine et de tourisme / pôle routier sur un périmètre élargi	À définir	Optimisation et interconnexion des transports collectifs urbains et interurbains recherchées	À étudier
PM	7	Extension du Parc de covoiturage Bois Plan - création d'un pôle d'échanges multimodal secteur Médipôle	Challes-les-Eaux	Organiser et hiérarchiser l'offre de transport au Sud de l'agglomération dans le but d'agir sur le trafic de transit	À l'étude
TC	8	Réouverture de haltes ferroviaires : Voglans ou Viviers du Lac, Saint Hélène du Lac (Alpespace), Chignin	Voglans ou Viviers - Saint Hélène du Lac - Chignin	Développement du périurbain ferroviaire chambérien	À étudier
TC	9	Réouverture de la halte ferroviaire de Cognin	Cognin	Pôle d'échanges multimodal à définir et à créer au plus près de la ligne de desserte TC	À étudier
TC	10	TCSP Gare Hôpital	Chambéry	Liaison entre le Faubourg Maché et la Gare pour permettre l'accès à l'hôpital, qui a un rayonnement départemental, en transports collectifs (train + bus)	À étudier
PM	11	Création d'un pôle d'échanges multimodal en amont de Cognin	Cognin	Pôle d'échanges multimodal : covoiturage - vélos - correspondances entre Stac et lignes interurbaines concerne Saint Cassin / Virmines / Chatreuse	À étudier
PM	12	Pôle d'échanges multimodal terminus Chrono A Université Jacob	Jacob-Bellecombette	Permettre aux habitants de Montagnole et de Saint Cassin de rejoindre le terminus Université Jacob et favoriser les déplacements en vélos par la mise en place d'une consigne et encourager le covoiturage. Accès à la ligne Chrono A	À étudier
TI	13	Projet Centre Nord	Chambéry	Réaménagement et hiérarchisation des voiries d'accès Chambéry Nord (Boisse, Jean Jaurès et avenue du Repos) - création d'un shunt bus au niveau du pont des Chevres (Chambéry) + vélos/circulations cyclables	À l'étude
MA	14	Requalification de l'Avenue des Ducs	Chambéry	Suppression du stationnement de surface au profit des parcs+marche de la Cassine et de Mérande (Ravet), de la sécurisation des circulations vélos et de l'aménagement d'un site propre bus. Aménagement d'un site propre vélo sur le quai Ravet en lieu et place du stationnement actuel permettant une liaison directe avec les Avenues Verte Nord et Sud	À étudier
MA	15	Requalification de l'Avenue de Lyon	Chambéry	Apaisement de l'axe entre l'hôpital et le giratoire J. J. Rousseau	À étudier
MA	16	Piétonisation du Boulevard de la Colonne	Chambéry	Réappropriation de l'espace public, amélioration de la qualité de vie...	À l'étude
TI	17	Sécurisation de l'axe Faubourg Montmélian / Quai du 11 novembre	Chambéry	Mise en sens unique éventuelle des voiries - rédéfinition de l'entrée Est de la Ville	À étudier
TI	18	Requalification de la RD 1006 entre la Garatte et la Trousse et réflexion en faveur d'une amélioration de la fluidité de la circulation entre La Trousse et Saint Jeoire Prieuré.	Barberaz / La Ravoire/ Challes-les-Eaux/Saint- Jeoire Prieuré	Hiérarchisation du réseau viaire et amélioration de la fluidité de la RD1006, en lien avec le développement du secteur, tout en maintenant une vitesse commerciale des bus satisfaisante	À l'étude
OM	19	Organisation d'une connexion multimodale au niveau de l'autoroute A43 (Chignin)	Chignin	Création d'un pôle d'échange multimodal sur le secteur Sud pour permettre la multimodalité (covoiturage, ligne de bus, lignes interurbaines, vélos...) - Ligne interurbaine expresse VRU avec organisation d'un pôle d'échange multimodal : Bois Plan / Médipôle....	À étudier
TC	20	Étude liaison câble - contournement routier Chambéry-le-Haut / plateau nordique	Chambéry / Saint-Jean- d'Arvey / Les Déserts	En lien avec le programme de développement touristique et de loisirs	À étudier
TI	21	Aménagement de l'itinéraire d'accès à la VRU Avenue du Pré Renaud/RD5/échangeur n°19 de La Ravoire	La Ravoire	Fluidification de l'axe en lien avec le développement du secteur et la hiérarchisation des voiries tout en maintenant une vitesse commerciale des bus satisfaisante	À étudier
TI	22	Aménagement de l'itinéraire d'accès à la VRU depuis Cognin en direction de l'échangeur n°14 de La Motte Servolex via RD916/RD14/RD1	Cognin/Chambéry/La Motte Servolex	Fluidification de l'axe en lien avec le développement du secteur et la hiérarchisation des voiries tout en maintenant une vitesse commerciale des bus satisfaisante	À étudier

# RÉPONSE AUX OBJECTIFS DU CODE DES TRANSPORTS

Objectifs selon article L1214-2 Code des transports :	Actions
L'équilibre durable entre les besoins en matière de mobilité et de facilités d'accès, d'une part, et la protection de l'environnement et de la santé, d'autre part	TC4, RR2, RR3, RR4, RR5, RR6, GO7, GO8, MA7
Le renforcement de la cohésion sociale et urbaine, notamment l'amélioration de l'accès aux réseaux de transports publics des personnes handicapées ou dont la mobilité est réduite, ainsi que des personnes âgées	TC2, RR4, PM1, SE3
L'amélioration de la sécurité de tous les déplacements, en opérant, pour chacune des catégories d'usagers, un partage de la voirie équilibré entre les différents modes de transport et en effectuant le suivi des accidents impliquant au moins un piéton ou un cycliste	RR2, RR3, RR4, RR5, RR6, MA2, MA3, MA5, GO5
La diminution du trafic automobile	RF1, RF2, TC1, TC2, TC3, RR2, RR3, RR4, RR5, RR6, MA1, MA2, MA3, MA7, PM1, PM3, SE1, SE2, SE3, GO1, GO3, GO6.
Le développement des transports collectifs et des moyens de déplacement les moins consommateurs d'énergie et les moins polluants, notamment l'usage de la bicyclette et la marche à pied	RF1, RF2, TC1, TC2, TC3, TC4, RR2, RR3, RR4, RR5, RR6, MA1, MA2, MA3, MA4, MA5, MA6, MA7, GO3, GO4, PM1, PM2, PM4, GO2
L'amélioration de l'usage du réseau principal de voirie dans l'agglomération, y compris les infrastructures routières nationales et départementales, par une répartition de son affectation entre les différents modes de transport et des mesures d'information sur la circulation	RR1, RR2, RR3, RR4, RR5, RR6, GO1, GO8
L'organisation du stationnement sur la voirie et dans les parcs publics de stationnement [...]	ST1, MA4, PM1
L'organisation des conditions d'approvisionnement de l'agglomération nécessaires aux activités commerciales et artisanales, [...] dans une perspective multimodale	LU1, LU2, LU3, RF3
L'amélioration du transport des personnels des entreprises et des collectivités publiques en incitant ces dernières à prévoir un plan de mobilité et à encourager l'utilisation par leur personnel des transports en commun et le recours au covoiturage	TC3, SE2, SE3, GO2, GO6
L'organisation d'une tarification et d'une billetterie intégrées pour l'ensemble des déplacements, incluant sur option le stationnement en périphérie et favorisant l'utilisation des transports collectifs par les familles et les groupes	GO4, PM1
La réalisation, la configuration et la localisation d'infrastructures de charge destinées à favoriser l'usage de véhicules électriques ou hybrides rechargeables	ST1, PM1



**Grand Chambéry**  
106, allée des blachères  
73026 Chambéry cedex  
tél. 04 79 96 86 00  
fax 04 79 96 86 01

# PROGRAMMES D'ORIENTATION ET D'ACTIONS

# DÉPLACEMENTS

## SCHÉMA DIRECTEUR CYCLABLE

DOSSIER D'APPROBATION  
18 DÉCEMBRE 2019



# SOMMAIRE

<b>PRÉAMBULE</b>	<b>3</b>
<b>PARTIE 1 - Objectifs et enjeux</b>	<b>4</b>
1.1 LES ENJEUX DE LA PRATIQUE CYCLABLE	5
1.2 UNE PLANIFICATION NÉCESSAIRE	5
1.3 LES OBJECTIFS DU SCHÉMA DIRECTEUR CYCLABLE DE GRAND CHAMBERY L'AGGLOMÉRATION	5
1.4 LA CONSULTATION MISE EN ŒUVRE	6
<b>PARTIE 2 - Plan d'actions</b>	<b>7</b>
2.1 STRUCTURER ET DÉVELOPPER LES CONTINUITÉS CYCLABLES	8
2.2 DÉVELOPPER L'OFFRE DE STATIONNEMENT VÉLOS ET PROMOUVOIR L'INTERMODALITÉ	11
2.3 ENCOURAGER L'USAGE DU VÉLO ET DÉVELOPPER DES SERVICES ASSOCIÉS DANS UNE APPROCHE MULTIMODALE	12
2.4 ASSURER LA PRISE EN COMPTE DES MODES ACTIFS DANS LES OPÉRATIONS D'AMÉNAGEMENT ET LES PROJETS DE CONSTRUCTION	14
2.5 CONSULTER, SURVEILLER ET ÉVALUER LES PRATIQUES	14
<b>PARTIE 3 - Plans détaillés par commune</b>	<b>15</b>

Le réseau viaire de l'agglomération chambérienne est conditionné par les contraintes géographiques et topographiques de la cluse de Chambéry. Certaines communes sont, par ailleurs, situées en moyenne montagne, cependant la majeure partie de la population habite et travaille en zone plane.

Les voiries principales convergent vers Chambéry qui polarise l'essentiel des flux.

Le réseau viaire est donc organisé en étoile autour de 7 axes structurants. En complément, la voie rapide urbaine (VRU) offre une desserte structurante de l'agglomération.

Dans ce contexte, la Ville de Chambéry et Grand Chambéry, l'Agglomération, se sont engagées dès 2014 dans un projet de refonte globale des transports et des déplacements sur le territoire, dans un principe d'accessibilité, de multimodalité et de complémentarité des différents modes, afin de valoriser l'attractivité du territoire, en l'inscrivant dans une dynamique de mobilité :

- > Pour faire de Chambéry et de son agglomération, un « territoire mobile », ouvert à toutes les mobilités et accessible,
- > Pour faciliter le quotidien des habitants, le rendre plus agréable à vivre, et attractif.

Ce projet s'est construit en concertation et par étape, avec notamment pour objectifs de :

- > Penser les mobilités dans leur globalité et rechercher leur complémentarité,
- > Favoriser le report modal vers les modes collectifs (trains, bus urbains, cars interurbains), partagés (covoiturage et auto partage) ou actifs (vélos, piétons, etc...) tout en garantissant à chacun un accès apaisé au centre-ville,
- > Assurer et réguler l'articulation entre les différents modes de déplacements,
- > Diminuer les flux, y compris de transit, en cœur de ville et agir sur le stationnement.

Se déplacer facilement sur l'ensemble de l'agglomération, que ce soit à vélo, en covoiturage, en bus, en train... et passer de manière fluide d'un mode à l'autre, résume tout l'objectif du projet « Territoire mobile ».

Tous les modes ont donc été intégrés à la démarche afin d'améliorer la cohérence et la performance des modes alternatifs. Des actions ont été engagées en vue de sécuriser et développer les déplacements piétons et cyclables, de mieux gérer les flux automobiles...

La pratique cyclable est une alternative à la voiture et c'est également un maillon complémentaire aux transports collectifs. Dans ce cadre, elle s'inscrit totalement dans une logique multimodale.

Dans la continuité des actions déjà menées par la communauté d'agglomération en faveur des deux roues, le Schéma directeur cyclable ci-après, permet de poursuivre la démarche engagée depuis plusieurs années, avec la volonté de proposer aux usagers un réseau maillé, structurant, assurant une continuité des flux et leur sécurité, afin d'agir en faveur d'un développement du vélo sur le territoire.

Il permet également de structurer les services favorables à la pratique du vélo.

**PROGRAMMES  
D'ORIENTATION  
ET D' ACTIONS  
DÉPLACEMENTS  
SCHÉMA  
DIRECTEUR CYCLABLE**

---

**PARTIE 1.  
OBJECTIFS  
ET ENJEUX**

---

# OBJECTIFS ET ENJEUX

## 1.1 LES ENJEUX DE LA PRATIQUE CYCLABLE

L'accroissement de l'usage du vélo est observé de façon incontestable depuis plusieurs années.

Sur l'agglomération, près de 6 000 vélos sont comptés (données 2017) en moyenne chaque jour sur les différents compteurs implantés sur l'agglomération. L'accroissement du nombre de cyclistes sur le territoire constitue donc une opportunité.

De nombreuses raisons incitent aujourd'hui à l'usage du vélo.

Le vélo est un moyen de déplacement rapide tant en milieu urbain que périurbain. Idéal pour les trajets de courtes distances (40% des trajets quotidiens parcourus en voiture font moins de 3 km – source Cerema) voire sur des distances plus longues avec un vélo à assistance électrique, il propose une offre alternative et complémentaire aux transports collectifs. Il s'inscrit, par ailleurs, dans une perspective de développement durable et contribue à l'attractivité du territoire. La qualité de l'espace public est valorisée par un usage des modes actifs tant en termes de qualité de l'air que d'occupation de l'espace.

Enfin, l'intérêt de pratiquer régulièrement une activité physique même modérée est largement démontrée pour la prévention et la prise en charge des principales maladies chroniques, ainsi que pour l'amélioration de la santé en général.

## 1.2 UNE PLANIFICATION NÉCESSAIRE

Grand Chambéry est compétente en matière d'élaboration de schémas directeurs de mobilité.

Au titre des articles L. 1214-1 et L. 1214-2 du code des transports, la communauté d'agglomération doit agir en faveur notamment de :

- > L'équilibre durable entre les besoins en matière de mobilité et de facilités d'accès, d'une part, et la protection de l'environnement et de la santé, d'autre part,
- > L'amélioration de la sécurité de tous les déplacements, en opérant, pour chacune des catégories d'usagers, un partage de la voirie équilibré entre les différents modes de transport et en effectuant le suivi des accidents impliquant au moins un piéton ou un cycliste,
- > La diminution du trafic automobile,
- > Le développement des transports collectifs et des moyens de déplacement les moins consommateurs d'énergie et les moins polluants, notamment l'usage de la bicyclette et la marche à pied,
- > L'organisation d'une tarification et d'une billettique intégrées pour l'ensemble des déplacements.

Ainsi, la Communauté d'agglomération, dans le Projet d'Aménagement et Développement Durable (PADD) du PLUi HD, prévoit conformément à la loi « (...) des orientations générales concernant l'habitat, les transports et les déplacements, les réseaux d'énergie, le développement des communications numériques, l'équipement commercial, le développement économique et les loisirs (...) ».

Dans ce cadre, le PADD de Grand Chambéry inscrit notamment les objectifs suivants :

- > Réduire les besoins de déplacements et les distances pour faire émerger une agglomération de proximité : favoriser les modes actifs au sein du tissu urbain de l'ensemble des communes du territoire en rendant la marche et le vélo agréables et sécurisés ;
- > Anticiper les implications environnementales, économiques et sociales de la mobilité en agissant à la source : intégrer la mobilité en amont des projets de développement urbain en valorisant les solutions qui optimisent les déplacements et les distances ;

Le schéma directeur cyclable est l'un des moyens de mettre en œuvre les orientations prises dans le PLUi HD.

En matière de politique cyclable, la Communauté d'agglomération est compétente, au titre de sa compétence transport et mobilité, pour l'élaboration de ce schéma directeur.

Ce schéma est un schéma fonctionnel des aménagements existants et à réaliser.

Les aménagements à réaliser proposés, tout comme leur priorité, pourront évoluer pour tenir compte des coûts réels des aménagements et de la programmation budgétaire pluriannuelle de Grand Chambéry.

Il n'emporte pas pour l'agglomération obligation de réaliser.

## 1.3 LES OBJECTIFS DU SCHEMA DIRECTEUR CYCLABLE DE GRAND CHAMBERY L'AGGLOMERATION

L'objectif premier est d'organiser et d'assurer la continuité des cheminements cyclables par la définition d'un réseau sur l'agglomération garantissant des aménagements cyclables continus, sécurisés et homogènes. Il vise prioritairement les cyclistes « urbains » et utilitaires pour des déplacements liés au travail ou à l'école, ou encore pour des achats ou diverses démarches. Il vise également la promotion de l'intermodalité avec les autres modes de déplacements.

Enfin, il a pour objectif de construire un réseau maillé suffisamment fin pour desservir la majeure partie de la population et offrir les tracés les plus courts vers les pôles générateurs.

Par ailleurs, le schéma de développement touristique 2017-2022 de l'agglomération a identifié la pratique sportive et touristique du vélo comme un élément d'excellence, moteur de l'attractivité du territoire.

Les liaisons cyclables sont définies selon leur fonction de liaison vers les pôles d'appui et peuvent emprunter des voiries communales, départementales, des chemins ruraux ou des Voiries d'Intérêt communautaire (VIC). Ainsi, les liaisons cyclables ne sont pas corrélées aux VIC.

Trois niveaux d'aménagements sont définis :

- > Niveau 1 : axe structurant permettant de relier les principaux pôles générateurs de plaine avec le centre-ville de Chambéry,
- > Niveau 2 : axe de liaison intercommunale, ou entre quartiers, ou entre pôles générateurs,
- > Niveau 3 : maillage fin et desserte locale. Dans la majorité des cas, ces voies ne nécessitent que peu ou pas d'aménagements pour être accessibles aux vélos, et ces aménagements relèvent plutôt de la pacification de voirie.

Le Schéma Directeur Cyclable a également pour objectifs de définir les actions complémentaires susceptibles d'influer sur le développement de l'usage du vélo sur l'ensemble du territoire :

- > Homogénéiser la signalisation verticale et horizontale sur les aménagements cyclables pour une meilleure lisibilité des types d'aménagement et des itinéraires à l'échelle de l'agglomération,
- > Développer le stationnement public des deux-roues, quantitativement mais aussi en termes de sécurisation des sites,
- > Promouvoir l'intermodalité
- > Encourager l'usage du vélo, via la mise en place de services, d'actions de promotion, de formation et d'accompagnement voire d'innovations (vélos à hydrogène...).

L'ensemble des actions déclinées dans ce document participe aux objectifs déclinés au Plan d'Orientation des d'Actions du PLUi HD.

## 1.4 LA CONSULTATION MISE EN ŒUVRE

Le schéma directeur cyclable a été élaboré avec l'ensemble des communes et des partenaires du territoire.

Plusieurs rencontres ont eu lieu avec les élus du territoire et les techniciens en charge de la thématique cyclable afin de prendre en compte leurs souhaits en termes de développement des aménagements cyclables sur leur commune. Ceux-ci ont servi de base de travail à la définition de continuités cyclables cohérentes à l'échelle intercommunale.

**PROGRAMMES  
D'ORIENTATION  
ET D'ACTIONS  
DÉPLACEMENTS  
SCHÉMA  
DIRECTEUR CYCLABLE**

---

**PARTIE 2.  
PLAN  
D'ACTIONS**

---

# PLAN D'ACTION

## 2.1 STRUCTURER ET DÉVELOPPER LES CONTINUITÉS CYCLABLES

### Résorber les points noirs

La sécurité des déplacements à vélo et l'encouragement à la pratique cyclable nécessitent le traitement des points durs et des zones de conflits. L'identification des points noirs et leur traitement en termes de faisabilité contribuent au maillage du réseau.

Ces points noirs ont pu être listés notamment à l'occasion des baromètres vélos (celui de l'agglomération en 2015, ou bien celui de la Fédération française des usagers de la bicyclette (FUB) en 2017).

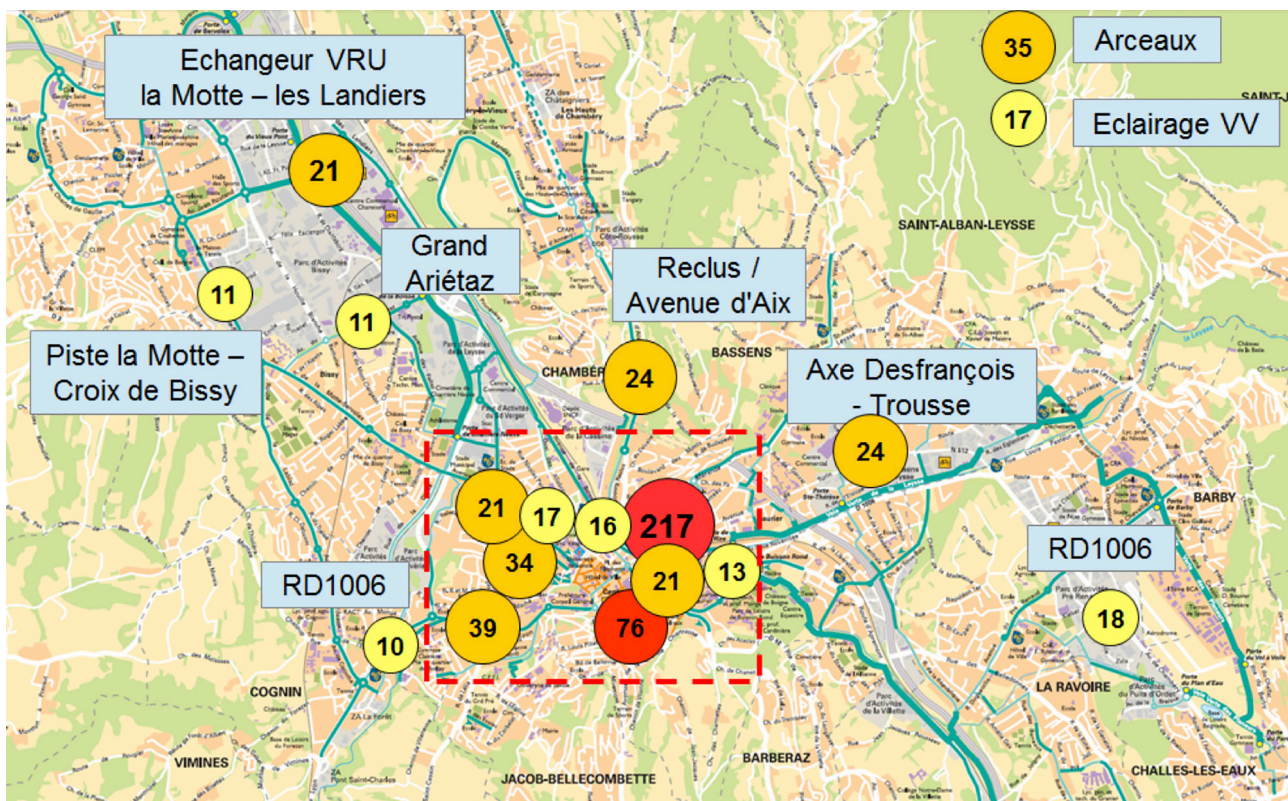
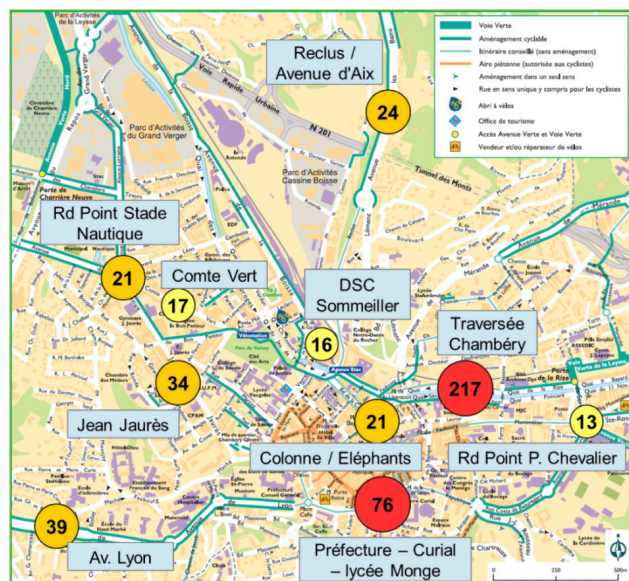
Ils recouvrent 2 réalités bien différentes :

- > Des axes déjà aménagés et utilisables par les usagers, mais avec des points durs à traiter.
- > Des axes ou carrefours non aménagés, qui sont recensés dans le schéma directeur vélo.

Les deux baromètres se rejoignent sur les priorités exprimées par les usagers :

- > les points noirs cités se concentrent en très grande majorité sur le centre-ville de Chambéry,

- > la traversée de Chambéry est le sujet le plus cité (avec un tracé non précisé)
- > en seconde position vient ensuite l'axe des quais de la Leysse (et en particulier la section amont, entre le carrefour du Centenaire et le pont de Serbie), ce qui correspond à la traversée côté nord de l'hypercentre
- > en troisième position viennent les places Caffé et Monge, ce qui correspond à la traversée côté sud de l'hypercentre.



## Réaliser les continuités cyclables

En 2018, un peu plus de 90 kilomètres d'aménagements cyclable sont proposés aux cyclistes sur le territoire.

Grâce à des échanges approfondis avec les communes, des propositions d'extensions et de résorptions des discontinuités ont été formulées. Une structuration des aménagements en axes de niveau 1, 2 et 3 est proposée :

- > Niveau 1 : axe structurant permettant de relier les principaux pôles générateurs de plaine avec le centre-ville de Chambéry,
- > Niveau 2 : axe de liaison intercommunale, ou entre quartiers, ou entre pôles générateurs,
- > Niveau 3 : maillage fin et desserte locale.

Les axes de niveau 1 et 2 sont présentés par commune et en détails dans la partie 3 du présent document.

Le schéma directeur a retenu 82 km de projets, dont 59 km à créer et 23 km à améliorer.

Le Niveau 3, dans la majorité des cas, ne nécessite que peu ou pas d'aménagements pour être accessibles aux vélos. Ceux-ci relèvent plutôt de la pacification de voirie, et donc sont fonction du gestionnaire de voirie ou de l'aménageur compétent. Une attention particulière sera portée à la sécurisation des trajets scolaires vers les écoles, collèges et lycées.

Une attention particulière sera donc portée au maillage de ces itinéraires pour lequel toute voie en impasse sera évitée, sauf contraintes techniques avérées.

Grand Chambéry interviendra en tant que conseil technique. Le Niveau 3 ne figure donc pas dans le document en annexe.

Ce schéma a une vocation fonctionnelle. Il indique les liaisons fonctionnelles à sécuriser ou à créer, et donne en complément des propositions pour leur tracé ou des indications sur les aménagements potentiels. Ces propositions de tracé et d'aménagement ne sont qu'indicatives, elles devront être affinées via des études détaillées.

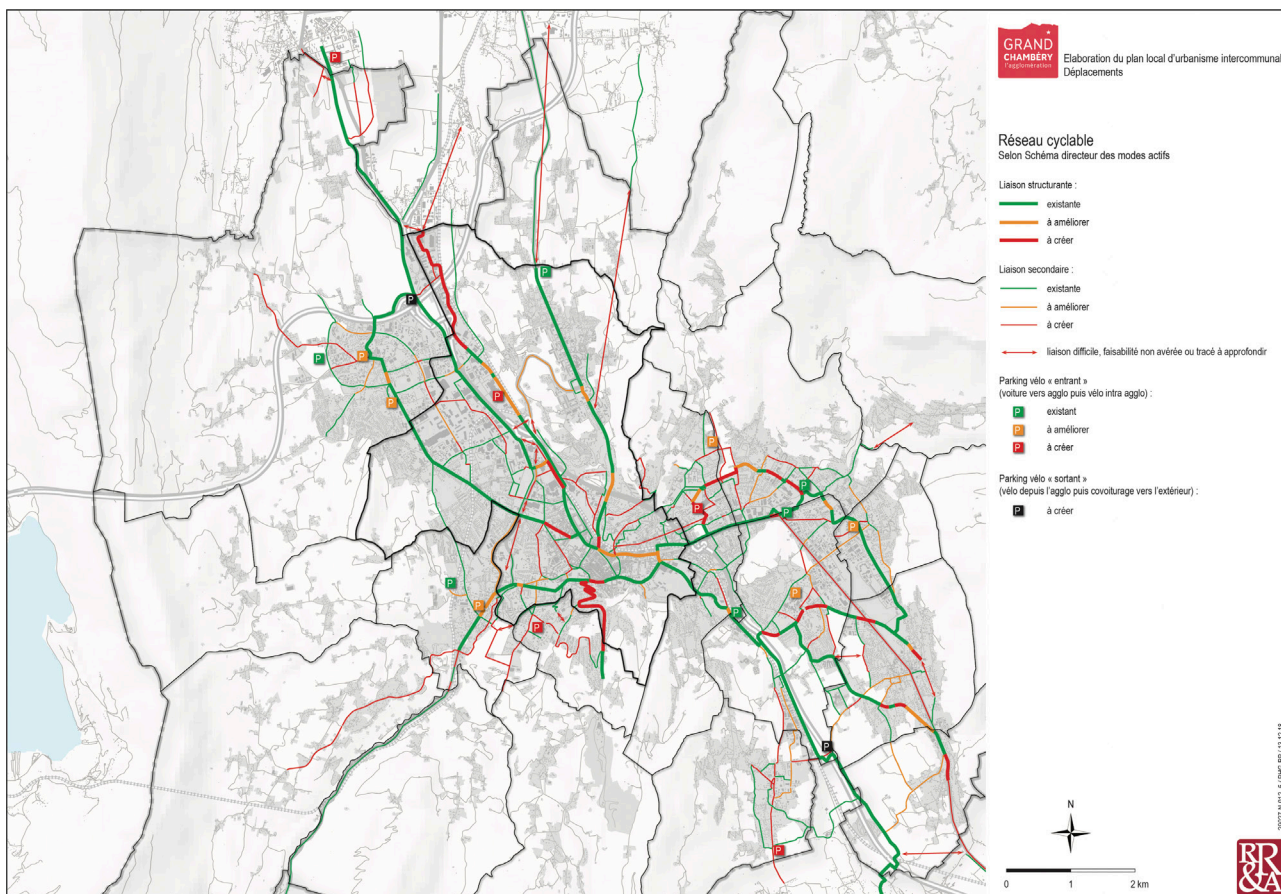
Dans certains cas, bien qu'une liaison apparaisse pertinente, il n'y a pas encore de tracé ou d'aménagement précis pressentis, et/ou de faisabilité technico-financière de la liaison établie ; ces projets figurent sous forme de flèche sur les cartes.

Les aménagements proposés, tout comme leur priorité, pourront évoluer pour tenir compte des coûts réels d'aménagements et de la programmation budgétaire pluriannuelle de Grand Chambéry. Ils seront réalisés en fonction des opportunités techniques et financières qui se présenteront. Le schéma directeur cyclable n'est pas prescriptif.

Par ailleurs, la réduction du différentiel de vitesse entre vélos et automobiles est un des premiers facteurs d'amélioration de la sécurité. La réglementation des zones de circulation particulière est définie par la loi. A ce titre, la question du partage de l'espace public accessible et multimodal doit être intégrée. Les services de l'agglomération pourront conseiller les communes afin de développer de nouvelles zones partagées.

L'article L228-2 du code de l'environnement qui dispose que : «A l'occasion des réalisations ou des rénovations des voies urbaines, à l'exception des autoroutes et voies rapides, doivent être mis au point des itinéraires cyclables pourvus d'aménagements sous forme de pistes, marquages au sol ou couloirs indépendants, en fonction des besoins et contraintes de la circulation. L'aménagement de ces itinéraires cyclables doit tenir compte des orientations du plan de déplacements urbains, lorsqu'il existe.». Cette disposition s'entend hors existence d'un itinéraire fonctionnel à proximité du projet d'aménagement.





## Fluidifier la circulation des vélos

Au-delà des aménagements de voirie, la circulation cyclable relève de mesures de facilitation des déplacements à vélos inscrites au Code de la route.

Le décret du 31 juillet 2008 a instauré la généralisation du double-sens cyclable dans les zones 30 et les zones de rencontre, ce qui s'est traduit par une forte augmentation du linéaire de double-sens cyclable dans ces zones. En effet, il revient à la commune, au titre du pouvoir de police du maire, d'ouvrir au double-sens cyclable les voiries à sens unique, et le cas échéant d'y déroger en motivant évidemment cette décision (raisons de sécurité).

Parallèlement, certaines d'entre elles ont étendu cette démarche en réalisant des doubles-sens cyclables dans des rues limitées à 50 km/h. Ces rues sont souvent des axes structurants, empruntés par les cyclistes. Leur mise à double-sens cyclable améliore l'efficacité des trajets en vélos.

Les communes pourront bénéficier d'un accompagnement technique pour la définition des voiries à ouvrir au double-sens.

Par ailleurs, une signalisation permet aux maires des communes d'autoriser les cyclistes, dans certains carrefours, à tourner à droite, à gauche ou à aller tout droit alors que le feu est rouge, en respectant la priorité accordée aux autres usagers, et principalement aux piétons. Cette mesure fait également partie des outils permettant de faciliter la circulation des cyclistes dans le cadre de leur politique locale de circulation.

Enfin, l'usager des sas vélos est à renforcer afin de faciliter l'insertion des vélos dans la circulation.

## Entretenir les aménagements cyclables

À l'intérieur du périmètre de l'agglomération Grand Chambéry, le Conseil départemental de la Savoie, et les communes membres ont aménagé des infrastructures cyclables : bandes cyclables, pistes cyclables monodirectionnelles ou bidirectionnelles, ouvrages d'art.

Pour les aménagements de Niveau 1 et de Niveau 2, seule la bande roulante est intégrée à la compétence aménagements cyclables et en sont exclus :

- > la réalisation des mails piétonniers, des zones pacifiées (zones de rencontres, zones 20 et 30...) sauf si un aménagement cyclable s'avérait nécessaire.
- > le mobilier urbain (ex : banc, corbeille, jardinières...) autre que le mobilier sécuritaire (potelets...),
- > les arbres y compris arbres d'alignement, bacs à fleurs, plantations, l'embellissement, les espaces verts ainsi que leur entretien,
- > l'éclairage public,
- > le déneigement.

Concernant l'entretien que ce soit des aménagements ou ouvrages cyclables existants ou à réaliser au titre du schéma directeur cyclable, sont distingués le gros entretien, correspondant au renouvellement des voiries, et l'entretien courant regroupant les petites interventions (nids de poule...) de réparation relevant principalement de leur bon fonctionnement. Concernant le gros entretien, celui-ci est réalisé et financé par l'agglomération, sur les axes de Niveaux 1 et 2.

Concernant le petit entretien courant, il relève de la compétence du gestionnaire de voirie ou de l'aménageur compétent, y compris sur voie verte.

L'entretien des avenues vertes Nord et Sud du Département et les routes départementales hors agglomération est assuré par le Conseil départemental de la Savoie conformément à la convention établie avec lui.

Dans tous les cas, l'obligation de surveillance et de mise en sécurité des aménagements cyclables ou ouvrages cyclables, quel que soit le niveau d'aménagement, demeure de la compétence des communes au titre du pouvoir de police des maires, sauf si le gestionnaire de la voirie est le Département. Dans ce cas, il appartient au Département d'assurer ce rôle de surveillance et de mise en sécurité de ses voiries.

### Jalonner et orienter

Le jalonnement est un élément clé de la politique cyclable.

Il permet aux usagers du vélo de mieux circuler et de s'orienter. Il permet également de valoriser les aménagements cyclables et de sécuriser les déplacements.

La mise à disposition d'un plan des aménagements cyclables et l'accès à un plan interactif complètent la mise en place du jalonnement.

Un plan de jalonnement correspondant à la nouvelle structuration du réseau cyclable sera défini. Il mettra en valeur les axes structurants et participera ainsi à la lisibilité du réseau.

En ce qui concerne les secteurs de Piémont, du Plateau de la Lysse et du Coeur des Bauges, la réflexion sera intégrée dans le cadre du développement cyclotouristique.

Le plan des aménagements cyclables sera mis à jour et valorisera les axes structurants en intégrant les circuits existants sur tout le territoire.

La cartographie des aménagements cyclables sera rendue accessible en permettant son exploitation par des outils numériques.

La communication s'appuiera sur la hiérarchisation du réseau afin de rendre plus lisibles les grands axes de déplacements pendulaires et les temps de parcours.

## 2.2 DÉVELOPPER L'OFFRE DE STATIONNEMENT VÉLOS ET PROMOUVOIR L'INTERMODALITÉ

### Sécuriser le stationnement

Stationner son vélo, au départ ou à destination, en toute sécurité, est l'une des clés de réussite d'une politique cyclable.

Le vol est le second frein à l'utilisation du vélo, évoqué par les cyclistes, après la météo, (ADEME, 2016).

Garantir des stationnements sécurisés incite non seulement à l'utilisation du vélo mais cela encourage les utilisateurs à investir dans du matériel de meilleure qualité.

Une attention particulière est également portée à la qualité des dispositifs de sécurisation dédiés aux vélos.

### Encourager le développement de l'offre de stationnement vélo sur l'espace public

Il est donc nécessaire d'offrir aux usagers du vélo des conditions optimales de stationnement sur le domaine public. Grand Chambéry a donc décidé d'investir dans des arceaux de stationnement, qui sont progressivement installés sur le domaine public par les communes et en tant que de besoin dans les différents établissements scolaires. A ce titre, la Communauté d'agglomération met gratuitement à disposition des communes et des établissements scolaires ces arceaux de stationnement. La pose de ce matériel demeure à leurs charges.

Parallèlement, les communes seront donc encouragées et accompagnées, dans l'adaptation et l'augmentation de leur offre de stationnement vélos.

L'objectif étant de développer l'offre de stationnement sur des lieux stratégiques, visibles et accessibles sur tout le territoire.

Pour le stationnement de courte durée à proximité des commerces et des administrations, des pôles médicaux... La pose d'arceaux à vélo en petites poches est recommandée au plus près des destinations. Pour les stationnements de moyenne durée des conseils seront apportés sur la couverture des arceaux à vélo, à proximité des établissements sportifs, des lieux culturels, dans les établissements scolaires.

Le suivi du parc de stationnement sera actualisé à l'échelle de l'agglomération, afin de permettre aux cyclistes de trouver sur internet, l'offre disponible.

### Développer et sécuriser le stationnement vélo en faveur de l'intermodalité

Un développement du stationnement sera proposé en adéquation avec le schéma des itinéraires et à proximité des pôles ou zones d'échanges : pôles générateurs de déplacements (arrêts des lignes structurantes, pôle de stationnement multimodal...). La desserte cyclable et la présence de stationnement vélo, à proximité des pôles d'échanges sont des atouts majeurs.

Le vélo doit s'affirmer comme l'un des modes d'accès aux réseaux structurants de transports collectifs (bus, car, train) et aux arrêts/aires de covoiturage.

L'objectif est bien d'assurer une réelle intermodalité entre les différents modes de déplacements.

L'agglomération propose des abris à vélo sécurisés, individuels ou collectifs. Ces abris sont installés dans les parcs de stationnement multimodaux, sur des parkings situés sur des axes d'entrée dans l'agglomération et également aux pieds des contreforts sur les axes d'accès depuis les Bauges, la Chartreuse et l'Épine.

Une quinzaine de consignes collectives sont déjà implantées sur le territoire soit plus de 400 places de stationnement vélo sécurisées.

D'autres actions complémentaires pourront également être engagées :

- > Promouvoir les possibilités d'accès aux services vélos ou stationnement vélos pour les abonnés aux transports en commun et TER Rhône Alpes via la carte OÙRA!
- > Engager une démarche de coordination des mobilités avec l'ensemble des Autorités Organisatrices de la Mobilité (AOM) (Région Auvergne Rhône Alpes, Grand Lac...).
- > Développer ou améliorer le service de location et de stationnements sécurisés en gare de Chambéry dans le cadre de l'aménagement de la nouvelle gare (500 places de stationnement vélo).

## Accompagner les acteurs privés

Des consignes sécurisées sont également nécessaires pour le stationnement à domicile (pour les habitants) ou bien sur le lieu de travail (pour les employés).

Pour les opérations d'aménagement au sens de l'article L.300-1 du Code de l'Urbanisme, Grand Chambéry l'agglomération veillera à la bonne application du règlement du PLUi HD intégrant des normes de stationnement vélo en fonction du type de locaux et de services.

La communauté d'agglomération apporte également une assistance technique aux acteurs privés (habitat, entreprises, commerce...) pour les inciter à mettre en place des espaces de stationnement vélos dans les immeubles existants. L'accompagnement des employeurs dans le cadre des plans de mobilité est notamment l'occasion de ce travail. Des actions de sensibilisation auprès de bailleurs est également à réaliser.

Une fiche technique de préconisation et de recommandation pour l'aménagement de stationnement vélo (type de stationnement, coût estimatif, réglementation, ratio, choix du lieu d'implantation...) sera diffusée auprès des acteurs privés référencés.

## Mettre en œuvre des actions de lutte contre le vol

Des actions de communication et de sensibilisation, sur l'usage des antivols de type « U » pour sécuriser le stationnement des vélos seront mises en œuvre.

Dans la mesure du possible des partenariats sont noués avec la police nationale et la gendarmerie, pour des campagnes de communication concertées visant à rappeler les règles essentielles en matière de stationnement vélo.

L'agglomération accompagne la lutte contre le vol des vélos et le programme de gravage des vélos. L'objectif étant de permettre à tout un chacun de faire graver son propre vélo (à la Vélostation), avec un bicycode, la FUBICY se chargeant de constituer un fichier national de ces numéros de gravage, qui le cas échéant peut être consulté par les forces de l'ordre. Il permet de rendre à leurs propriétaires les vélos retrouvés.

Au moment de la rédaction du présent document une proposition de Loi d'orientation des mobilités est en préparation. Les nouvelles dispositions de cette Loi pourront conforter ou permettre des évolutions à cette action.

## 2.3 ENCOURAGER L'USAGE DU VÉLO ET DÉVELOPPER DES SERVICES ASSOCIÉS DANS UNE APPROCHE MULTIMODALE

### Le management de la mobilité

Le management de la mobilité est un des piliers de la politique transport développée par l'agglomération.

Il consiste à promouvoir la complémentarité des modes, en encourageant et en accompagnant le changement de comportements des individus et des organisations : entreprises, établissements scolaires, pôles générateurs.

L'évolution des pratiques de mobilité demande de travailler par étapes successives avant d'aboutir à un changement pérenne. Le management de la mobilité est fondé à la fois sur des mesures d'accompagnement telles que l'information, la communication, l'aide à la pratique, et à la fois sur des services tels que la location de vélo, de dispositif d'aide au covoiturage....

Une attention particulière est portée à la coordination des actions des différents partenaires et prestataires en matière de mobilité pour faciliter la multimodalité et sa compréhension et son appropriation par les usagers.

La promotion de la pratique cyclable s'inscrit ainsi dans une approche multimodale portée essentiellement par l'Agence Écomobilité Savoie Mont Blanc mais aussi par d'autres associations cyclistes, le délégataire transports en commun et les partenaires intervenants notamment dans les champs social, de l'éducation et de la santé.

L'économie du vélo développée sur le territoire est également importante tant en termes de professionnels liés à la vente et à la réparation des cycles qu'aux pratiques touristiques qui se développent rapidement avec les activités outdoor notamment et avec le tourisme itinérant à vélo via la véloroute V63. Il s'agit d'une économie à forte intensité en main d'œuvre.

Ainsi les vélocistes, les hébergeurs et les stations sont des partenaires qui participent et bénéficient économiquement de la mise en œuvre des actions du schéma directeur.

En parallèle, l'encouragement à la pratique cyclable participe également à la lutte contre la pollution de l'air.

Enfin concernant la santé publique, les externalités positives de l'usage de vélo prennent beaucoup d'intérêt : à l'heure où 30 % des Français manquent d'activité physique et sont touchés par la sédentarité et l'obésité, la pratique des modes actifs permet de faire baisser de 30 % certains cancers, diabète, maladies cardio-vasculaires... (source : OMS).

### Développer les services de la Vélostation

La Vélostation est un service de Grand Chambéry dont le but est de favoriser l'utilisation du vélo comme mode de déplacement. Elle est caractérisée par trois fonctions complémentaires : l'information et l'accompagnement de l'utilisateur par des services, la location de vélos, le gardiennage de vélos.

Son rôle pédagogique est essentiel et c'est l'interface de la politique cyclable avec les usagers.

Les animateurs mobilité de la Vélostation ont un rôle d'ambassadeurs du vélo.

La Vélostation joue donc un rôle majeur dans l'animation et la promotion de la pratique cyclable et dans les services aux cyclistes, comme :

- > Des contrôles techniques vélos,
- > Une vélo école avec différents niveaux d'apprentissage : découverte du déplacement à vélo, remise en selle, déplacement avec un groupe, découverte des déplacements avec un Vélo à Assistance Electrique (VAE), déplacements en milieux périurbains et montagnards...
- > Des animations dans les établissements scolaires,
- > Des animations et contrôles techniques dans les entreprises en démarche de mobilité,
- > Des temps de présence des services de la Vélostation dans les centres-bourgs et dans les secteurs des Bauges, du Piémonts et du Plateau de la Leysse, notamment autour du VAE,
- > Des initiations et des expérimentations de nouveaux usages sur tout le territoire : vélos à assistance électrique - vélos à hydrogène - vélos pliants - vélos pour les courses - livraison à vélos,
- > Un encouragement des étudiants à la locations de vélos en mettant à leur disposition des vélos à louer à tarifs préférentiels et dans ce cadre réaliser notamment des campagnes de promotion en faveur de ce mode de déplacement à chaque rentrée,
- > Une intégration des services de la Vélostation au système billettique multimodal et le développement des tarifs multimodaux en lien avec les réseaux de transports collectifs.

## Encourager la pratique du vélo

Le management de la mobilité s'appuie sur diverses stratégies pour changer les comportements de mobilité, afin d'atteindre plus spécifiquement les objectifs de réduction de la pollution atmosphériques, des nuisances sonores ou de la congestion. Il renvoie ainsi à des actions visant à réduire ou à redistribuer de manière spatiale, modale et/ou temporelle la demande de mobilité, en agissant sur le comportement de mobilité des usagers. Le schéma directeur des aménagements cyclables en tant qu'outil de programmation et de planification permet définir une véritable politique d'accompagnement et de soutien en matière de développement de la pratique cyclable.

Le schéma directeur des aménagements cyclables de Grand Chambéry, vise plusieurs publics ou motifs de déplacement : les étudiants, les scolaires, les salariés, les publics en difficultés économique ou les personnels de santé, les pratiques commerciales.

Des actions dédiées à chaque public ou secteurs d'activité et de vie sociale, sont à développer :

- > Apprentissage du vélo : vélo école initiant à l'usage avec différents niveaux et objectifs, et familiarisation à la cohabitation avec les autres utilisateurs de la voirie,
- > Actions pédagogiques (vélos, vélos à assistance électrique...), auprès de publics variés : habitants, salariés, scolaires...
- > Incitations financières à l'usage du vélo,
- > Programmes d'actions santé ou sociale, de prévention sur la sécurité routière,
- > Encouragement et accompagnement des établissements scolaires : élémentaires, collèges, lycées et les sites universitaires à développer des plans de mobilité, des espaces dédiés au stationnement vélos et dans les écoles primaires à mettre en œuvre des vélobus et pédibus,
- > Actions promotionnelles,
- > Accompagnement les entreprises à la mise en place des plans de déplacements d'entreprises,
- > Sensibilisation des usagers et des commerçants à l'usage du vélo pour faire les achats, prêt de matériel,
- > Ateliers de réparation participatifs,
- > Partenariats avec les vélocistes.

## Communiquer

Un plan de communication annuel autour de la pratique cyclable pourrait s'appuyer sur :

- > Des événements : défis et concours.
- > Des actions de communication et de promotion en faveur du vélo.
- > Des campagnes de communication spécifiques à l'occasion d'ouverture d'un nouvel aménagement, ou lors d'une sensibilisation à la sécurité et au partage de la voirie ainsi qu'à l'équipement des vélos et des cyclistes pourront être réalisées.
- > Le plan des aménagements cyclables réédité chaque année participe de cette communication auprès de l'ensemble du public local et touristique.
- > Des fiches d'accessibilités destinées aux dirigeants des pôles générateurs de déplacements et des entreprises en démarche mobilité pour inciter les employeurs à se déplacer en transports en commun, vélo, covoiturage et marche à pied sont également distribuées.
- > Des communications particulières sont également réalisées sur les bienfaits des déplacements à vélo en matière de santé avec une collaboration particulière avec les personnels de santé.
- > Des communications spécifiques à concevoir avec les commerçants.

## 2.4 ASSURER LA PRISE EN COMPTE DES MODES ACTIFS DANS LES OPÉRATIONS D'AMÉNAGEMENT ET LES PROJETS DE CONSTRUCTION

La Communauté d'agglomération définit les objectifs en matière de transports et déplacements à travers :

- > Le Projet d'Aménagement et Développement Durables (PADD),
- > Le Programme d'Orientations et d'Action (POA), spécifique aux Déplacements.

La révision de la charte d'aménagement cyclable de l'agglomération, prévue au programme d'orientations et d'actions déplacements, sensibilisera les maîtres d'ouvrage et les maîtres d'œuvre à la mise en œuvre d'aménagements cyclables de qualité et conforme aux niveaux des pratiques cyclables attendues.

En outre, à travers ce PLUi HD, la Communauté d'agglomération définit des éléments précis, qui s'imposent aux opérations d'aménagement et projets de construction.

Les documents suivants présentent et détaillent cela :

- > Les Orientations d'Aménagement et de Programmation (OAP) thématique Déplacements,
- > Les Orientations d'Aménagement et de Programmation (OAP) sectorielles,
- > Le Règlement écrit et graphique.

Ainsi, pour les opérations d'aménagement, les OAP sectorielles peuvent par exemple imposer au sein du secteur, une liaison cyclable à créer afin d'assurer les continuités.

De plus, pour les opérations d'aménagements au sens de l'article L.300-1 du Code de l'Urbanisme, il sera regardé en amont l'existence ou la création d'un aménagement cyclable ou d'un service aux mobilités actives (consignes, arceaux vélos,...). Dans ce cadre, la communauté d'agglomération veillera à ce que les aménageurs assurent une bonne fonctionnalité des cheminements pour accéder à ces équipements. Les cheminements devront être éclairés et le plus directs possible.

De même, et à l'échelle des bâtiments, le règlement du PLUi HD, dans son article traitant des obligations en matière de stationnement, définit les normes et dispositions techniques relatives au stationnement sécurisé des vélos dans les bâtiments.

## 2.5 CONSULTER, OBSERVER ET ÉVALUER LES PRATIQUES

### Le Groupe Technique Vélo

Les projets d'aménagements cyclables de l'agglomération font l'objet d'une présentation en Groupe Technique Vélo qui associe des représentants des associations de promotion de la pratique cyclable, l'Agence écomobilité Savoie Mont Blanc, des représentants des communes, du Conseil départemental de la Savoie et de l'agglomération.

### Le Baromètre vélo

Les retours de terrain des cyclistes, « experts du quotidien », sont de précieux atouts pour analyser la situation actuelle de l'usage du vélo sur le territoire (cyclo-fiches, urban pulse...).

Dans ce contexte, l'agglomération a organisé, en 2015, une consultation des usagers appelée baromètre vélos. Dans le même esprit, la Fédération française des usagers de la bicyclette (FUB) et ses partenaires ont organisé une enquête nationale intitulée « Baromètre des villes cyclables » en 2017. Elle a pour objectif d'évaluer la « cyclabilité » des villes françaises à partir du ressenti des cyclistes. Les résultats déterminent si les villes sont favorables à la pratique du vélo et permette aux collectivités de mieux cerner les attentes des citoyens qui souhaitent se déplacer à vélo.

### Un suivi de l'activité

La mise en œuvre du schéma directeur cyclable fera l'objet d'un suivi ce qui permettra de corriger le cas échéant les actions engagées et d'intégrer les modifications nécessaires. Feront notamment l'objet de ce suivi :

- > Le linéaire d'aménagements cyclables réalisés, et le linéaire de voiries accessibles aux cyclistes (méthodologie Club des Villes et Territoires Cyclables).
- > La fréquentation des aménagements cyclables équipés de compteurs automatiques.
- > Les locations de vélos de la vélostation.
- > Le nombre d'arceaux implantés.
- > La capacité des consignes et leur remplissage.
- > Les animations vélos.
- > L'accidentologie impliquant des vélos.

**PROGRAMMES  
D'ORIENTATION  
ET D'ACTIONS  
DÉPLACEMENTS  
SCHÉMA  
DIRECTEUR CYCLABLE**

---

**PARTIE 3.  
PLANS DÉTAILLÉS  
PAR COMMUNE**

---

# PRÉAMBULE

Le schéma directeur cyclable a fait l'objet d'une retranscription cartographique et d'un descriptif explicatif par commune des aménagements cyclables proposés, qui figurent ci-après.

Une structuration en axes de niveau un, deux et trois est proposée :

- > Niveau 1 : axe structurant permettant de relier les principaux pôles générateurs de plaine notamment avec le centre-ville de Chambéry,
- > Niveau 2 : axe de liaison intercommunale, ou entre quartiers, ou entre pôles générateurs,
- > Niveau 3 : maillage fin et desserte locale. Dans la majorité des cas, ces voies ne nécessitent que peu ou pas d'aménagements pour être accessibles aux vélos, et ces aménagements relèvent plutôt de la pacification de voirie. Ce niveau n'est pas repris dans la cartographie ci-jointe.

Ce schéma a une vocation fonctionnelle : il indique les liaisons fonctionnelles à sécuriser ou à créer, et donne en complément des propositions pour leur tracé ou des indications sur les aménagements potentiels. Ces propositions de tracé et d'aménagement ne sont qu'indicatives, elles devront être affinées via des études détaillées.

Dans certains cas, des liaisons apparaissent sur les cartes bien que leur faisabilité technique et financière, ne soit pas avérée ou que leur tracé ne soit pas défini. Ces projets figurent sous forme de flèche sur les cartes.

Sur les cartographies, les aménagements sont aussi décrits comme « existants », « à créer » ou « à améliorer ». Cette dernière catégorie regroupe :

- > soit des aménagements cyclables existants qui sont à reprendre pour améliorer la sécurité des cyclistes,
- > soit des voiries non pourvues d'aménagements cyclables, où la circulation des cyclistes a minima « aguerris » est pour l'instant possible, mais qui nécessiteraient un aménagement afin de permettre à l'ensemble des cyclistes de les emprunter.

La mise en œuvre du schéma, une fois validé, sera décidée année par année afin de tenir compte des coûts réels d'aménagements, de la programmation budgétaire pluriannuelle de Grand Chambéry, et de la coordination avec les projets connexes.

Le schéma ne précise pas non plus le futur maître d'ouvrage des aménagements, qui pourra être soit une commune (mails piétons de centre-ville...), soit l'agglomération, soit le département.

Par ailleurs, les opérations d'aménagement, au sens de l'article L. 300-1 du Code de l'urbanisme devront être compatibles avec le schéma directeur cyclable.

## BARBERAZ

### 1. Avenue du Stade

L'avenue du Stade dans sa partie nord est équipée de bandes cyclables jusqu'au croisement avec l'avenue verte sud. Sur sa partie sud le trafic est plus limité (le flux principal emprunte la montée du Clos), mais entre les 2 il y a une section de 80 m non aménagée.

L'emprise de la voirie étant large, il est possible de tracer une bande cyclable dans le sens montant sans toucher aux bordures. Cela nécessite par contre de supprimer l'îlot en dur au début du tourne-à-gauche pour le remplacer par de la peinture au sol.

### 2. Voie verte le long de la voie ferrée

L'objectif de ce projet est de relier le centre de Barberaz à l'avenue verte en direction du sud en site propre, sans devoir faire le détour par l'avenue du Stade ou bien la passerelle des écoles qui fait passer par des rues de quartier.

Il existe pour cela une emprise comprise entre les habitations et la voie ferrée, qui pourrait devenir le support d'une voie verte. Sa domanialité est à approfondir.

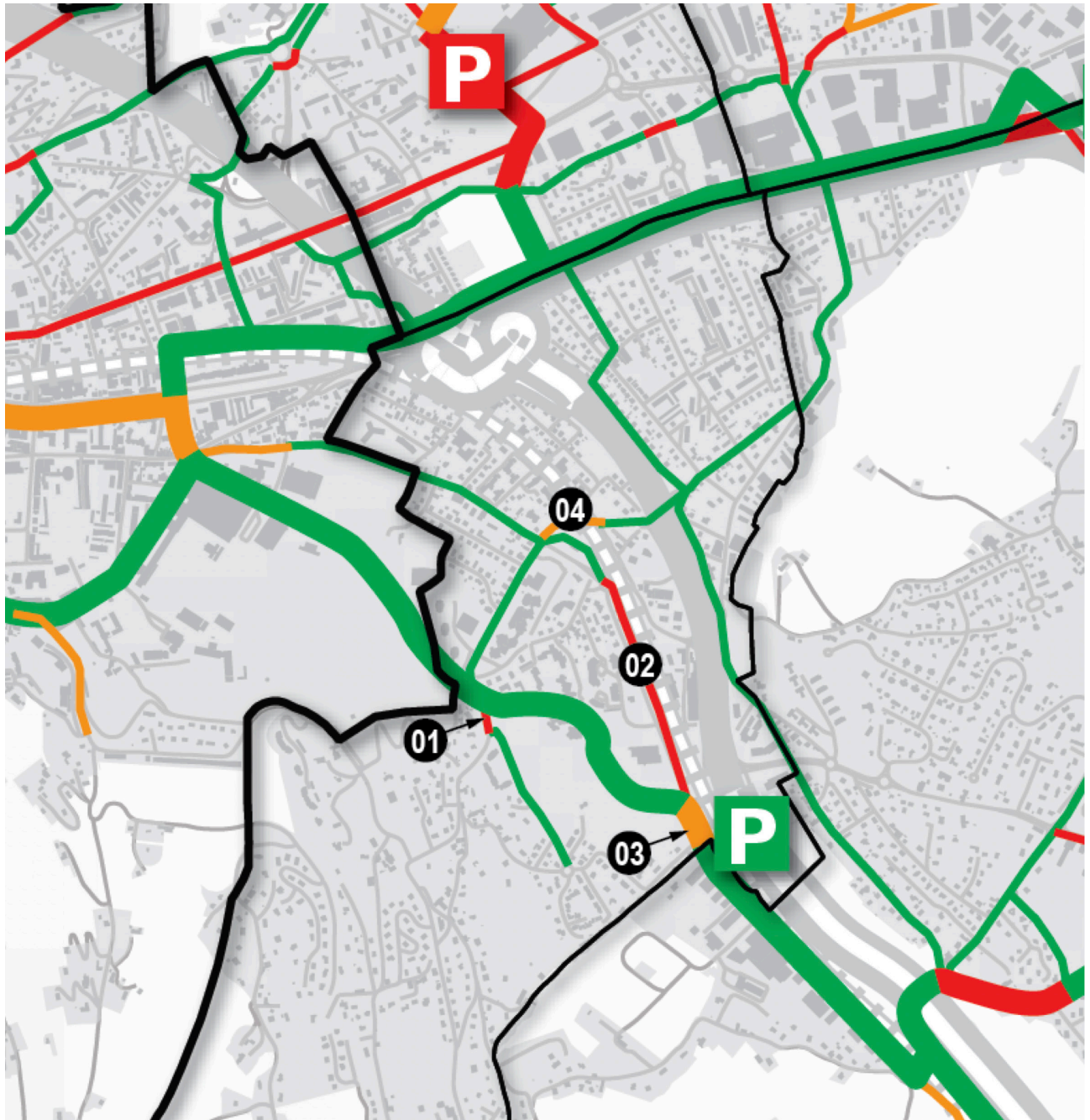
### 3. Avenue verte sud au niveau du chemin des Prés

Il serait intéressant de profiter de la réalisation du projet N°2 pour modifier le tracé de l'avenue verte sud le long de la RD201, qui comprend le délicat carrefour du chemin des Prés. A ce niveau la commune est propriétaire d'une parcelle située entre l'Albanne et la RD201, juste après le pont de sur l'Albanne. L'avenue verte pourrait traverser la RD201 au niveau de ce pont, et poursuivre ensuite le long de l'Albanne en évitant ainsi le croisement du chemin des Prés. Cela nécessiterait de dévier la RD201 sur le tracé actuel de l'avenue verte sur une cinquantaine de mètres.

### 4. Rue Jules Verne

Cette rue permet de relier le centre-ville aux quartiers situés de l'autre côté de la voie ferrée et de la VRU.

Elle est équipée de bandes cyclables, mais elles sont étroites et longent de plus des murs, ce qui limite leur largeur utile. De plus, la bande dans le sens de la descente à partir du rond-point du centre-ville est séparée de la chaussée par un caniveau CC, ce qui fait que la plupart des cyclistes roulent sur la chaussée.



## Réseau cyclable

Selon Schéma directeur des modes actifs

Liaison structurante :

- existante
- à améliorer
- à créer

Liaison secondaire :

- existante
- à améliorer
- à créer

Parking vélo « entrant »  
(voiture vers agglo puis vélo intra agglo) :

- P existant
- P à améliorer
- P à créer

Parking vélo « sortant »  
(vélo depuis l'agglo puis covoiturage vers l'extérieur) :

- P à créer

↔ liaison difficile, faisabilité non avérée ou tracé à approfondir



# BARBY

### 1. Route de Leysse

Il s'agit de l'axe naturel en direction du quartier de Leysse.

Une pacification du trafic est souhaitable ; elle pourrait prendre la forme d'un chaucidou (dit aussi « chaussée à voie centrale banalisée »).

### 2. Mail piéton avenue de la Mairie

Dans le cadre de la requalification du centre-bourg de Barby, un mail piéton sera créé en face de la place de la mairie. Il se connectera au passage inférieur sous la route de la Trousse ; il est souhaitable que cette connexion prenne la forme d'une traversée directe de chaussée.

### 3. Mail piéton / vélo des Épinettes

Dans le schéma de référence du centre-bourg porté par la commune, le passage inférieur sous la route de la Trousse est prolongé par une liaison en direction du quartier des Épinettes. Il fait ainsi la connexion avec la rue du 8 mai 1945, sur la Ravoire.

### 4. Avenue Paul Chevalier (partie ouest de la route de la Trousse)

Cette voie est déjà équipée de bandes cyclables, mais elles sont étroites, la voirie est très large et la vitesse limitée à 70 km/h. Elles sont donc uniquement utilisées par des cyclistes « aguerris », alors que cette voie est l'axe naturel pour relier Barby et La Ravoire.

Les emprises très larges permettent d'imaginer la création d'une piste cyclable ou d'une voie verte côté nord de la voirie. En prolongeant ce principe sur l'avenue Louis Armand (cf. projet N°5 sur La Ravoire), cela permettra de plus une traversée sécurisée du carrefour du Roc Noir. La réalisation de ce projet sur Barby devra être coordonnée avec celle du tronçon contigu sur La Ravoire.

### 5. Avenue Paul Chevalier (partie est de la route de la Trousse)

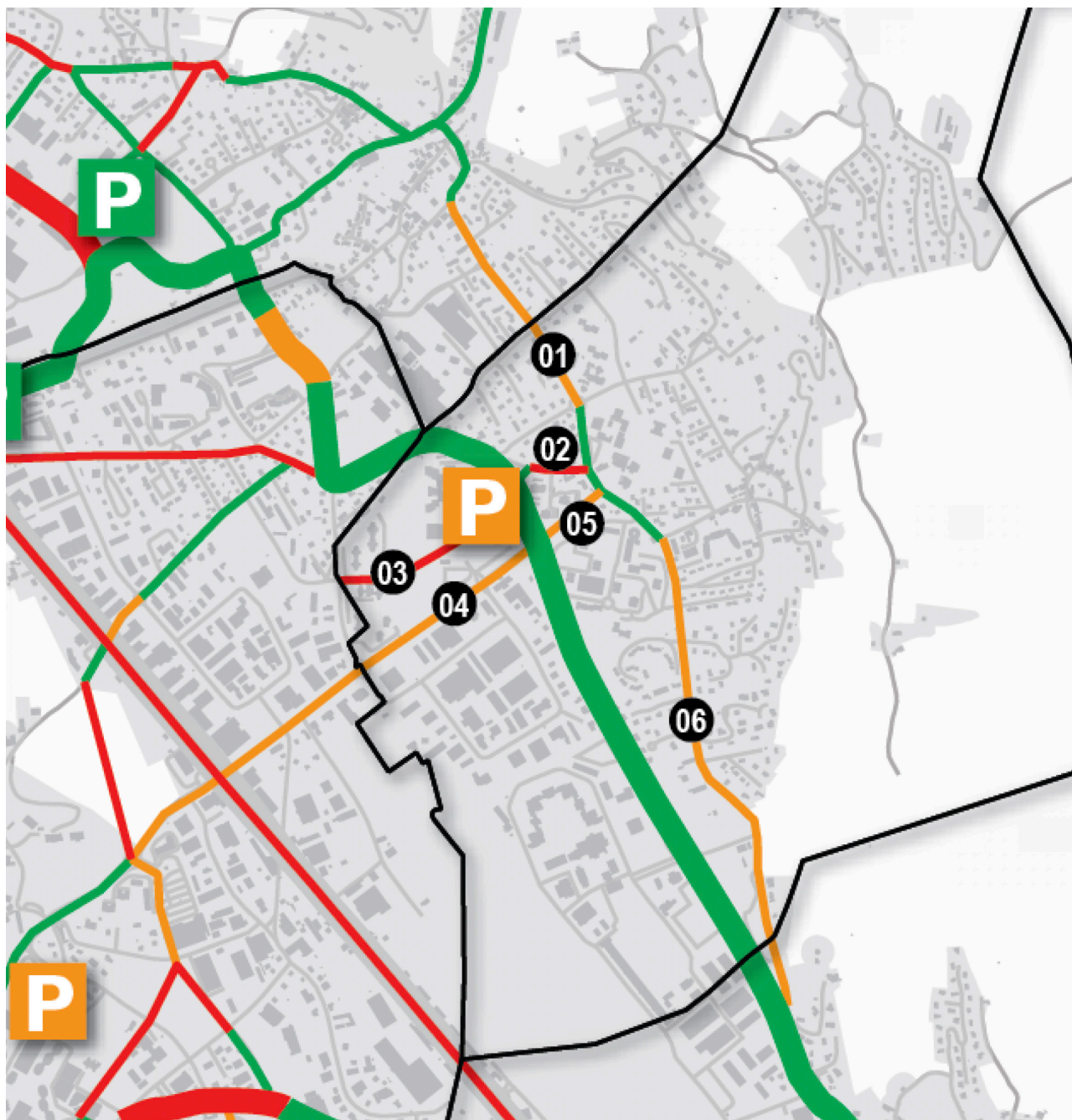
Cette voie est équipée de trottoirs avec des logos vélo, ce qui n'est pas réglementaire (il faudrait une séparation des parties vélo et piéton sur le trottoir, mais ce n'est pas possible du fait du mobilier urbain). De plus la réinsertion des cyclistes n'est pas aménagée au bout de l'avenue côté avenue principale.

Dans le cadre de la requalification du centre-bourg, cette voie pourrait être requalifiée afin d'être cohérente avec les aménagements du projet N°4 (piste cyclable côté nord-ouest), qui se situe dans son prolongement.

### 6. Rue du Prédé

Il s'agit de l'axe naturel pour aller au centre-bourg depuis le secteur sud de la commune.

Une pacification du trafic est souhaitable ; elle pourrait prendre la forme d'un chaucidou (dit aussi « chaussée à voie centrale banalisée »).



## Réseau cyclable

Selon Schéma directeur des modes actifs

Liaison structurante :

- existante
- à améliorer
- à créer

Liaison secondaire :

- existante
- à améliorer
- à créer

Parking vélo « entrant »  
(voiture vers agglomération puis vélo intra agglomération) :

- P existant
- P à améliorer
- P à créer

Parking vélo « sortant »  
(vélo depuis l'agglomération puis covoiturage vers l'extérieur) :

- P à créer

↔ liaison difficile, faisabilité non avérée ou tracé à approfondir

# BASSENS

### 1. Rue de la Croix / Route de Saint Alban Leysse

Il s'agit pour l'instant du seul trajet possible entre le centre historique de Bassens et Saint Alban Leysse.

Au vu des trafics, une solution en site propre est à privilégier, et notamment au regard des futures zones d'habitations attendues à proximité (haut de la plaine des Contours). Des emprises sont disponibles de part et d'autre pour cela, mais pas toujours du même côté ; un projet d'ensemble devra donc être étudié.

Cf. projet N°1 sur Saint Alban-Leysse.

### 2. Liaison rue du Peney - Saint Alban Leysse

L'objectif est de créer une liaison entre Bassens et Saint Alban Leysse, qui permette, sous réserve de la réalisation des aménagements N°5 et 8, de rejoindre Saint Alban Leysse en site propre depuis la voie verte de la Leysse (axe structurant).

Cette liaison a été facilitée par la mise sous dallot du Nant Petchi : dans le prolongement de la rue du Peney, la création d'une voie verte permettra de relier la plaine des Contours sans avoir à créer une passerelle de franchissement du Nant (cf. projet N°3 de Saint-Alban Leysse).

### 3. Accès mairie

L'accès à la ferme de Bressieux se fait pour le moment par le bas en utilisant des voiries du CHS. A terme, l'accès des véhicules motorisés se fera par le haut, mais il faudra conserver un accès vélo par le bas. Cela offrira de plus un accès plus direct pour les nouveaux immeubles de la route de la Ferme.

Dans la pratique, il suffira de mettre en places des dispositifs de limitation d'accès (plot, rocher...).

### 4. Nouvelle liaison via le stade

Dans le prolongement du futur aménagement le long du centre commercial (cf. projet N°8), cette liaison (de type voie verte) offrira un accès plus direct et en restant en site propre pour rejoindre le CHS et le centre bourg de Bassens.

### 5. Liaison du centre commercial vers la rue Centrale et la rue du Peney

Il s'agit d'un des maillons de la liaison structurante entre la voie verte de la Leysse et Saint Alban Leysse.

Il existe déjà un cheminement dans les jardins familiaux, dont l'accès est entravé par des chicanes, qui devront être écartées pour faciliter le passage des cyclistes.

### 6. Réaménagement de la rue Centrale

Cette section de la rue Centrale permet d'accéder au centre commercial depuis le centre bourg (ainsi que depuis la future liaison via la rue du Peney), ainsi que via la rue des Contours.

Dans le cadre de la requalification du centre commercial, un rond-point sera créé pour en faciliter l'accès (au niveau de l'intersection de la rue Bolliet), et l'ensemble de la rue sera reprise jusqu'à l'avenue de Longefand, en incluant une piste bidirectionnelle.

### 7. Mail piéton du centre commercial

Un mail piétonnier devrait être réalisé dans le cadre de la requalification du centre commercial. Il fera le lien entre la piste cyclable de la rue centrale, et le futur aménagement côté sud-ouest (cf. projet N°8), et permettra la desserte du centre commercial.

### 8. Liaison côté sud-ouest du centre commercial

Cette liaison sera un des maillons de la liaison structurante entre la voie verte de la Leysse et Saint Alban Leysse, mais elle desservira aussi le CHS via le projet N°4.

Un aménagement de type voie verte est à privilégier, à intégrer dans les projets de parking.

La traversée de l'avenue de Turin sera éventuellement à reconfigurer, l'objectif étant de relier la voie verte existante sur la rue du Chanoine Féjoz.

### 9. Contournement du rond-point d'accès à la VRU

La contre-allée de l'avenue de Bassens constitue quasiment une voie verte, et la section en impasse de l'avenue de Bassens est très calme eu égard au faible trafic. Entre les deux, les cyclistes doivent franchir le giratoire d'accès à la VRU.

La circulation sur l'anneau est très difficile pour les cyclistes non aguerris, et il vaut mieux privilégier un aménagement qui contourne l'anneau par le sud, ce qui permet de valoriser le plateau réalisé sur l'accès à la VRU.

### 10. Traversée de la rue Perrier Gustin

La rue de la Martinière est l'itinéraire qui a été privilégié pour le trafic cycliste lors de la création du site propre bus sur l'avenue de Turin.

Sa continuité se heurte cependant à la traversée de la rue Perrier Gustin, où l'îlot central empêche les cyclistes de relier les 2 parties de la rue.

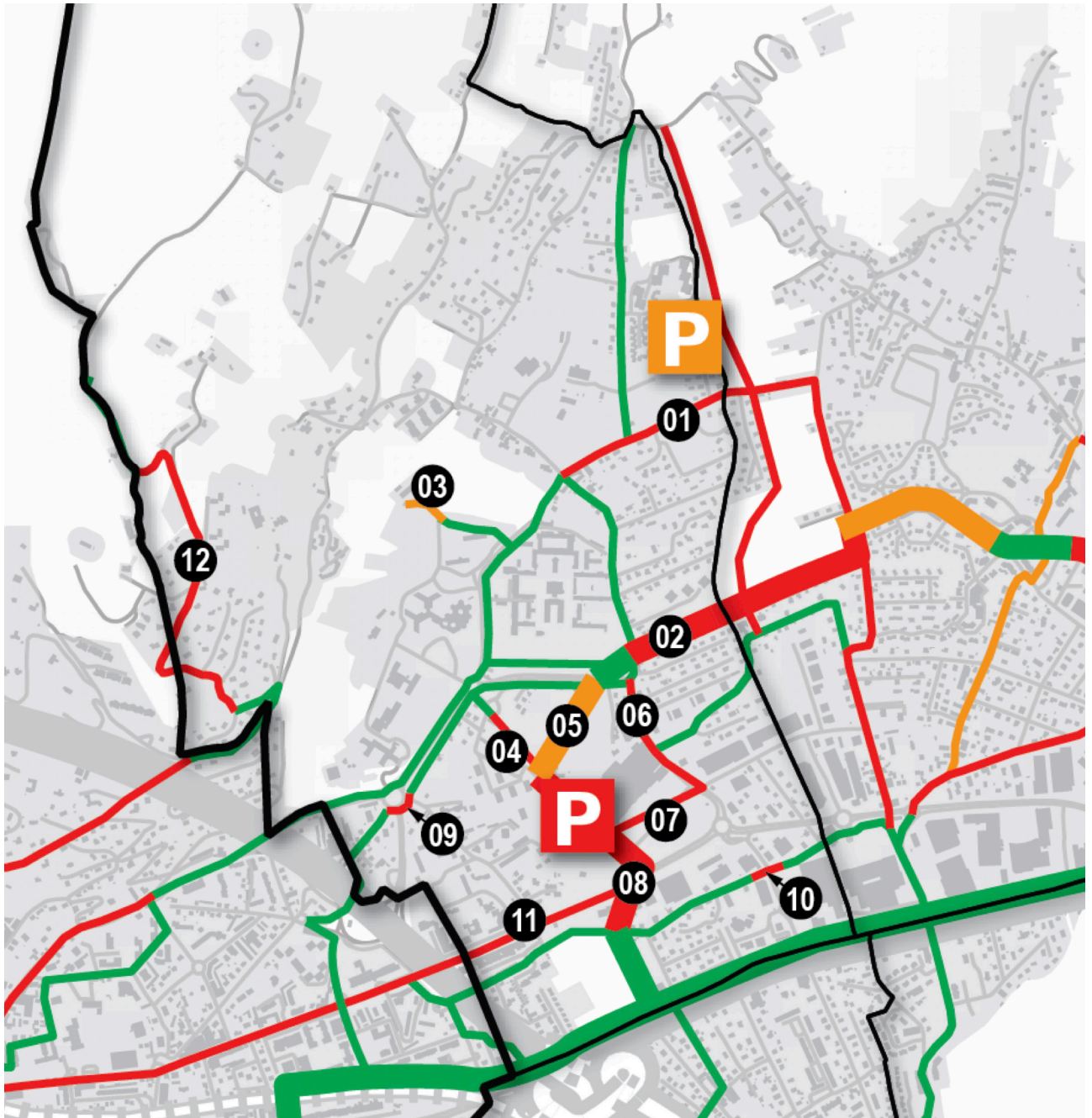
### 11. Avenue de Turin

C'est l'axe le plus direct pour relier les quartiers de Mérande / Joppet avec l'entrée de Bassens et le centre commercial (connexion avec l'axe structurant).

Dans la continuité du projet N°53 sur la commune de Chambéry, un aménagement de type bandes cyclables pourrait être envisagé.

### 12. Accès aux Monts

Le chemin des Monts offre des emprises assez limitées. Dans le cadre du développement de ce quartier et du développement de l'usage du VAE, une solution de type « semi-chaucidou » (le nom technique du chaucidou est : « chaussée à voie centrale banalisée ») est à privilégier (une « bande de rive cyclable » de 1,50m, et une voirie à 4,50 m).



## Réseau cyclable

Selon Schéma directeur des modes actifs

Liaison structurante :

- existante
- à améliorer
- à créer

Liaison secondaire :

- existante
- à améliorer
- à créer

Parking vélo « entrant »  
(voiture vers aggro puis vélo intra aggro) :

- P existant
- P à améliorer
- P à créer

Parking vélo « sortant »  
(vélo depuis l'aggro puis covoiturage vers l'extérieur) :

- P à créer

↔ liaison difficile, faisabilité non avérée ou tracé à approfondir

# CHALLES-LES-EAUX

### 1. RD1006 côté nord

Cet axe permet de desservir les commerces de cette zone, ainsi que d'offrir un lien direct en direction de Bassens / Saint Alban Leysse.

Techniquement il serait plus simple de réaliser des bandes cyclables en tirant parti des accotements larges. Cependant le trafic et la limitation de vitesse à 70 km/h dissuaderaient un grand nombre d'usagers de les emprunter. Un site propre (voie verte, piste cyclable) serait plus attractif pour eux, mais dans sa conception il faudrait soigner les nombreuses entrées de commerces.

Cf. projet N°3 sur La Ravoire.

### 2. RD1006 entre le giratoire du Puits d'Ordet et le centre-ville

La RD1006 est l'axe principal de desserte du centre de Challes. Techniquement il sera délicat d'insérer un aménagement bidirectionnel en centre-ville, du fait du contexte urbain contraint ; il faudrait donc mieux travailler sur un aménagement monodirectionnel de type bande cyclables. Pour les cyclistes moins aguerris, la voie verte de la Mère offre une alternative sécurisée (mais plus longue) en direction du centre-ville.

### 3. RD1006 entre le centre-ville et la rue de St Vincent

La RD1006 est l'axe principal de desserte du centre de Challes. Techniquement il sera délicat d'insérer un aménagement bidirectionnel en centre-ville, du fait du contexte urbain contraint ; il vaut donc mieux travailler sur un aménagement monodirectionnel de type bande cyclables. Pour les cyclistes moins aguerris, la rue de St Vincent offre une alternative sécurisée (mais plus longue) en direction du centre-ville.

### 4. Barreau manquant de la voie verte de la Mère

Actuellement les usagers de la voie verte de la Mère doivent emprunter l'avenue de la Breisse et le délicat giratoire de la RD1006 pour rejoindre le centre de Challes. L'objectif de cet aménagement est de faire ce lien en site propre et d'offrir ainsi une continuité d'aménagement.

Cette voie verte pourra utiliser le chemin existant au bord de la Mère, et la traversée de la RD1006 pourra se faire en 2 fois en aménageant un refuge dans l'îlot existant avant le giratoire.

### 5. Liaison vers lycée du Granier

L'objectif de cette liaison est d'offrir un lien sécurisé et plus court en direction du lycée du Granier, sans faire le tour par la voie verte de la Mère ou bien par la rue Jean Moulin

Un tracé direct dans la continuité de l'avenue de la Breisse semble naturel, mais sa faisabilité semble compromise par la présence du marais des Chassettes.

Un autre tracé serait d'emprunter le chemin piéton existant dans le prolongement du chemin des Chassettes, mais il emprunte des parcelles privées. La présence de l'espace naturel sensible est de nature à limiter les possibilités d'aménagements, notamment en terme de revêtement.

Cf. liaison N°21 sur La Ravoire

### 6. Liaison rue du Marais – chemin de la Petite Forêt

Actuellement cette liaison vers le Puits d'Ordet ne peut se faire que via la rue privée du lotissement des Chassettes, avec beaucoup de courbes et du dénivelé.

Un chemin existe entre le lotissement et la zone humide. Son revêtement devra être amélioré, tout en tenant compte de la proximité de la zone humide.

### 7. Prolongation de la voie verte de la Mère

La voie verte se termine actuellement au niveau des écoles, et il faut ensuite circuler sur le parking pour rallier l'avenue du Parc. Le projet serait de poursuivre le site propre vélo jusqu'à l'avenue du Parc, soit en restant en rive droite de la Mère, soit en délimitant un espace réservé aux cyclistes sur le parking.

### 8. Prolongation de la voie verte de la Mère

La liaison entre la voie verte de la Mère et le centre de Challes est actuellement peu lisible et longue.

Cet îlot étant voué à muter vers de la densification, un emplacement réservé pourrait être mis en place afin de prolonger à plus long terme la voie verte de la Mère jusqu'à l'avenue des Thermes.

### 9. Liaison des Thermes à la rue de St Vincent

Cette liaison est une alternative tranquille à la RD1006.

Cet itinéraire est déjà praticable en empruntant l'avenue Jean Jaurès et l'avenue des Thermes.

Une amélioration potentielle serait d'améliorer le revêtement de l'allée de Triviers, et de créer une liaison dans le parc pour rejoindre la rue de St Vincent. Cela n'aurait de sens que si une liaison en site propre est trouvée entre l'allée de Triviers et le débouché futur de la voie verte de la Mère sur l'avenue des Thermes (emprise à trouver entre le mini-golf et les Thermes).

### 10. Rue Jean Moulin

L'objectif de cette liaison est de relier le centre-ville avec la zone d'activité des Massettes et la direction de l'avenue verte sud.

Cette rue étant en pente, une solution de type « semi-chaucidou » (le nom technique du chaucidou est : « chaussée à voie centrale banalisée ») est à privilégier (une « bande de rive cyclable » de 1,50m, et une voirie à 4,50 m).

### 11. Rue Clémenceau

Cet axe permet de relier le centre-ville aux quartiers situés derrière la route Royale, et de rejoindre également la route de la Viager et le secteur des Quatre Chemins sur St Jeoire (départ de ballades).

Il est prévu à long terme d'élargir la voie côté espace non urbanisé. Cela permettra d'implanter sur cette voie des bandes cyclables.

### 12. Route Royale

La route Royale est équipée de bandes cyclables côté la Ravoire, jusqu'au carrefour avec la rue Clémenceau. Il conviendrait de les prolonger afin d'assurer la connexion avec celles existant au niveau du feu du cimetière.

### 13. Route Royale

La route Royale est équipée de bandes cyclables côté la Ravoire, jusqu'au carrefour avec la rue Clémenceau, et d'une bande dans un seul sens côté Saint-Jeoire-Prieuré.

Ce projet vise à assurer leur continuité.

### 14. Route Royale

La route Royale est équipée sur cette section d'une bande cyclable dans un seul sens (en direction de la Ravoire), qui sert également à sécuriser les déplacements piétons.

Elle mériterait à terme d'être équipée d'une bande cyclable dans l'autre sens, et d'un trottoir.

### 15. Route de St-Baldoph

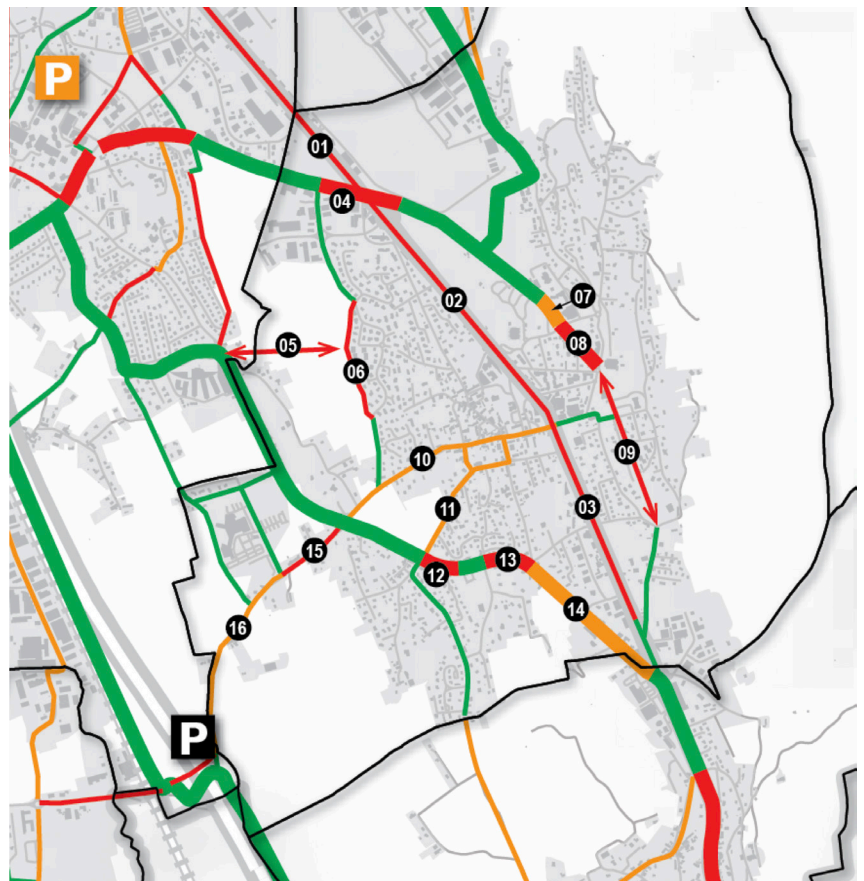
L'objectif de cette liaison est de relier le centre-ville avec la zone d'activité des Massettes et la direction de l'avenue verte sud.

Cette voie était équipée de bandes cyclables, mais elles ont été supprimées au profit de trottoirs élargis. Il n'y a pas de solution évidente d'aménagement qui émerge pour le moment.

### 16. RD9

Cette voie permet d'aller en direction de St Baldoph et de l'avenue verte sud.

Elle est équipée de bandes cyclables très étroites, alors que le trafic motorisé est très important et la vitesse limitée à 70 km/h. Un aménagement en site propre (type voie verte) permettrait de rendre cette liaison accessible à tous les cyclistes.



## Réseau cyclable

Selon Schéma directeur des modes actifs

Liaison structurante :

- existante
- à améliorer
- à créer

Liaison secondaire :

- existante
- à améliorer
- à créer

Parking vélo « entrant »  
(voiture vers agglomération puis vélo intra agglomération) :

- P existant
- P à améliorer
- P à créer

Parking vélo « sortant »  
(vélo depuis l'agglomération puis covoiturage vers l'extérieur) :

- P à créer

↔ liaison difficile, faisabilité non avérée ou tracé à approfondir

# VILLE DE CHAMBÉRY

## (nord)

### 1. Shunt rue de Belle-Eau – rue de Borolan

À partir du pont de la VRU, un cycliste souhaitant aller en direction du sud devra tout d'abord remonter vers le nord sur la rue de Borolan, puis revenir vers le sud via la rue de Belle-Eau soit un parcours de 600 m.

Le long du talus de l'autoroute, il existe une emprise permettant de faire un shunt entre ces 2 voies, ramenant la longueur de ce trajet à 100 m. Une voie verte pourrait y être créée.

### 2. Accès Landiers depuis l'avenue verte et la Motte Servolex

Le pont sur la VRU est un des rares accès à la zone des Landiers. La rue de Borolan qui l'emprunte pourrait être équipée de bandes cyclables.

### 3. Desserte de la partie nord des Landiers

Cette zone d'activité est enclavée entre la VRU et la Leysse, d'un côté, et la voie ferrée et le coteau, de l'autre. Le seul point d'accès intermédiaire est le pont de la rue de Borolan. Une sécurisation de l'unique axe permettant sa desserte (avenue des Landiers, rue de Belle-Eau et avenue de Villarcher) est donc nécessaire.

À cette fin, la solution la mieux adaptée au contexte semble être la création de bandes cyclables.

Côté nord cette liaison se termine à la limite communale avec Voglans. À partir de là, 2 liaisons doivent être sécurisées (hors périmètre Grand Chambéry) :

- > liaison avec l'avenue verte au niveau du giratoire de Villarcher. Au vu des trafics, une solution en site propre est à rechercher, en réaménageant le trottoir nord du giratoire et celui de la rue de la Françon, jusqu'à se connecter au futur giratoire au croisement avec l'avenue de Villarcher.
- > liaison en direction du centre de Voglans et d'une éventuelle gare (via la rue de la Françon et le chemin du Gas par exemple).

### 4. Avenue des Landiers au nord du giratoire Chamnord

Cette rue est équipée d'un côté d'une voie verte, et de l'autre côté d'une bande cyclable. Le problème de la voie verte est qu'elle franchit le giratoire d'accès au centre commercial en faisant circuler les cyclistes à l'envers sur l'anneau du giratoire, et qu'elle est coupée par les accès aux commerces

En direction du nord, les cyclistes restent donc en majorité sur la bande cyclable.

Celle-ci a été supprimée pour créer des stationnements PL. Il faudrait pouvoir la recréer en réaménageant ces stationnements (par exemple en récupérant l'ancien accès avant le quai bus).

### 5. Avenue des Landiers, entre le passage à niveau et la rue du Bourg

En direction du nord, les cyclistes restent en majorité sur la bande cyclable (cf. projet N°4).

Cette bande cyclable est régulièrement utilisée par de nombreux véhicules pour se stationner. Une transformation en piste monodirectionnelle permettrait de régler ce problème, ou bien, à défaut, il faudrait matérialiser le stationnement sur le bas-côté et décaler un peu la bande cyclable en réduisant la largeur de la chaussée.

### 6. Axe Esclangon / Chantabord / Bergès

Cet axe dessert de nombreux emplois et un établissement d'enseignement.

Le trafic y est assez soutenu avec un nombre de poids lourds assez important. Une solution en site propre est donc à rechercher.

Côté est de l'avenue Bergès, le trottoir est très large et déjà revêtu, mais utilisé par du stationnement. Côté est de la rue de Chantabord (le long du service des eaux), la même emprise existe et est disponible. Sur la rue Esclangon, les emprises les plus larges sont côté sud, ce qui impliquerait une traversée.

### 7. Nouveau tracé avenue des Follaz

L'avenue des Follaz devrait à terme être connectée directement au giratoire du centre de tri. Dans ce cadre, les bandes cyclables existantes sur cette avenue devront être prolongées de même.

### 8. Shunt zone d'activité des Champs Courts

L'accès depuis le centre-ville à cette zone d'activité (et plus loin à la zone de Bissy) se fait préférentiellement par l'avenue de la Motte Servolex et l'avenue du Grand Ariétaz pour l'instant. L'aménagement de la zone d'activité des Champs Courts va permettre de créer un by-pass avec la rue des Champs Courts, diminuant ainsi de 400 m l'accès à cette zone et à la zone de Bissy.

### 9. Avenue de la Houille Blanche (de l'avenue du Grand Ariétaz au giratoire Romanet)

Cet axe est la desserte principale de la zone de Bissy.

Sur cette section, l'avenue est à 2 x 2 voies alors qu'elle est à 2 x 1 voie sur le reste du tracé. Ce profil n'est pas justifié en terme de trafic, et il semble donc possible d'étendre le profil à 2 x 1 voie en intégrant des bandes cyclables.

### 10. Avenue de la Houille Blanche (du giratoire Romanet au passage à niveau)

Cet axe est la desserte principale de la zone de Bissy.

À long terme, son réaménagement global est envisagé, avec création d'un site propre vélo. A plus court terme, il est possible de diriger les cyclistes vers les contre-allées avec du marquage.

### 11. Liaison Mendès-France vers Bissy

L'avenue Mendès France est la voie la plus directe et la seule dont la pente n'est pas réhibitoire pour rejoindre Chambéry le Vieux et les Hauts de Chambéry depuis Bissy.

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

### 12. Liaison Mendès-France vers Avenue de la Boisse

L'avenue Mendès France est la voie la plus directe et la seule dont la pente n'est pas réhibitoire pour rejoindre Chambéry le Vieux et les Hauts de Chambéry depuis le secteur centre-nord ou bien depuis les Landiers.

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

# VILLE DE CHAMBÉRY (nord)

### 13. Avenue Mendès-France

L'avenue Mendès France est la seule voie dont la pente reste raisonnable pour rejoindre Chambéry le Vieux et les Hauts de Chambéry depuis Bissy ou depuis le secteur centre-nord.

Elle est équipée de bandes cyclables, mais avec des sections à 2 voies et une limitation à 70 km/h ; elle n'est donc empruntée que par des cyclistes aguerris. Pour la rendre accessible à un public plus large, la réalisation d'un aménagement en site propre est nécessaire.

### 14. Avenue Daniel Rops (RD991), entre giratoire des Cèdres et giratoire du Forum

Cette section de l'avenue est pacifiée par des aménagements ralentisseurs, mais le trafic intense fait qu'un aménagement spécifique vélo est nécessaire pour qu'elle soit empruntée par plus de cyclistes.

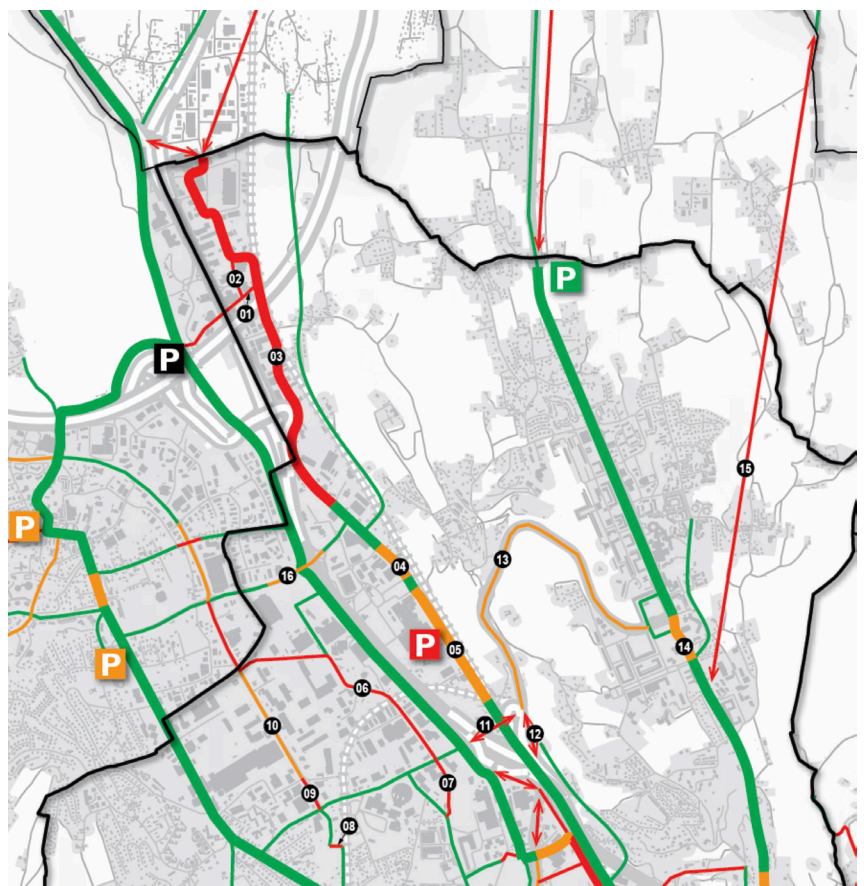
De plus, d'anciens aménagements existent côté ouest (contournement du giratoire par exemple), mais sans continuité ; ils amènent une perte de lisibilité.

### 15. Liaison plaine du Tillet vers les Hauts de Chambéry

La plaine du Tillet est un axe de circulation naturel (les cyclistes recherchent les axes de moindre dénivelé). La RD211 suit cette plaine et vient ensuite se connecter à l'axe structurant de la RD991. Les modalités d'aménagements de cet axe pour les cyclistes sont peu évidentes.

### 16. Liaison Bissy – les Landiers

Une liaison piéton – vélo existe actuellement sur le pont au dessus de la VRU, mais les franchissements des échangeurs de chaque côté sont très délicats. À minima des plateaux sécuriseraient ces traversées, mais une vraie sécurisation passerait par un réaménagement lourd avec des passages dénivelés.



## Réseau cyclable

Selon Schéma directeur des modes actifs

Liaison structurante :		Liaison secondaire :		Parking vélo « entrant » (voiture vers aggro puis vélo intra aggro) :		Parking vélo « sortant » (vélo depuis l'aggro puis covoiturage vers l'extérieur) :	
	existante		existante		existant		à créer
	à améliorer		à améliorer		à améliorer		à créer
	à créer		à créer		à créer		
				liaison difficile, faisabilité non avérée ou tracé à approfondir			



# VILLE DE CHAMBÉRY

## (centre)

### 17. Liaison pont des Chèvres vers passerelle Armand Challes

Il n'existe pas de liaison directe et sécurisée entre la zone des Landiers et la zone de Bissy. Le trajet le plus direct en partant vers le sud consiste à aller jusqu'au pont des Chèvres puis à la passerelle Armand Challes, soit un trajet potentiellement de plus 3 km pour une distance à vol d'oiseau de quelques centaines de mètres.

La section entre le pont des Chèvres et la passerelle va faire l'objet d'une requalification (mise à 2 voies en sens unique). Il serait souhaitable de pouvoir intégrer un site propre vélo à cette reconfiguration, ce qui serait le lien le plus direct possible. A défaut, il sera possible de longer la Leysse jusqu'à la passerelle métallique (cf. projet N°23) puis de revenir par l'allée Charles Montreuil (cf. projet N°25).

### 18. Avenue du Grand Verger

Dans le cadre du projet « centre-nord », cette voie sera reconfigurée avec création d'une piste bidirectionnelle ou d'une voie verte. La jonction avec les projets 17 et 19 gagnera à être soignée afin de mettre en valeur la continuité de cet axe en rive droite de la Leysse.

### 19. Avenue du Repos, entre giratoire Alsace-Lorraine et avenue des Chevaliers Tireurs

Dans le cadre du projet « centre-nord », cette voie sera reconfigurée avec création d'une voie verte dans le parc côté est.

### 20. Avenue du Repos, entre avenue des Chevaliers Tireurs et avenue du Comte Vert

Il serait intéressant d'assurer la connexion directe entre les projets 19 et 21, afin de réaliser un aménagement continu et lisible en rive droite de la Leysse, et également entre le projet 19 et l'avenue du Comte Vert.

Dans le cadre des études centre-nord, cette section de l'avenue du Repos passe à 2 x 2 voies, avec un trottoir de 1,80 m de large côté Rubanox, séparé de la voirie par une bande d'espace vert. En élargissant un peu cet espace, il pourrait devenir mixte piéton / vélo (comme dans le parc sur le projet 19).

### 21. Liaison Favorite / Comte Vert

Les quartiers entre la colline de Montjay et l'Hyères ne sont desservis que par la RD1006, qui est équipée de bandes cyclables sur sa partie haute.

Le trafic et la vitesse à 70 km/h sont rédhibitoires pour la plus grande part des cyclistes ; un aménagement séparatif est donc à rechercher. Le tracé de cet aménagement peut suivre la RD1006, mais il est également possible de rechercher un tracé plus proche de l'Hyères (restructuration des emprises Vicat), ce qui permettrait de limiter le relief.

### 22. Voie verte de bord de Leysse

Dans le cadre du projet de quartier Vetrotex, un parc sera créé en rive gauche de la Leysse, qui comprendra une voie verte.

Elle sera le support de la traversée cyclable de Chambéry.

En fonction de la fréquentation piétonne et cycliste attendue, il pourrait être nécessaire de séparer les piétons et les cyclistes (piste cyclable + trottoir).

### 23. Voie verte de bord de Leysse

Ce projet permet de poursuivre la continuité de bord de Leysse jusqu'au pont des Chèvres, et peut éventuellement devenir le support de la liaison 17 si elle n'est pas réalisée sur l'avenue du Grand Verger.

### 24. Liaison à long terme du Polygone à l'avenue verte nord

Le tracé de la traversée cyclable de Chambéry (prévu à l'horizon du projet centre-nord via la liaison 25) pourrait être amélioré avec une liaison directe entre le secteur du pont des Chèvres et l'avenue verte nord : distance diminuée, site propre, et intersections en moins.

Pour cela 2 possibilités existent :

- > traverser le pont des Chèvres, emprunter la voie d'exploitation qui passe sous-celui-ci pour se retrouver côté aval, et enfin création d'une passerelle à la confluence Leysse – Hyères
- > si les terrains OCV sont restructurés, il pourrait être possible d'ouvrir aux cyclistes et piétons la passerelle privée d'OCV sur l'Hyères ; pour y accéder depuis le pont des Chèvres, un passage inférieur sous l'avenue du Grand Verger serait nécessaire.

### 25. Rue Charles Montreuil

Lorsque la voie verte de bord de Leysse aura été réalisée (cf. projet N°22), cet axe sera le support de la traversée cyclable de Chambéry. Actuellement une voie verte existe, mais elle pose plusieurs problèmes : la cohabitation piéton / vélo est délicate, elle est traversée par 2 accès parkings, et elle contourne le giratoire du Polygone avec une visibilité médiocre. Si le trafic vélo augmente, il sera peut-être préférable d'inciter les cyclistes à emprunter la voie principale de la rue.

### 26. Nouvelle voirie et pont sur la Leysse

Cette voirie est prévue dans le cadre du projet «centre-nord», afin de renvoyer le trafic en direction de la VRU sur l'avenue de la Boisse.

Une piste cyclable y est intégrée, côté ZAC Vetrotex. Sur le pont sur la Leysse, le trottoir plus large côté amont, dans la continuité de la piste cyclable, permettra de créer une liaison vélo vers l'avenue de la Boisse.

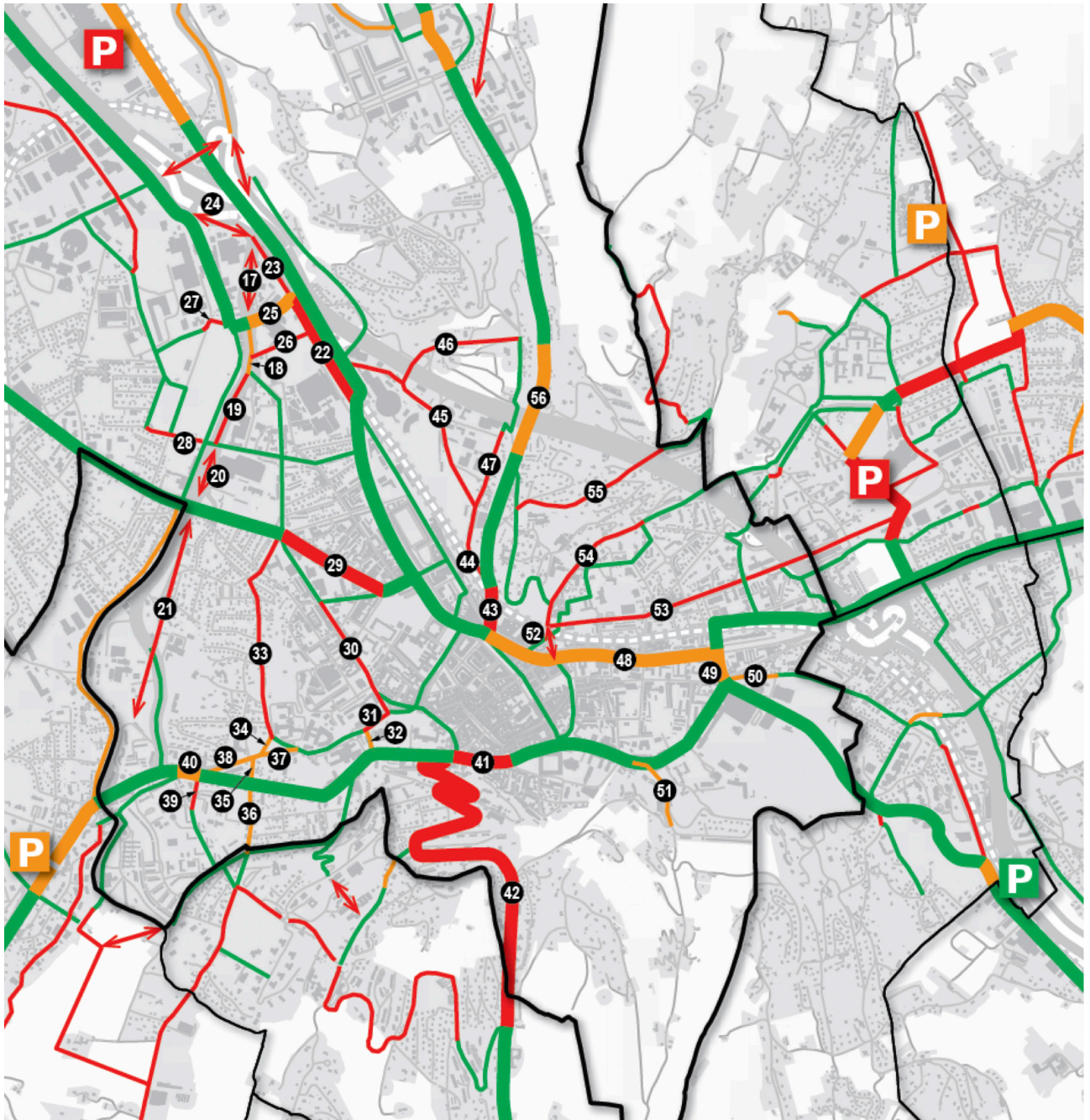
### 27. Lien rue Joseph Fontanet vers avenue verte nord et passerelle Armand Challes

Pour l'instant l'accès à la zone des Fontanettes depuis l'est ne peut se faire que par le pont des Chevaliers Tireurs. Ce nouvel accès permettrait des trajets beaucoup plus courts pour se rendre dans cette zone.

### 28. Avenue des Chevaliers Tireurs

L'avenue des Follaz (qui permet la desserte du Phare, du CTM et de la zone des Fontanettes) est déjà équipé de bandes cyclables. La partie de l'avenue des Chevaliers Tireurs à l'ouest de l'Hyères est équipée de pistes monodirectionnelles. Il y a donc un maillon manquant au droit du cimetière. Un aménagement de type bande ou chaucidou serait le plus adapté pour être cohérent avec les sections de part et d'autre.

# VILLE DE CHAMBÉRY (centre)



## Réseau cyclable

Selon Schéma directeur des modes actifs

Liaison structurante :

- existante
- à améliorer
- à créer

Liaison secondaire :

- existante
- à améliorer
- à créer

Parking vélo « entrant »  
(voiture vers agglo puis vélo intra agglo) :

- P existant
- P à améliorer
- P à créer

Parking vélo « sortant »  
(vélo depuis l'agglo puis covoiturage vers l'extérieur) :

- P à créer

↔ liaison difficile, faisabilité non avérée ou tracé à approfondir

# VILLE DE CHAMBÉRY (centre)

### 29. Avenue du Comte Vert, du stade nautique à l'avenue Leclerc

En arrivant depuis le secteur La Motte – Bissy, les cyclistes peuvent emprunter la piste cyclable sur l'avenue Jean Jaurès puis dans la rue du Bon Pasteur. Cette piste pose des problèmes de cohabitation avec les piétons, et avec les véhicules motorisés (de nombreux accès riverains la coupent, et des véhicules stationnent sur la piste au droit de l'école). De plus, ce tracé est plus long et moins naturel que l'axe direct de l'avenue du Comte Vert. En conséquence, de nombreux cyclistes préfèrent déjà emprunter cet axe non aménagé.

Une solution de type piste mono-directionnelle ou bande cyclable est à privilégier afin de faciliter les connexions des 2 côtés (giratoire du stade nautique et carrefour Leclerc / Lanfrey).

### 30. Avenue Jean Jaurès, de la rue du Bon Pasteur à l'avenue des Bernardines

En arrivant depuis le secteur La Motte – Bissy, l'itinéraire cyclable existant envoie les cyclistes sur les quais de la Leysse. Une grande partie de ceux-ci emprunte néanmoins l'avenue Jean Jaurès, qui n'est pas aménagée, car elle permet un accès plus direct au sud du centre-historique (secteur du château).

Une solution de type piste mono-directionnelle ou bande cyclable est à privilégier. Si le projet n°29 est réalisé, la section stade nautique – rue du Bon Pasteur de l'avenue Jean Jaurès pourrait alors être homogénéisée avec ce projet n°29.

### 31. Faubourg Mâché

Pour les cyclistes du centre-ville, c'est l'un des deux seuls accès au secteur de l'hôpital et de l'avenue de Lyon en direction de Cognin.

La largeur de la voirie permettrait d'avoir un profil de 3 voies plus une bande cyclable à la montée, mais aurait pour conséquence de limiter la longueur à 2 voies dans chaque sens, avec donc une réduction de capacité de stockage aux feux. Dans le cadre de ce projet, il faut aussi essayer de requalifier le carrefour avec la place St Pierre de Mâché, afin de sécuriser le tourne-à-gauche depuis la montée du Faubourg Mâché en direction de cette place. Pour mémoire, le projet étudié dans le cadre du TCSP Mâché prévoyait un élargissement de l'emprise de la voirie avec un encorbellement pour le trottoir.

### 32. Place Saint Pierre de Mâché

Elle permet de faire le lien entre le Faubourg Mâché et l'avenue de Lyon.

La vitesse des véhicules est plutôt réduite, mais en raison du trafic un espace spécifique pour les cyclistes serait nécessaire.

### 33. Chemin de la Moutarde / Chemin de Montjay

Il s'agit de l'itinéraire le plus direct entre le secteur du stade nautique et l'hôpital. De nombreux cyclistes l'emprunte déjà malgré l'absence d'aménagement et la pente soutenue.

La chaussée étant réduite (5,50 m), une solution de type semi-chaucidou est à rechercher.

### 34. Place Chiron côté ouest

En venant de l'ouest du Faubourg Mâché ou du chemin du Biollay, l'accès au chemin de Montjay ne peut se faire actuellement qu'en faisant le tour de la place.

Une double-sens cyclable permettrait d'éviter ce détour. Une attention particulière devra être portée au carrefour du haut de la place (visibilité limitée de ce qui arrive depuis l'hôpital).

### 35. Chemin du Biollay entre Faubourg Mâché et avenue de Lyon

Il s'agit de la seule perméabilité nord – sud entre le carrefour Clémenceau / Mâché d'une part et la place St Pierre de Mâché d'autre part, et elle se situe entre l'axe du chemin de Montjay et celui du chemin du Biollay.

Cette voie est à sens unique et un double-sens cyclable permettrait d'assurer la liaison dans les deux sens.

### 36. Chemin du Biollay

Cette voie permet de desservir le Biollay, et elle est le premier maillon de l'axe de la RD7 qui dessert la direction de St Cassin et à terme la ZAC du Coteau.

Une solution de type bande cyclable montante ou bien semi-chaucidou est à rechercher.

### 37. Faubourg Mâché en bas de la place Chiron

Au niveau du bas de la place Chiron, un double-sens cyclable permettrait d'éviter de contourner la place par le haut et d'imposer un dénivelé.

Un projet de site propre bus accessible au vélo a déjà été étudié sur ce secteur.

### 38. Faubourg Mâché entre la place Chiron et l'avenue de Lyon

Entre la place Chiron et l'avenue de Lyon, les emprises sont plus limitées sur le Faubourg Mâché, et une pacification de voirie serait donc plutôt à rechercher.

### 39. Avenue Clémenceau

Cette voie est l'accès principal au quartier du Biollay.

Au départ de l'avenue de Lyon, la pente est relativement soutenue, et les voitures ne peuvent pas doubler les vélos qui montent car sur la voie descendante les véhicules sont arrêtés au feu.

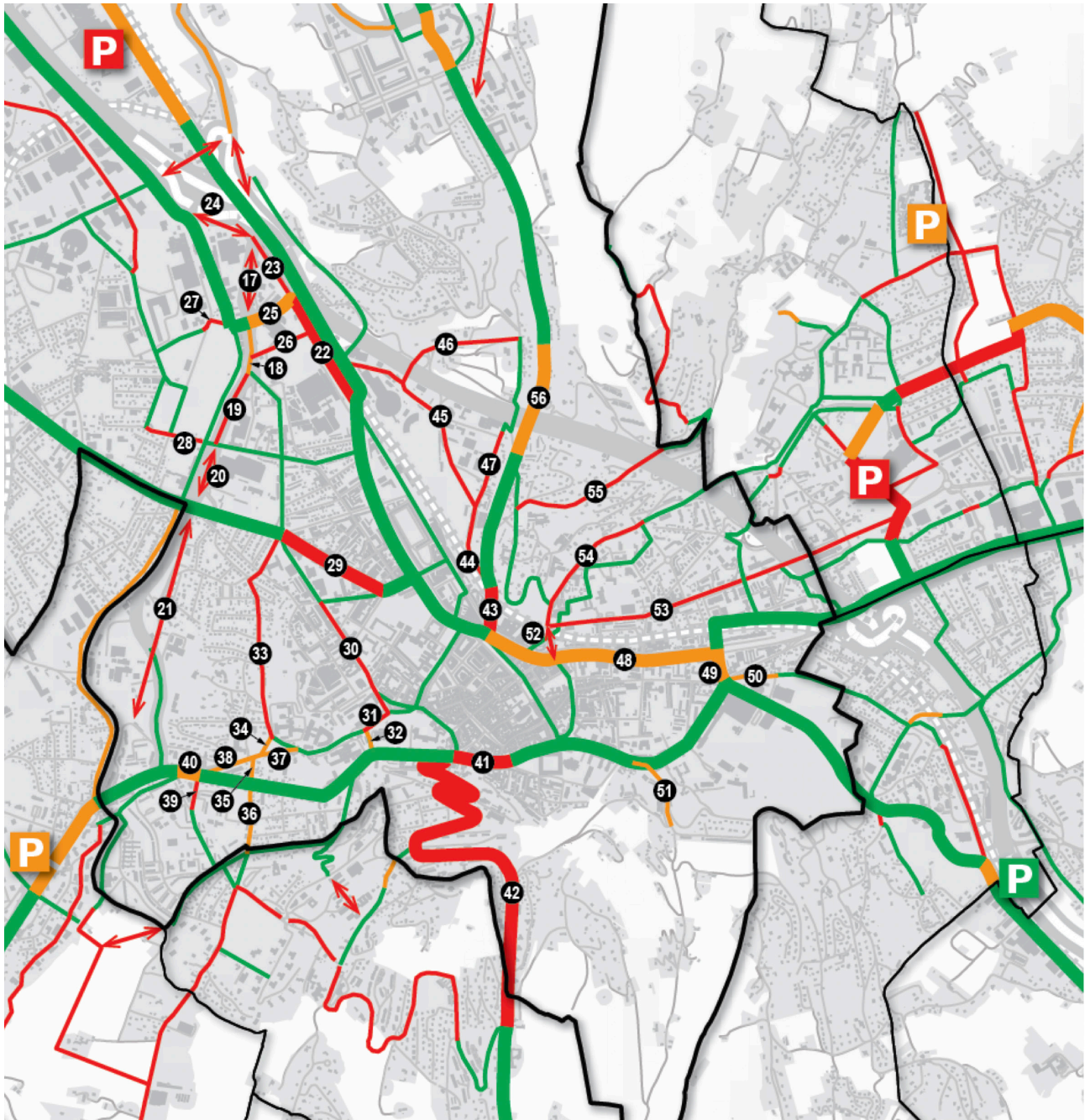
Une bande cyclable montante serait donc nécessaire jusqu'à l'intersection avec la rue Guynemer. En complément, bien que le reste de la rue soit en zone 30, il faut noter que le trafic soutenu et les vitesses pratiquées sont peu incitatifs pour les cyclistes, et qu'une requalification globale de cet axe serait un plus.

### 40. Avenue de Lyon, entre Clémenceau et Vieux Capucins

Entre le feu du carrefour Clémenceau / Mâché et le débouché du chemin des Vieux Capucins, les bandes cyclables présentes de part et d'autres sont interrompues.

Pour assurer leur continuité, il faudrait décaler le mur de soutènement de la copropriété côté Biollay.

# VILLE DE CHAMBÉRY (centre)



## Réseau cyclable

Selon Schéma directeur des modes actifs

Liaison structurante :

- existante
- à améliorer
- à créer

Liaison secondaire :

- existante
- à améliorer
- à créer

Parking vélo « entrant »  
(voiture vers agglo puis vélo intra agglo) :

- P existant
- P à améliorer
- P à créer

Parking vélo « sortant »  
(vélo depuis l'agglo puis covoiturage vers l'extérieur) :

- P à créer

↔ liaison difficile, faisabilité non avérée ou tracé à approfondir

# VILLE DE CHAMBÉRY

## (centre)

### 41. Place Caffé / place Monge

Cet axe structurant permet de contourner le centre historique par le sud, et cette section fait partie des 3 axes les plus cités lors du baromètre vélo de 2015.

Une solution de type bande cyclable est à privilégier pour être cohérent avec l'aménagement de l'avenue de Lyon.

### 42. Boulevard de Bellevue et avenue de la Grande Chartreuse

Cet axe permet de desservir le quartier de Bellevue, mais il est également l'accès le plus direct depuis le centre-ville pour aller à Jacob-Bellecombette.

Une étude sommaire a montré la pertinence d'une solution de type semi-chaucidou

### 43. Faubourg Reclus, du Centenaire au chemin de la Cassine

Cette voie est le début de l'axe structurant en direction des Hauts de Chambéry, et elle permet également la desserte du quartier de la Cassine.

Une bande cyclable montante serait la solution permettant les connexions les plus faciles.

### 44. Chemin de la Cassine

Cette voie permet de relier le quartier de la Cassine au Faubourg Reclus et donc au centre-ville.

Une prolongation de la voie verte prévue sur le chemin de la Rotonde serait difficilement envisageable, d'une part à cause de la déclivité de la rue (en descente les vélos prennent trop de vitesse pour se mélanger avec les piétons), et à cause des connexions qui deviendraient complexes au niveau du Faubourg Reclus.

Une bande cyclable montante semblerait plus adaptée.

### 45. Chemin de la Rotonde

Cette voie est appelée à devenir l'axe structurant du quartier.

Dans le plan de composition du quartier, elle est équipée d'une voie verte qui d'un côté se connectera au passage inférieur sous la voie ferrée, et de l'autre côté se terminera au niveau du parking Cassine.

### 46. Rue Jean Pellerin

A partir du quartier de Chantemerle, cette voie permet d'accéder à la Cassine et au secteur «centre-nord» via la passage inférieur sous la voie ferrée.

Les études de réaménagement de l'échangeur Cassine ont montré qu'une solution de type voie verte est à privilégier sur le passage sous l'autoroute. Pour la partie haute de la rue, cette voie verte pourrait être prolongée, mais une bande cyclable montante conviendrait également.

### 47. Rue du Dr Vernier

Cette rue permet de faire le lien avec l'aménagement cyclo-piéton qui passe au-dessus de la tête du tunnel des Monts (chemin de la Cassine).

Dans le plan de composition du quartier, elle devient une voie de desserte locale qui a vocation à être pacifiée.

### 48. Traversée de Chambéry par les quais

Ce projet est le maillon manquant de la traversée de Chambéry, afin de relier à l'amont la voie verte de la Leysse et l'avenue verte sud, et à l'aval la piste cyclable réalisée en 2017 le long des quais de la Leysse.

Le niveau de trafic incite à privilégier un site propre, et la densité des trafics piétons et cyclistes exclut une solution de type voie verte : l'aménagement pourrait donc prendre la forme d'une piste cyclable bidirectionnelle.

Il restera à déterminer si cette piste doit être située en rive droite ou en rive gauche.

En terme d'emprise, le quai Ravet offre plus de possibilités avec la suppression à venir des places de stationnement (dans le cadre de l'ouverture du parking Ravet). Cependant, en terme de déplacement vélo il serait préférable de rester en rive gauche :

- > la piste cyclable côté aval est en rive gauche, l'avenue verte sud également, et il n'y a que la voie verte de la Leysse en rive droite. Privilégier une implantation de la piste cyclable en rive droite impliquerait donc 2 traversées des quais pour les cyclistes de l'avenue verte sud, et une pour ceux de la voie verte de la Leysse. Avec un axe en rive gauche, il y aura toujours une traversée des quais pour la voie verte de la Leysse, et aucun pour l'avenue verte sud.
- > le centre-ville est situé en rive gauche de la Leysse. Avoir une piste cyclable en rive droite limiterait l'intérêt du cabotage sur de petites distances.

### 49. Rue de Serbie

Cette rue fait le lien entre le début de l'avenue verte sud (au niveau du giratoire Paul Chevallier) et le projet de traversée cyclable sur les quais.

En terme d'aménagement, une solution en site propre permettrait de garder une cohérence d'aménagement, mais la traversée ou le contournement du giratoire serait complexe.

### 50. Rue Sainte Rose

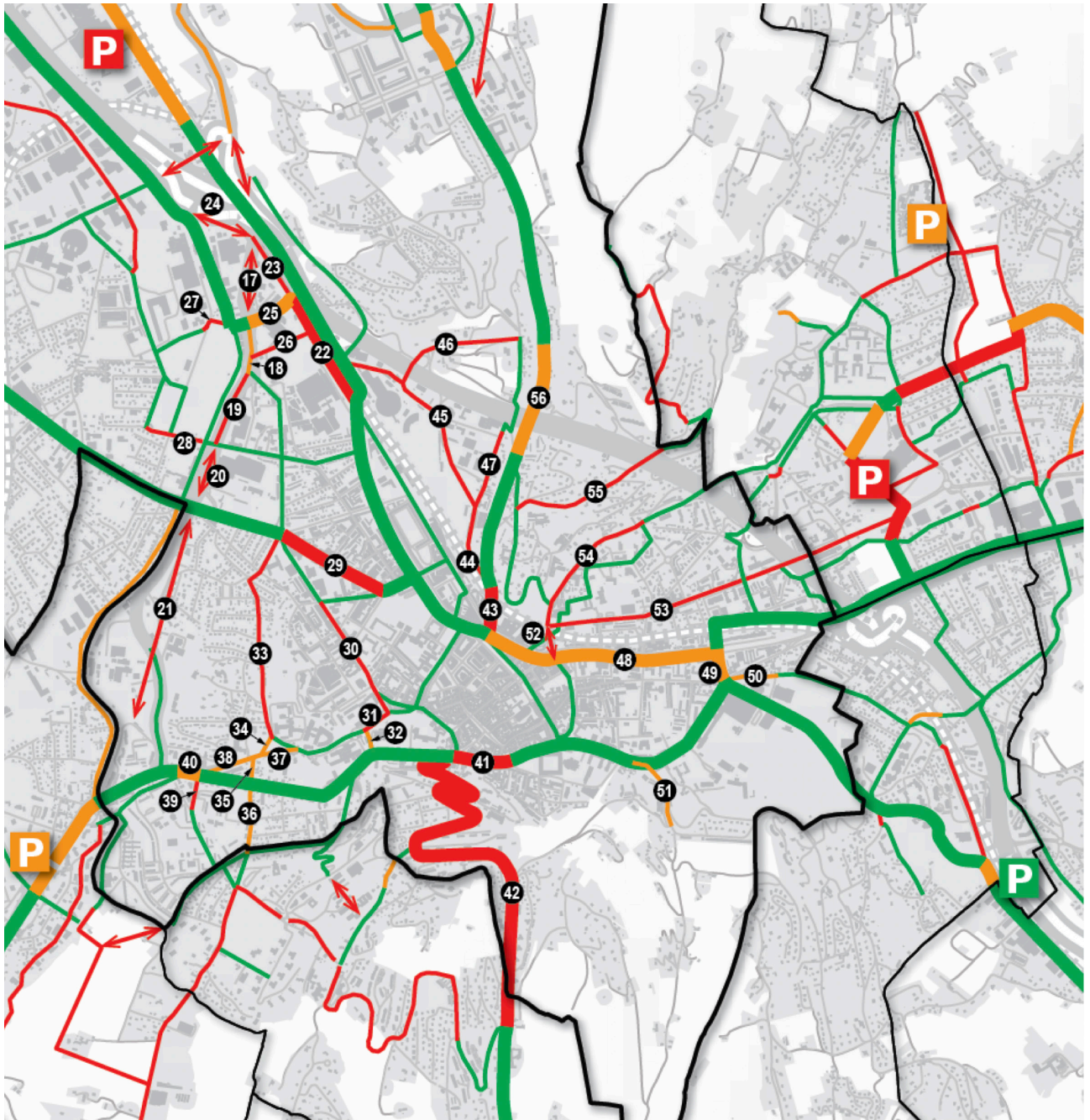
Cette rue est l'axe le plus direct en direction du centre-ville de Barberaz.

Elle est équipée de bandes cyclables, mais pas sur l'intégralité de la rue. Un réaménagement de la voirie, sans toucher aux trottoirs, permettrait de prolonger ces bandes a minima jusqu'au début du stationnement.

### 51. Rue Jean-Jacques Rousseau

Cette rue est équipée d'une bande cyclable montante, qu'il serait intéressant de prolonger vers le bas et vers le haut jusqu'au carrefour avec l'avenue de la Grande Chartreuse.

# VILLE DE CHAMBÉRY (centre)



## Réseau cyclable

Selon Schéma directeur des modes actifs

Liaison structurante :		Liaison secondaire :		Parking vélo « entrant » (voiture vers agglo puis vélo intra agglo) :		Parking vélo « sortant » (vélo depuis l'agglo puis covoiturage vers l'extérieur) :	
	existante		existante		existant		à créer
	à améliorer		à améliorer		à améliorer		
	à créer		à créer		à créer		
				liaison difficile, faisabilité non avérée ou tracé à approfondir			

# VILLE DE CHAMBÉRY

## (centre)

### 52. Pont des Amours / Boulevard de Lémenc

Le quartier de Mérande / Joppet est enclavé derrière la Leysse et la voie ferrée, et le pont des Amours est un des rares franchissements possibles, et le plus direct depuis le centre-ville. Cet axe permet également d'accéder au boulevard de Lémenc, équipé d'une bande cyclable, et à l'avenue de Mérande (axe en direction de Bassens).

Une solution de type bande cyclable est à privilégier.

Cet axe est complémentaire du Faubourg Nézin, qui restera l'itinéraire le plus attractif pour les cyclistes évitant le trafic, mais qui reste plus long car il se connecte moins bien au cœur du quartier.

### 53. Avenue Desfrançois / avenue de Turin

Cet axe concentre la plupart des pôles générateurs du quartier Mérande – Joppet (services, commerces, établissement scolaire...).

Du pont des Amours au giratoire de la rue des Martinettes, une solution de type bande cyclable montante serait à privilégier. Ensuite jusqu'au giratoire du PN28 les emprises larges permettent d'insérer des bandes cyclables dans les 2 sens. Sur l'avenue de Turin des bandes cyclables seraient plus indiquées, mais les emprises sont plus limitées parfois et une solution alternative de type pacification de voirie serait à étudier (tout en sachant qu'elle ne répondrait pas totalement aux besoins des cyclistes au vu du niveau de trafic sur cet axe).

### 54. Avenue de Mérande

Il s'agit de l'axe le plus direct en direction de Bassens, et il est déjà équipée de bandes cyclables à partir du giratoire de la rue de Budapest. Des bandes cyclables seraient à privilégier, mais les emprises sont limitées parfois et une solution alternative de type pacification de voirie sera à étudier (tout en sachant qu'elle ne sera jamais complètement satisfaisante au vu du niveau de trafic sur cet axe).

### 55. Avenue des Monts

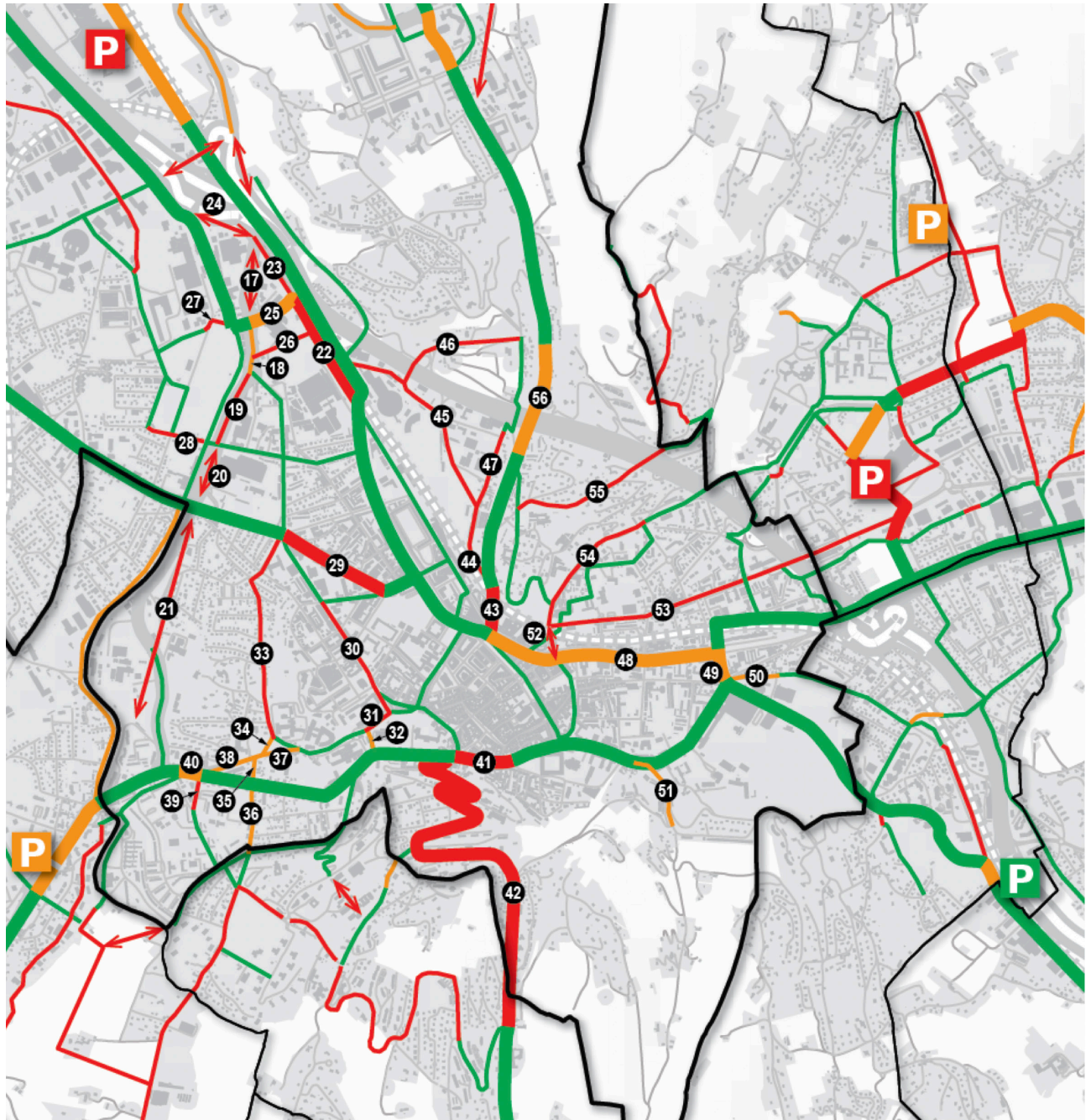
Cet axe permet l'accès au quartier des Monts depuis le centre de Chambéry.

Par rapport au trafic, la largeur de voirie de 7m est surdimensionnée, et permettrait donc de créer une bande cyclable de 1,50 m prise sur la chaussée.

### 56. Avenue d'Aix-les-Bains / RD991

À partir du giratoire du boulevard Lémenc, les cyclistes sont incités à circuler sur le trottoir en sens montant, jusqu'au moment où débutent une bande cyclable montante. La circulation des vélos sur le trottoir est normalement interdite, et il faudrait à terme pouvoir assurer la continuité de la bande cyclable montante.

# VILLE DE CHAMBÉRY (centre)



## Réseau cyclable

Selon Schéma directeur des modes actifs

Liaison structurante :

- existante
- à améliorer
- à créer

Liaison secondaire :

- existante
- à améliorer
- à créer

Parking vélo « entrant »  
(voiture vers agglo puis vélo intra agglo) :

- P existant
- P à améliorer
- P à créer

Parking vélo « sortant »  
(vélo depuis l'agglo puis covoiturage vers l'extérieur) :

- P à créer

↔ liaison difficile, faisabilité non avérée ou tracé à approfondir



### 1. Rue de la Digue

Cette rue permet de rejoindre l'avenue verte nord ainsi que le quartier centre-nord de Chambéry (piscine, stade, quartier Vetrotex...).

À long terme, une voie verte pourra être réalisée en bord de l'Hyères, mais elle reste conditionnée à la construction d'un pont qui permette de passer cette rue en sens unique.

À plus court terme, un chaucidou (dit aussi « chaussée à voie centrale banalisée ») permettrait de pacifier cette voie sur laquelle le trafic reste limité, mais avec des vitesses pratiquées trop importantes.

### 2. RD1006 entre le pont sur l'Hyères et le parc relais

Cette voie est en zone 30, mais le trafic très soutenu est dissuasif pour de nombreux cyclistes. Aucune solution d'amélioration n'émerge pour le moment.

### 3. RD1006 entre le parc relais et le giratoire des Pyramides

La zone 30 s'interrompt au niveau du parc relais, avec ensuite un aménagement très routier dans sa conception.

Des bandes cyclables permettraient de sécuriser les cyclistes jusqu'au giratoire des Pyramides.

### 4. Route de Lyon en direction des Échelles, avant le pont St-Charles

La section sous le pont St-Charles est déjà équipée d'une bande cyclable dans le sens montant. La section en question devra en cohérence également être équipée d'une bande cyclable dans le sens montant.

### 5. Route de Lyon en direction des Échelles, après le pont St-Charles

La section sous le pont St-Charles est déjà équipée d'une bande cyclable dans le sens montant, ainsi que la section après le pont sur l'Hyères.

La section en question devra en cohérence également être équipée d'une bande cyclable dans le sens montant. Sa réalisation pourra être concomitante de l'amélioration des accès à l'entreprise Sagip.

### 6. Montée de Vimines / RD47

Cette voie est l'unique accès routier au quartier du Maupas et à Vimines.

Une bande cyclable en sens montant serait indiquée, mais les emprises disponibles sont très limitées. A voir si le trottoir peut être utilisé.

### 7. Voie verte en rive gauche de l'Hyères

Les bandes cyclables sur la RD1006 sont plutôt utilisées par les cyclistes aguerris. Afin de permettre à l'ensemble des cyclistes de rejoindre le centre-ville de la commune, il est proposé de réaliser une voie verte en bord d'Hyères, depuis le rond-point de Vimines jusqu'au Pont Vieux.

### 8. Voie de liaison en rive droite de l'Hyères

Dans le cadre de la ZAC du Coteau, une voirie en impasse desservira les immeubles de pied de coteau. Elle permettra de faire le lien avec le pont existant sur le ruisseau du Pontet, et avec la voie verte existante de l'autre côté, au niveau de l'EHPAD.

### 9. Axe majeur de la ZAC du Coteau

Cet axe part du pont sur l'Hyères, traverse le plateau et revient se connecter à la route de St Cassin. Il sera équipé d'une piste cyclable.

### 10. Lien ZAC du Coteau - Biollay

Le plan de composition de la ZAC du Coteau prévoit une passerelle sur le ruisseau du Pontet.

À court terme il est possible d'emprunter le pont existant quelques mètres en amont, via le chemin de Villeneuve.

### 11. Route de St Cassin (RD7)

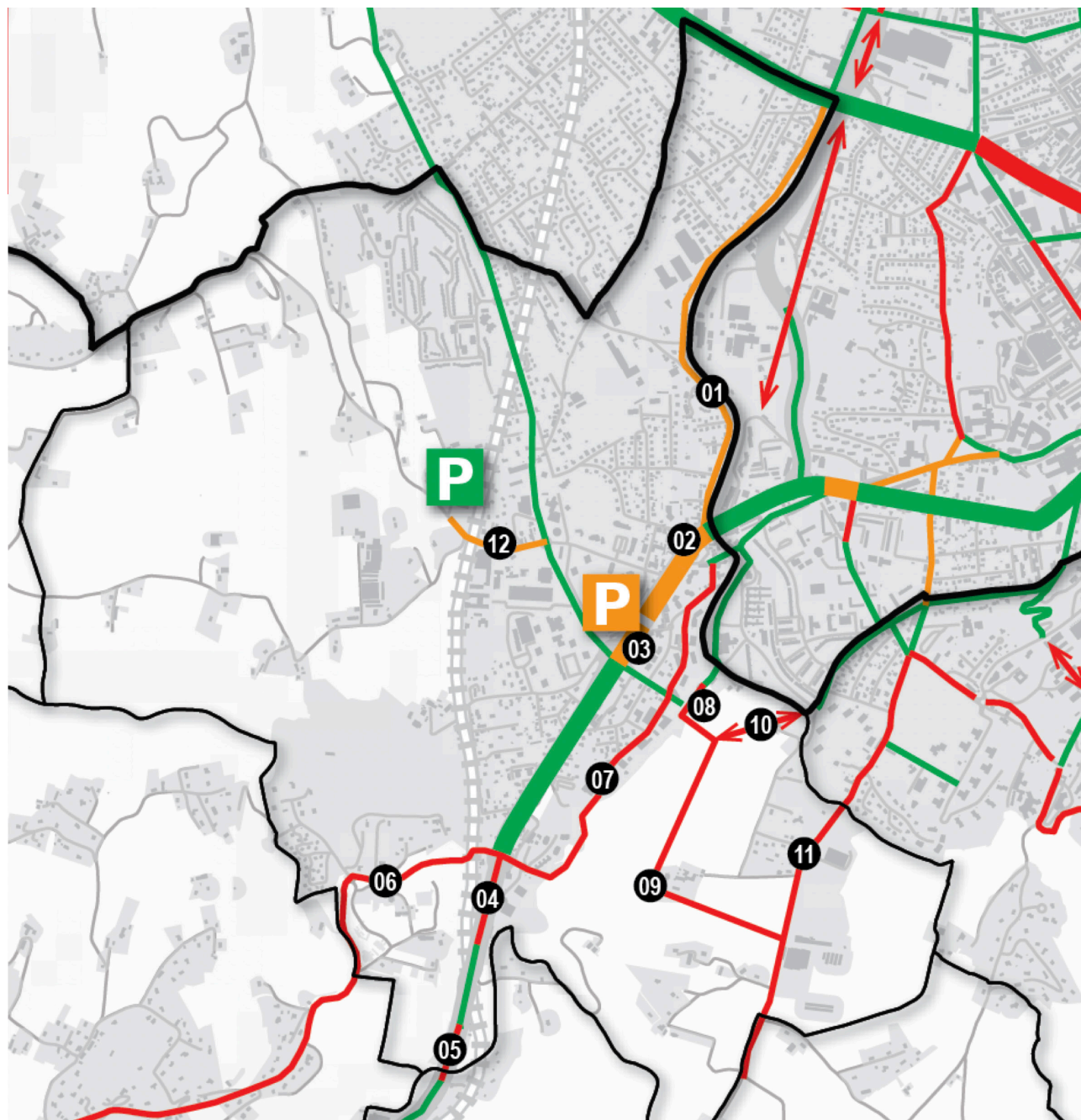
Cet axe permet l'accès à la ZAC du Coteau depuis les Bas de Jacob, mais est également le début de la montée vers St-Cassin et Montagnole.

Une bande cyclable montante serait intéressante jusqu'à l'embranchement de la route des Championnats du Monde (RD6).

### 12. Rue de l'Épine

Cette rue est l'un des principaux accès au collège.

Une pacification de type chaucidou ou semi-chaucidou est à rechercher.



## Réseau cyclable

Selon Schéma directeur des modes actifs

Liaison structurante :

- existante
- à améliorer
- à créer

Liaison secondaire :

- existante
- à améliorer
- à créer

Parking vélo « entrant »  
(voiture vers aggro puis vélo intra aggro) :

- P existant
- P à améliorer
- P à créer

Parking vélo « sortant »  
(vélo depuis l'agglo puis covoiturage vers l'extérieur) :

- P à créer

↔ liaison difficile, faisabilité non avérée ou tracé à approfondir

# JACOB-BELLECOMBETTE

## 1. Route de St-Cassin (RD7)

Cette voie permet d'accéder à la future ZAC du Coteau, à monter en direction de St-Cassin et elle est le seul accès pour l'allée de l'Eau Vive.

Des bandes cyclables permettraient de sécuriser la circulation des cyclistes.

## 2. Rue Jean-Baptiste Richard (partie basse)

Elle permet l'accès à l'université et au quartier de Corbelet.

Une bande cyclable dans le sens montant pourrait être intégrée au réaménagement du terminus bus.

## 3. Rue Jean-Baptiste Richard (partie haute)

Elle permet l'accès au secteur de la mairie depuis les Bas de Jacob.

Les emprises sont plus réduites, une solution pragmatique de type semi-chaucidou est à rechercher.

## 4. Route de Bellecombette

Elle permet le lien entre les 2 versants de la commune, de part et d'autre de la colline.

Les emprises sont plus réduites, une solution pragmatique de type semi-chaucidou est à rechercher.

## 5. Route des Entremonts (RD912)

Cette voie est l'accès privilégié pour le côté est de la colline de Jacob.

Une étude de réaménagement de cet axe a montré la pertinence d'une solution de type bande cyclable montante.

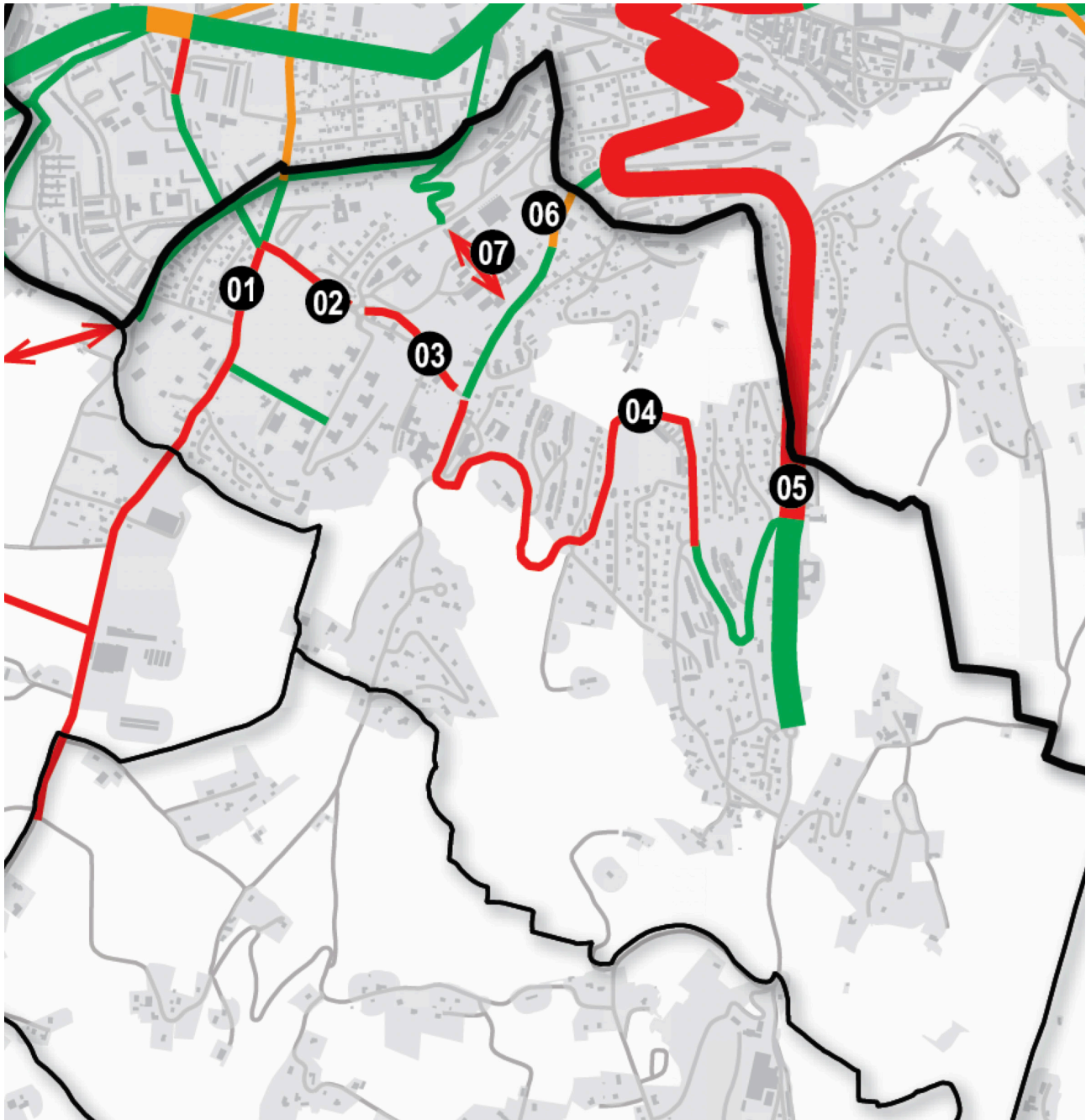
## 6. Rue Sergent Revel

Depuis le centre de Chambéry, l'itinéraire via le boulevard de Bellevue, la rue de l'université et la rue du Sergent Revel permet un accès rapide au secteur de la mairie.

Cette rue est à sens unique sur quelques mètres (en descente), et il faudrait donc créer un double-sens cyclable pour la montée.

## 7. Traversée de l'Université

Une voie verte permet déjà de rejoindre l'université en toute sécurité depuis le chemin de Jacob. Dans le cadre des réflexions en cours sur le réaménagement du campus, il serait intéressant de poursuivre cet aménagement jusqu'à le faire déboucher sur la rue du Sergent Revel.



## Réseau cyclable

Selon Schéma directeur des modes actifs

Liaison structurante :

- existante
- à améliorer
- à créer

Liaison secondaire :

- existante
- à améliorer
- à créer

Parking vélo « entrant »  
(voiture vers agglo puis vélo intra agglo) :

- P existant
- P à améliorer
- P à créer

Parking vélo « sortant »  
(vélo depuis l'agglo puis covoiturage vers l'extérieur) :

- P à créer

↔ liaison difficile, faisabilité non avérée ou tracé à approfondir

# LA MOTTE-SERVOLEX (centre)

### 1. Avenue Costa de Beauregard

Cette voie est l'entrée dans le centre-ville de l'axe structurant qui arrive de Chambéry. La séparation des 2 voies (en particulier au niveau du parking central) et la largeur réduite de la chaussée font que les véhicules motorisés ne peuvent pas doubler les cyclistes (ou alors de façon dangereuse).

Aucune solution légère n'a été trouvée. Il faudrait remanier le parking central (ce qui nécessite la suppression des rangées d'arbres) ou bien réduire la largeur des trottoirs.

### 2. Rue Joseph et Humbert Richard

La bande cyclable qui permet de sécuriser la remontée vers le secteur de la Tessonnière ne commence qu'au niveau de l'intersection avec le chemin de la Tessonnière d'en Bas.

Il faudrait donc créer sa continuité depuis le giratoire de l'avenue Michellier. Les emprises sont réduites sur cette section, donc la création d'une vraie bande risque de nécessiter des acquisitions foncières ; à défaut une solution de type semi-chaucidou est à rechercher (le nom technique du chaucidou est : « chaussée à voie centrale banalisée »).

### 3. Rue Jean Moulin / Rue Jean-Jacques Rousseau

Cette voie permet aux personnes arrivant du secteur de la Tessonnière de se rendre directement dans le centre-ville.

Les emprises sont limitées sur cette voie. Une solution de type pacification de voirie (voire chaucidou) est à rechercher. Le tourne-à-gauche en direction de la rue Jean-Jacques Rousseau devra aussi être sécurisé.

### 4. Rue Théodore Reinach

Cette rue permet de relier le centre-ville à une zone d'habitat dense.

Une solution de type bande cyclable montante ou semi-chaucidou est à rechercher.

### 5. Avenue Charles Albert

Cette rue permet de relier le centre-ville à cette même zone d'habitat dense, et plus loin au lycée agricole et au hameau du Noiray.

Une solution de type bande cyclable montante ou semi-chaucidou est à rechercher.

### 6. Route du Noiray

Cette rue permet de relier le centre-ville au lycée agricole et au hameau du Noiray.

Une solution de type bande cyclable montante ou semi-chaucidou est à rechercher.

### 7. Avenue René Cassin (RD14a), entre le collège G. Sand et le giratoire du Super U

Cette voie est actuellement équipée de bandes cyclables, mais le trafic intense peut dissuader une bonne part des cyclistes.

En amont (avenue René Pin) et en aval (à partir du rond-point du Super U), un aménagement en site propre existe. Il serait donc intéressant d'assurer une continuité d'aménagement par un site propre (côté nord) sur cette section.

Un cheminement piéton pourrait servir de support le long du Super U, puis la rue Jocelyn permet de faire le lien avec la partie haute où un autre cheminement en enrobé existe déjà.

### 8. Avenue René Cassin (RD14a), entre rue de l'Érier et avenue Jean Rostand

Cette voie est équipée de bandes cyclables, mais comme elle est à 2x2 voies et limitée à 70 km/h, très peu de cyclistes l'empruntent.

Côté nord la voie a été pourvue d'une voie verte en reprenant la largeur de la bande cyclable. Ce principe pourrait être décliné sur cette section en mutualisant la largeur du trottoir et de la bande cyclable, côté ouest de la voie (côté est il y a l'emprise de la voie ferrée, mais on aboutit du côté de l'accès à l'échangeur de la VRU, qui n'est pas franchissable à niveau du fait du trafic et de la vitesse des véhicules).

En attendant de créer ce site propre, il est possible de jalonner l'itinéraire parallèle par la rue de la Briquerie et la rue le Cheminet d'en Bas.

### 9. Rue de la Leysse

Cette voie était l'axe naturel pour relier le centre-ville à l'avenue verte nord, mais elle a été coupée par l'avenue René Cassin.

L'objectif de ce projet est de rouvrir cette traversée pour les piétons et cyclistes. Cela nécessite que l'avenue René Cassin soit à 2 x 1 voie et limitée à 50 km/h. La récente expérimentation au niveau du rond-point de l'Érier montre que c'est envisageable.

### 10. Avenue René Cassin (RD1b), entre avenue Jean Rostand et la limite de Chambéry

Cet axe est la principale desserte de la zone de Bissy.

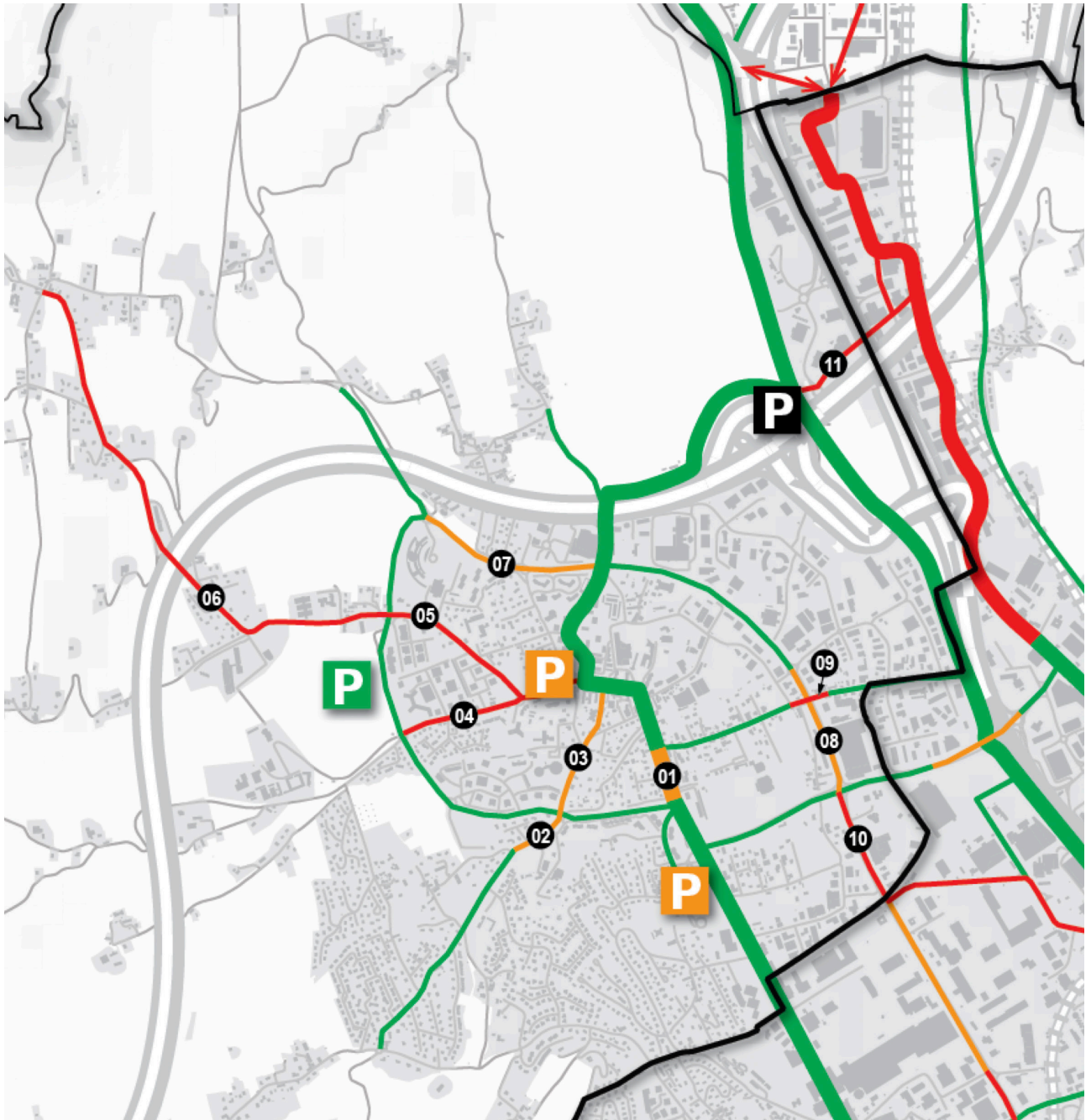
Comme il est à 2x2 voies et limité à 70 km/h, une solution en site propre est à rechercher. Cela nécessitera d'étudier s'il faut mieux privilégier le côté est (avec un meilleur raccordement à l'avenue verte nord) ou bien côté ouest (meilleur raccordement au centre de la Motte et à la continuité côté nord de René Cassin).

### 11. Rue des Épinettes

Ce pont sur la VRU est l'un des très rares franchissements de la VRU accessible aux cyclistes.

Le gabarit large de la voie (7 m) permettrait d'y créer une bande cyclable montante.

# LA MOTTE-SERVOLEX (centre)



## Réseau cyclable

Selon Schéma directeur des modes actifs

Liaison structurante :

- existante
- à améliorer
- à créer

Liaison secondaire :

- existante
- à améliorer
- à créer

Parking vélo « entrant »  
(voiture vers aggro puis vélo intra aggro) :

- P existant
- P à améliorer
- P à créer

Parking vélo « sortant »  
(vélo depuis l'aggro puis covoiturage vers l'extérieur) :

- P à créer

→ liaison difficile, faisabilité non avérée ou tracé à approfondir

# LA MOTTE-SERVOLEX (nord)

## 12. Digue du Bras de décharge

En venant de Chambéry, cet axe (de type voie verte) permettra de relier directement la zone sud de Technolac, sans avoir à faire le détour par l'accès le plus au sud pour l'instant, qui se situe juste après le passage sous la RD1504. Sur la commune du Bourget, le chemin de digue est déjà revêtu et fait la jonction avec la piste de la RD1201A.

Un passage inférieur permet déjà de franchir la RD1504 le long du bras de décharge.

## 13. Corridor central de Technolac Sud

La digue contourne Technolac, et en complément il est donc nécessaire d'avoir une liaison interne (de type voie verte) pour desservir l'intérieur de la zone. Cette réflexion est à intégrer dans le cadre global de l'aménagement de Technolac 3.

## 14. Voirie d'accès à l'Eco-hameau des Granges

Cette voie est doublée d'une voie verte, et sera réalisée dans le cadre de la ZAC

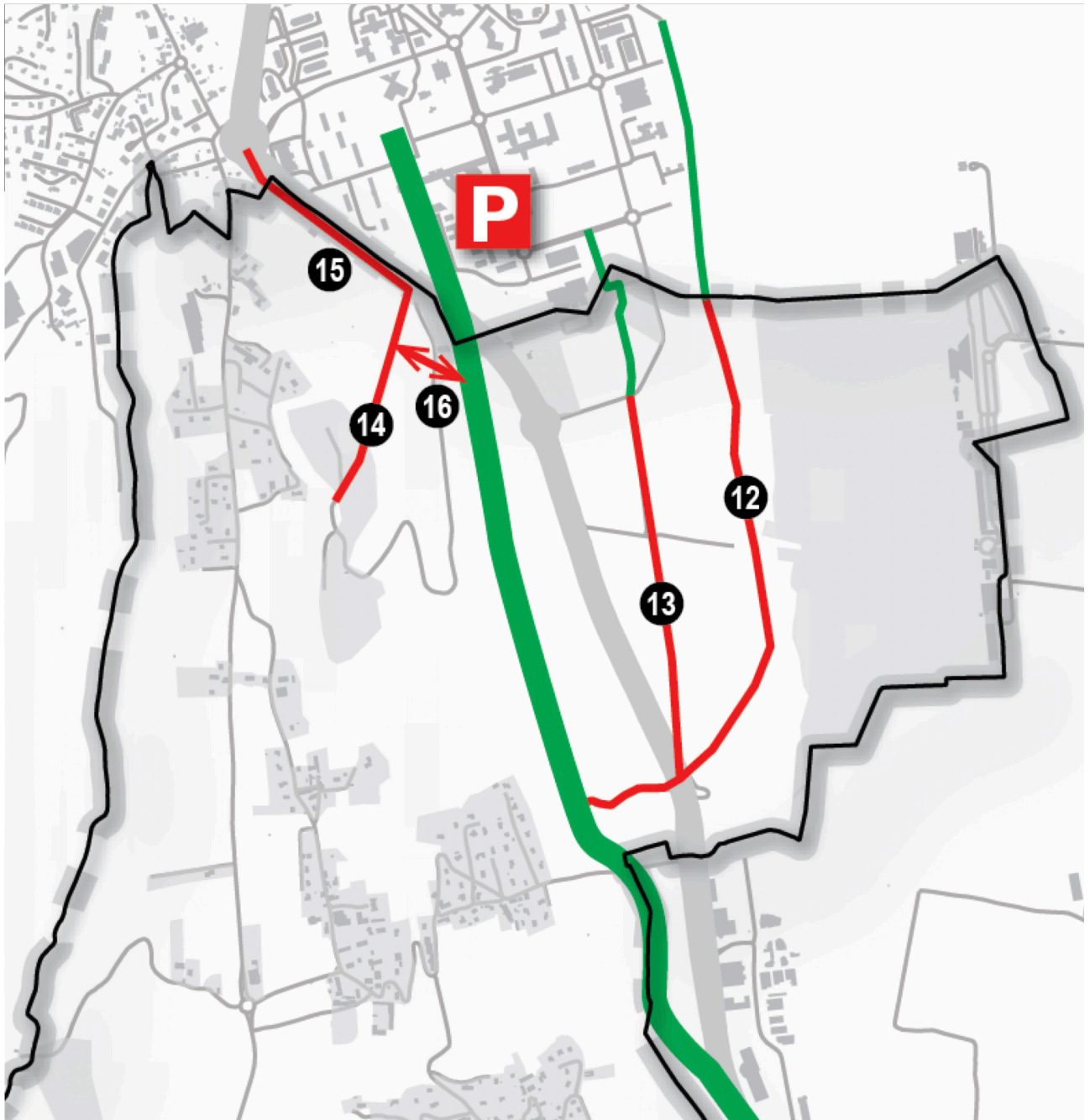
## 15. Liaison Eco-Hameau des Granges vers le Bourget

Le centre du Bourget sera le pôle de services le plus proche pour l'Eco-Hameau des Granges. Une liaison directe est donc à rechercher, aussi bien pour les piétons que pour les cyclistes.

## 16. Liaison Eco-Hameau des Granges vers avenue verte nord

L'avenue verte permet de desservir à la fois Technolac ou la direction de Chambéry. Les modalités techniques du franchissement de la Leysse pour la rejoindre seront à préciser dans le cadre d'une étude approfondie.

# LA MOTTE-SERVOLEX (nord)



## Réseau cyclable

Selon Schéma directeur des modes actifs

Liaison structurante :		Liaison secondaire :		Parking vélo « entrant » (voiture vers aggro puis vélo intra aggro) :		Parking vélo « sortant » (vélo depuis l'aggro puis covoiturage vers l'extérieur) :	
	existante		existante		existant		à créer
	à améliorer		à améliorer		à améliorer		
	à créer		à créer		à créer		
				liaison difficile, faisabilité non avérée ou tracé à approfondir			



# LA RAVOIRE

### 1. Rue du Nivolet

Cette rue est un maillon manquant sur l'axe structurant entre la passerelle des Sablons et la voie verte des Planeurs.

Le plus cohérent serait de rester sur un principe de voie verte (comme sur la rue de la Chavanne), mais les emprises sont limitées sur cette voie.

### 2. Route de Barby

Depuis le centre de Barby, il existe un itinéraire bien sécurisé en direction de Chambéry, par la rue de la Chavanne et la rue du Nivolet (cf. N°1). Cependant il est significativement plus long que l'itinéraire naturel et direct que représente la route de Barby. Les emprises sont limitées sur cet axe, donc l'aménagement sera plutôt une pacification du trafic. Il à noter qu'un chaucidou va y être installé entre la rue Clémenceau et la rue de la Chavanne ; ce principe pourrait être étendu à l'ensemble de cet axe.

### 3. RD1006

C'est le seul axe direct depuis le centre de la Ravoire en direction de Bassens / St-Alban-Leyse et la voie verte de la Leyse (les alternatives sont beaucoup plus longues : tour de la colline de l'Échaud, ou bien remonter jusqu'à la passerelle des Sablons). De plus il dessert les commerces qui vont gagner en attractivité avec le projet commercial Roc Noir.

Techniquement il serait plus simple de réaliser des bandes cyclables en tirant parti des accotements larges. Cependant le trafic et la limitation de vitesse à 70 km/h dissuaderaient un grand nombre d'usagers de les emprunter. Un site propre (voie verte, piste cyclable) serait plus attractif pour eux, mais dans sa conception il faudrait soigner les nombreuses entrées de commerces.

### 4. Piste bidirectionnelle avenue Louis Armand / rue du Pré Renaud

L'avenue Louis Armand est l'axe le plus direct entre Barby et le centre de la Ravoire. Elle est déjà équipée de bandes cyclables, mais elles sont étroites, pas continues jusqu'au feu de la RD1006, le trafic est soutenu et la vitesse est limitée à 70 km/h. De fait, les cyclistes les moins aguerris ne les empruntent pas.

Les emprises larges sur cette voie permettent de la requalifier en créant une piste bidirectionnelle ou une voie verte côté nord. Il y a un point dur avant le feu au niveau de Botanic, mais une acquisition foncière limitée permettra de le lever. La traversée de la RD1006 se ferait donc hors trafic, en même temps que les piétons.

Côté Pré Renaud, le projet Roc Noir a prévu des emprise publiques relativement large entre le centre commercial et la voirie, et la piste bidirectionnelle pourra se poursuivre jusqu'à créer la continuité avec l'aménagement existant à partir du rond-point de Super U.

Cf. projet n°4 sur Barby.

### 5. Rue Clémenceau

Cette rue permet de faire le lien entre le quartier de Féjaz et le centre de la Ravoire. Entre la rue Curie et la route de Barby cette rue est déjà pacifiée. Entre la rue Curie et la RD1006, une sécurisation par des bandes cyclables serait un plus.

### 6. Voie verte le long du projet Roc Noir

Le quartier de Féjaz est très mal relié au centre-ville de la Ravoire. Ce projet permet de relier le centre de la Ravoire à la rue Costa de Beauregard. À partir de là, la traversée de la RD1006 sera sécurisée par un carrefour à feu. Pour rejoindre la rue Clémenceau (cf. projet N°5).

Cette voie verte sera de plus dans la continuité de l'aménagement existant sur l'avenue du Pré Renaud.

### 7. Rue René Cassin

Cette voie sera le lien naturel entre la voie verte le long du projet Roc Noir (cf. N°6) et le centre de la Ravoire.

Cette rue dessert principalement le Super U et son trafic n'est pas réhibitoire pour une bonne partie des cyclistes. Cependant il serait plus intéressant de créer une liaison en site propre pour être dans la continuité du projet N°6 et d'arriver directement dans le futur centre piéton. Il est possible pour cela d'utiliser les emprises existantes côté ouest de la voie, qui correspondent au SPMR (sujétions spéciales de réalisation en conséquence).

### 8. Centre piéton de la Ravoire

Le projet de composition urbaine prévoit un mail piétonnier, qui est déjà en cours de réalisation côté mairie.

### 9. Mail piétonnier en direction du Pré d'Ordet

Le projet de composition urbaine prévoit également ce mail piétonnier qui permet de déboucher sur la rue du Pré d'Ordet et donc de rejoindre Challes-les-Eaux.

### 10. Prolongation de la voie verte de la Mère

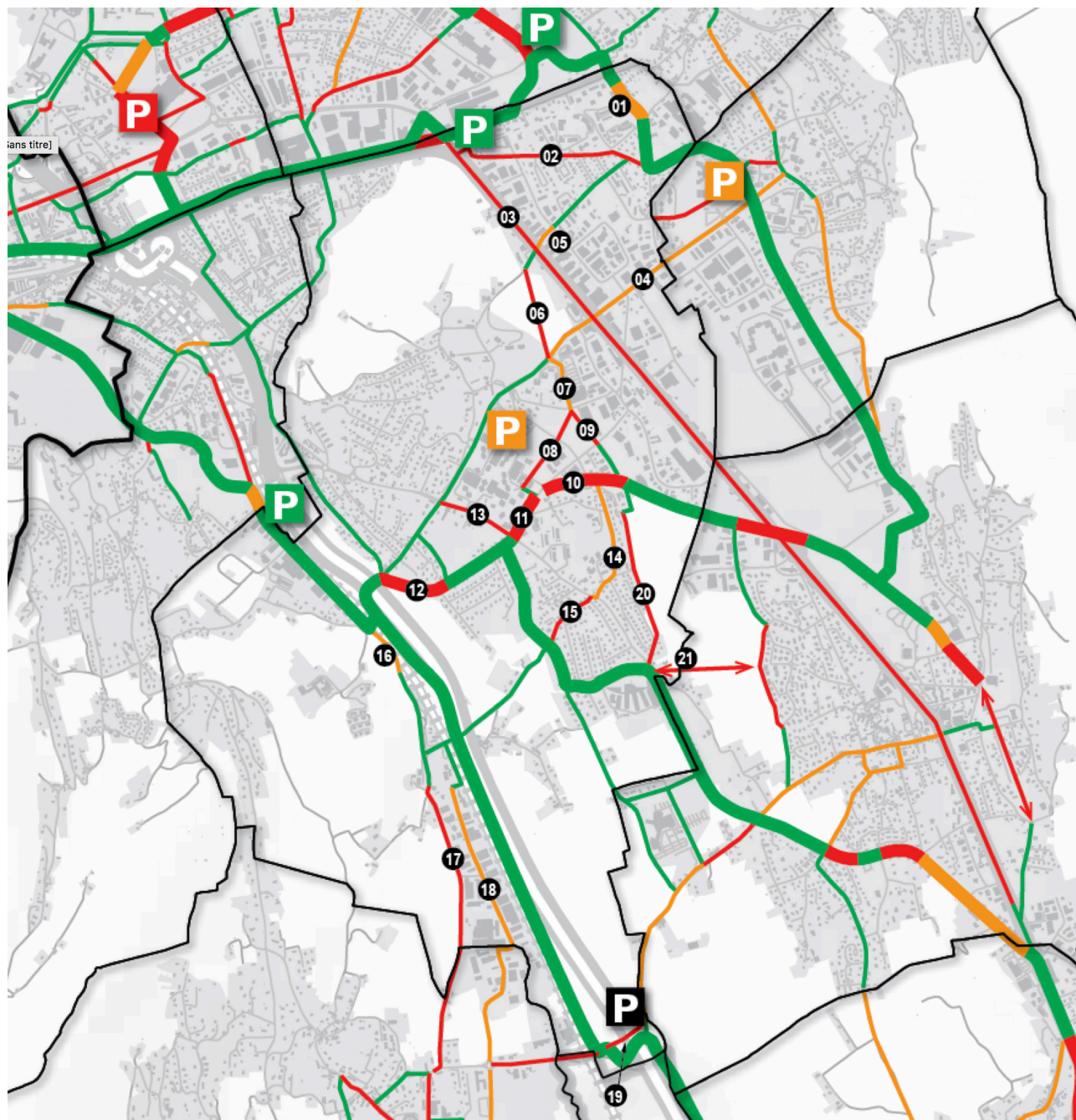
Dans le PLU de la Ravoire, un emplacement réservé a été inscrit le long de la Mère, entre la rue du Pré d'Ordet et la rue Richelieu. Il permettra d'une part la requalification du lit de la Mère et de ses berges, et d'autre part la prolongation de la voie verte de la Mère, en rive droite (traversée à prévoir au niveau de la rue du Puit d'Ordet).

L'objectif pour la suite est de prolonger la voie verte jusqu'en face du mail piétonnier de la mairie. Pour cela il existe 2 possibilités :

- > Rester en rive droite au niveau des parkings, mais il y a un point dur à l'arrière de la salle Jean Blanc.
- > Passer en rive gauche grâce au pont de la rue Richelieu, emprunter la rue des Acacias (une impasse au trafic très limité), puis revenir en rive droite grâce à une nouvelle passerelle.

### 11. Rue de la Concorde

Cette partie de la rue de la Concorde pourrait être sécurisée par une extension de la zone 30, qui débute actuellement au niveau du pont sur la Mère, ou bien par des bandes cyclables.



## Réseau cyclable

Selon Schéma directeur des modes actifs

Liaison structurante :

- existante
- à améliorer
- à créer

Liaison secondaire :

- existante
- à améliorer
- à créer

Parking vélo « entrant »  
(voiture vers aggro puis vélo intra aggro) :

- P existant
- P à améliorer
- P à créer

Parking vélo « sortant »  
(vélo depuis l'aggro puis covoiturage vers l'extérieur) :

- P à créer

→ liaison difficile, faisabilité non avérée ou tracé à approfondir

# LA RAVOIRE

### 12. Jonction directe rue de la Liberté / passage sous la VRU

Pour aller en direction de Chambéry, les cyclistes qui partent depuis le centre de la Ravoire doivent actuellement emprunter la rue de la Concorde puis l'avenue de la Liberté, traverser la Mère sur la passerelle, remonter jusqu'à la rue Duguesclin puis redescendre jusqu'au passage sous la VRU.

Les futurs travaux de requalification de la Mère permettent d'envisager une liaison directe entre l'avenue de la Liberté et le passage sous la VRU, en suivant la rivière en rive droite.

### 13. Bandes cyclables rue des Belledonnes / RD5

Des axes cyclables sécurisés sont situés de part et d'autres de cette voie (Concorde / Liberté d'un côté et Pré Renaud / Duguesclin de l'autre). Les résidences qui débouchent sur la rue des Belledonnes ont donc besoin d'un aménagement qui permette de rejoindre ces 2 axes.

Le plus simple pour cela est de réaliser des bandes cyclables dont les amorces existent déjà sur les feux de part et d'autre.

### 14. Pacification de la rue Richelieu

Cette voie devient de plus en plus un shunt que les véhicules motorisés empruntent pour éviter les feux sur la rue des Bellesonnes.

La mairie souhaite donc la pacifier voire bloquer le trafic de transit en la mettant en impasse sauf pour les piétons et les cyclistes.

### 15. Rue de Joigny

Cette rue est déjà équipée d'une bande cyclable montante depuis la RD201, jusqu'au carrefour Barreaux / Carpinelle.

Sur la section concernée, la voie large (7 m) permet d'y insérer une bande cyclable dans le sens de la montée, c'est-à-dire :

- > depuis le carrefour de la Biche jusqu'au point haut qui se situe au niveau rue du Pré Joli / impasse de Saint-Grat.
- > depuis le carrefour Barreaux / Carpinelle jusqu'à ce même point haut.

Ce marquage pourrait s'intégrer dans un projet plus global de réaménagement de la rue, avec en particulier la mise en accessibilité des trottoirs.

### 16. Bandes cyclables sur la RD201

Du débouché de la rue de Joigny jusqu'à la déchetterie, la RD201 est équipée de bandes cyclables dans les 2 sens. Après la déchetterie, il n'y a plus qu'une bande côté voie ferrée (en direction de Barberaz donc).

Il faudrait donc réaliser la bande de l'autre côté (espace agricole).

### 17. Bandes cyclables sur la RD201

La RD201 est équipée de bandes cyclables jusqu'au carrefour du Bois Noir.

Elles peuvent être prolongées dans les 2 sens jusqu'à l'entrée de la ZI Albanne (rue Archimède). À partir de là, la topographie ne permettra au mieux que de créer une bande cyclable dans le sens montant (en direction de St Baldoph donc).

### 18. Rue Archimède

Cette rue fait partie actuellement de l'itinéraire le plus direct pour rejoindre St Baldoph depuis Chambéry, en empruntant la passerelle sur l'Albanne.

Les emprises y sont limitées, et il sera difficile d'y insérer un aménagement spécifique pour les cyclistes. L'objectif sera donc plutôt de pacifier et organiser la circulation en créant des trottoirs et en organisant le stationnement.

### 19. Lien St-Baldoph – Challes

L'avenue verte sud permet grâce à ses passages inférieurs de passer très facilement du nord au sud de l'échangeur. Par contre suivre cet itinéraire pour aller de St Baldoph à Challes implique un trajet de 800 m avec des montées, des descentes et des virages jusqu'à 180°. L'itinéraire direct mesure 400 m, est en ligne droite et reste à plat.

L'objectif est donc de faciliter le lien entre St Baldoph et Challes en sécurisant la RD9. Cela pourrait être fait avec des bandes cyclables en tirant parti des emprises très larges.

Cf. projet n°9 sur Saint-Baldoph.

### 20. Lien Puit d'Ordet – lycée du Granier

L'objectif de cette liaison est de créer un lien direct entre le secteur est de la Ravoire et le lycée du Granier, qui soit plus à plat que la rue Richelieu, et plus directe que de contourner la colline par l'itinéraire Barreaux – Carpinelles.

Un chemin piéton existe sur ce tracé en pied de coteau, mais il emprunte des parcelles privées. La présence de l'espace naturel sensible est de nature à limiter les possibilités d'aménagements, notamment en terme de revêtement.

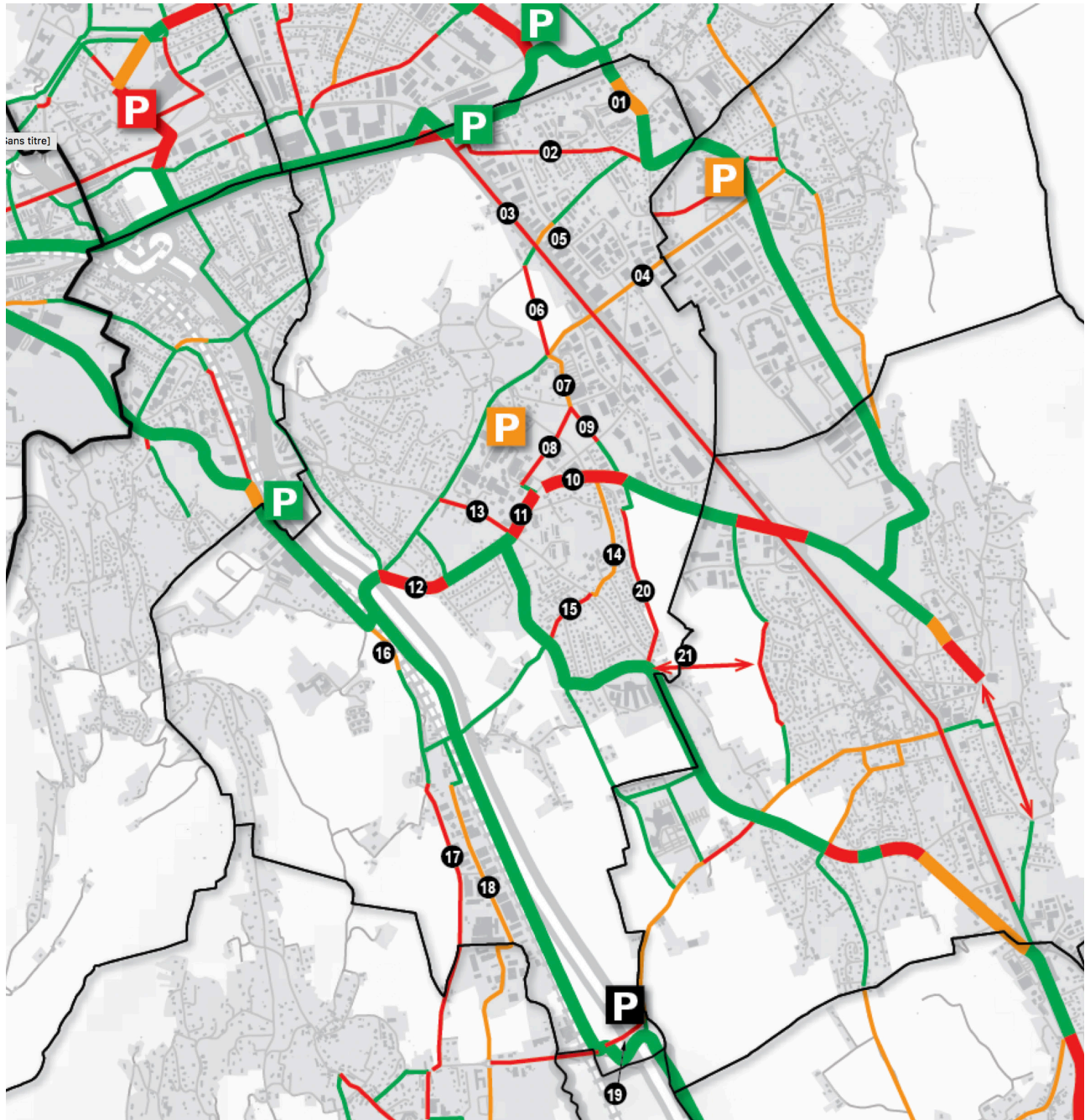
### 21. Liaison lycée du Granier – Challes-les-Eaux

L'objectif de cette liaison est d'offrir un lien sécurisé et plus court en direction du lycée du Granier, sans faire le tour par la voie verte de la Mère ou bien par la rue Jean Moulin.

Un tracé direct dans la continuité de l'avenue de la Breisse semble naturel, mais sa faisabilité semble compromise par la présence du marais des Chassettes.

Un autre tracé serait d'emprunter le chemin piéton existant dans le prolongement du chemin des Chassettes, mais il emprunte des parcelles privées. La présence de l'espace naturel sensible est de nature à limiter les possibilités d'aménagements, notamment en terme de revêtement.

Cf. liaison N°5 sur Challes-les-Eaux



## Réseau cyclable

Selon Schéma directeur des modes actifs

Liaison structurante :

- existante
- à améliorer
- à créer

Liaison secondaire :

- existante
- à améliorer
- à créer

Parking vélo « entrant »  
(voiture vers aggro puis vélo intra aggro) :

- P existant
- P à améliorer
- P à créer

Parking vélo « sortant »  
(vélo depuis l'aggro puis covoiturage vers l'extérieur) :

- P à créer

→ liaison difficile, faisabilité non avérée ou tracé à approfondir

# SAINT-ALBAN-LEYSSE

### 1. Route de Chesses

Il s'agit pour l'instant du seul trajet possible entre le centre historique de Bassens et Saint-Alban-Leyssse.

Au vu des trafics, une solution en site propre est à privilégier, et notamment au regard des futures zones d'habitations attendues à proximité (haut de la plaine des Contours). Des emprises sont disponibles de part et d'autre pour cela, mais pas toujours du même côté ; un projet d'ensemble devra donc être étudié.

Cf. projet N°1 sur Bassens.

### 2. Voie verte le long du Nant Petchi

À l'occasion du réaménagement du lit du Nant Petchi, un cheminement piéton / vélo sera créé le long du nouveau lit. Cela permettra de desservir le développement urbain du secteur entre le Nant Petchi et la route de la Bemaz.

Côté aval cet aménagement se connectera à la future liaison entre Bassens et St Alban-Leyssse via la plaine des Contours (cf. projet N°3).

### 3. Liaison Bassens – Saint Alban-Leyssse via la plaine des Contours et la rue du Peney

L'objectif est de créer une liaison entre Bassens et Saint Alban Leyssse, qui permette de plus de rejoindre Saint Alban Leyssse en site propre depuis la voie verte de la Leyssse (axe structurant). Cette liaison a été facilitée par la mise sous dallot du Nant Petchi : dans le prolongement de la rue du Peney, la création d'une voie verte permettra de relier la plaine des Contours sans avoir à créer une passerelle de franchissement du Nant (cf. projet N°2 sur Bassens).

### 4. Rue du Granier

C'est l'un des axes qui permet de relier le plus directement le chemin des Glières et donc la voie verte de la Leyssse.

La sécurisation passera plutôt par de la pacification de voirie. En arrivant vers l'avenue de Chambéry, cette rue est à sens unique et il faut mettre en place un double-sens cyclable. La traversée de l'avenue de Chambéry doit se faire via le passage piéton.

### 5. Rue de l'Épine

Cette rue est actuellement pourvue d'un aménagement un peu hybride entre la piste mono-directionnelle et le trottoir cyclable (qui n'a pas d'existence réglementaire).

Les cyclistes pourraient être regoupés côté sud sur une voie verte afin d'être dans la continuité du projet sur la plaine des Contours.

### 6. Liaison centre-ville – Barillettes (partie ouest)

Cette liaison est inscrite sous forme d'emplacement réservé au PLU de la commune ; elle prendra la forme d'une voie verte.

### 7. Liaison centre-ville – Barillettes (partie est)

Cette liaison est inscrite sous forme d'emplacement réservé au PLU de la commune ; elle prendra la forme d'une voie verte.

### 8. Rue des Écoles entre l'avenue de la mairie et la rue de la Perrodière

C'est un des maillons de l'axe reliant le collège et le centre-ville à la voie verte de la Leyssse. Dans le cadre de la densification du centre-ville, cette rue sera en zone 30.

### 9. Rue des Ecoles entre la rue de la Perrodière et la route de Plainpalais

C'est un des maillons de l'axe reliant le centre-ville à la voie verte de la Leyssse.

Elle a vocation à être pacifiée, avec potentiellement des sens-unique empêchant le transit sauf pour les cyclistes (double-sens cyclable).

### 10. Route de Plainpalais (RD912a)

C'est un des maillons de l'axe reliant le centre-ville à la voie verte de la Leyssse.

Le trafic sur la route de Plainpalais est plus important et justifierait des bandes cyclables, même si les emprises existantes sont réduites. Le tourne-à-gauche en direction de la rue des Ecoles nécessiterait également une sécurisation

### 11. Route de Plainpalais (RD912a)

Cette voie est déjà équipée d'une bande cyclable (en direction des Barillettes), même si elle est très effacée.

En raison du trafic, un aménagement spécifique pour les vélos est nécessaire, de type bande cyclable.

### 12. Passage inférieur du pont de la Trousse

La rénovation nécessaire du pont de la Trousse sera l'occasion de réaliser un passage inférieur sous l'avenue de Chambéry, afin de connecter les parties aval et amont de la voie verte de la Leyssse, et en évitant ainsi la traversée au feu (très longue et avec des ilots centraux très étroits).

### 13. Avenue de la Mairie

Cette voie permet de relier les quartiers de Leyssse et des Barillettes au centre-ville de Saint-Alban-Leyssse.

En raison des emprises limitées, une solution de type pacification de voirie est à rechercher, potentiellement avec un chaudiou.

### 14. Route de la Féclaz

Cette voie est un passage obligé pour les cyclistes montant vers les Bauges. Le réaménagement réalisé en 2017 n'a pas inclus d'aménagement cyclable.

Les voies de 4 m de chaque côté de l'îlot central permettent de tracer une « bande de rive cyclable » et 1,25 m et une voie de 2,75 m.

### 15. Traversée de la Route de la Féclaz

Pour aller du quartier de Leyssse au centre-ville de Saint Alban, l'itinéraire naturel emprunte la route de Leyssse et la route de la Doria. L'aménagement récent de la route de la Féclaz empêche les cyclistes de passer de l'un à l'autre. Il faudrait prévoir une trouée dans l'îlot central afin de leur laisser le passage.

### 16. Route de Barby

Cette voie est l'unique liaison entre le centre de Barby et le quartier de Leyssse.

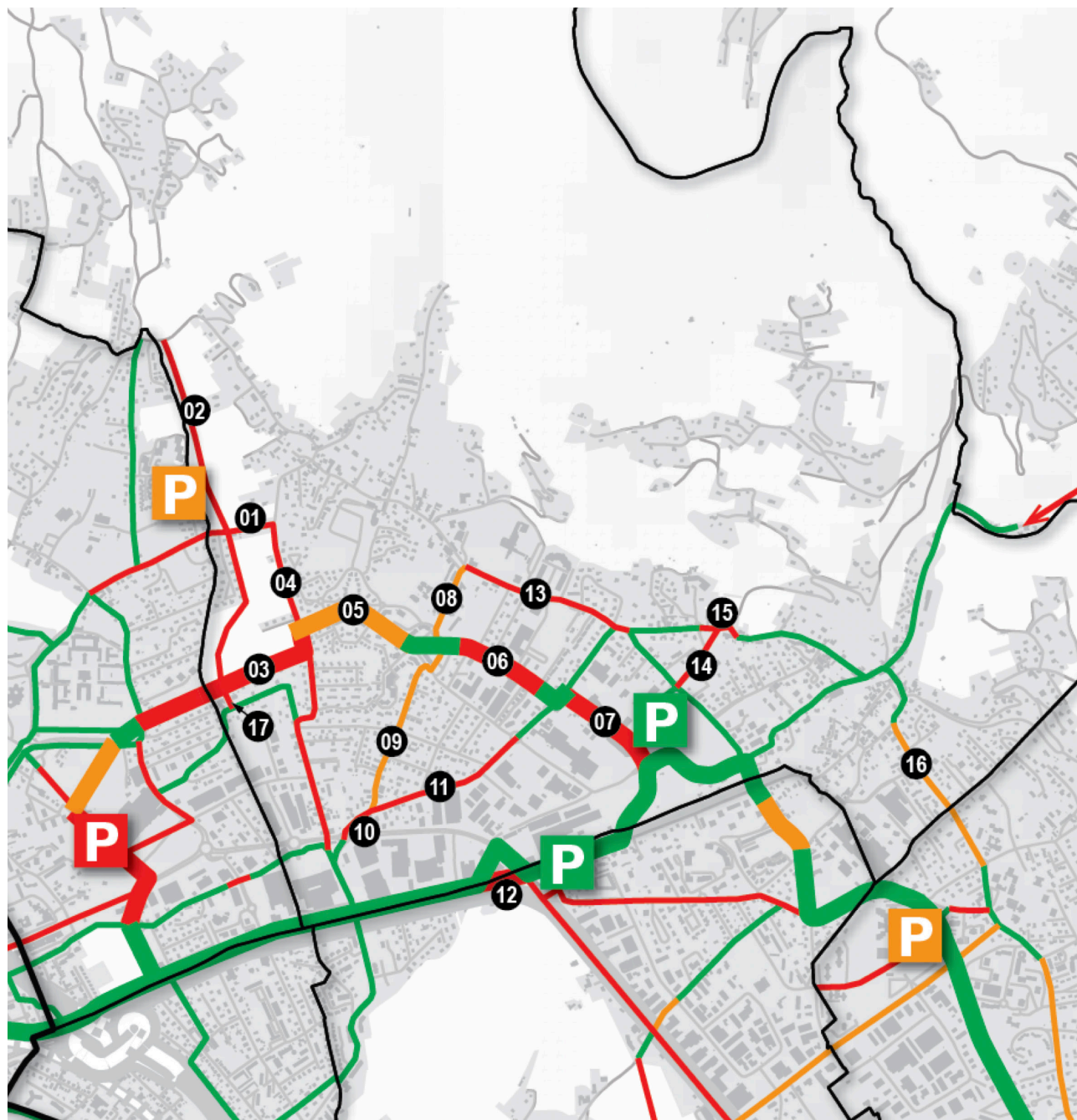
En raison des emprises limitées, une solution de type pacification de voirie est à rechercher, potentiellement avec un chaudiou.

Cf. projet N°1 sur la commune de Barby.

### 17. By-pass plaine des Contours – rue des Contours

L'itinéraire venant de la rue de l'Épine et celui suivant le Nant Petchi gagneraient à bénéficier d'un by-pass vers la rue des Contours, afin d'aller plus directement en direction du centre commercial.

Cette liaison pourrait être réalisée au droit de l'ancien lit du Nant Petchi (qui coule dans un dalot à présent).



## Réseau cyclable

Selon Schéma directeur des modes actifs

Liaison structurante :

- existante
- à améliorer
- à créer

Liaison secondaire :

- existante
- à améliorer
- à créer

Parking vélo « entrant »  
(voiture vers aggro puis vélo intra aggro) :

- P existant
- P à améliorer
- P à créer

Parking vélo « sortant »  
(vélo depuis l'agglo puis covoiturage vers l'extérieur) :

- P à créer

→ liaison difficile, faisabilité non avérée ou tracé à approfondir

# SAINT-BALDOLPH

### 1. Route de la Charpine (RD201)

C'est l'axe le plus direct et avec la montée la plus régulière entre le centre de St Baldoph et la direction de Barberaz.

Une solution de type bande cyclable montante est à privilégier. La topographie est très contrainte au niveau de la limite avec la Ravoire.

### 2. Route d'Apremont (RD201)

Cette voie est l'axe principal de traversée du centre.

La voie principale sera traitée en zone 30, tandis qu'une voie verte sera créée côté ouest.

### 3. Voie verte du centre

Cette voie verte a pour objectif de sécuriser les déplacements des cyclistes moins aguerris dans le centre-ville, entre les Crauses et les écoles.

### 4. Route d'Apremont (RD201)

Cette voie est l'axe principal de traversée du centre.

Elle sera traitée en zone 30.

### 5. Route d'Apremont (RD201)

Cette voie est l'axe principal vers le centre, et elle permet l'accès à la Plaine des Sports puis à Apremont.

À partir du chemin de la Cornaz et en direction du sud, il n'y aura plus de voie verte et la voirie principale ne se prête pas à une zone 30 ; des bandes cyclables sont donc plus indiquées.

### 6. Chemin de la Saint Martin

Cette voie permet l'accès à la zone de l'Albanne, et reste l'accès principal à St-Baldoph depuis Chambéry tant que les Chevaliers Tireurs ne sont pas aménagés.

Des bandes cyclables peuvent être aménagées le long de cette voie dès la sortie de la zone d'activité.

### 7. Rue du Terraillet

Cette voie est déjà équipée d'une piste bidirectionnelle sur trottoir, mais elle est peu fonctionnelle à cause des arbres plantés sur l'axe et surtout à cause de son insertion assez dangereuse sur le giratoire des tonneaux.

Il est donc proposé de tracer une bande cyclable sur la chaussée en direction du sud, et de laisser les cyclistes sur la piste sur trottoir en direction du nord (à l'avant des arbres). Les piétons auraient ainsi pour eux la partie du trottoir située à l'arrière des arbres.

### 8. Chemin du Chanay

Cette section non aménagée permettrait de faire le lien entre le sud de St-Baldoph et la zone du Terraillet. L'aménagement cyclable devra être réfléchi dans un projet global de requalification de cette voirie.

### 9. Route des Chevaliers Tireurs.

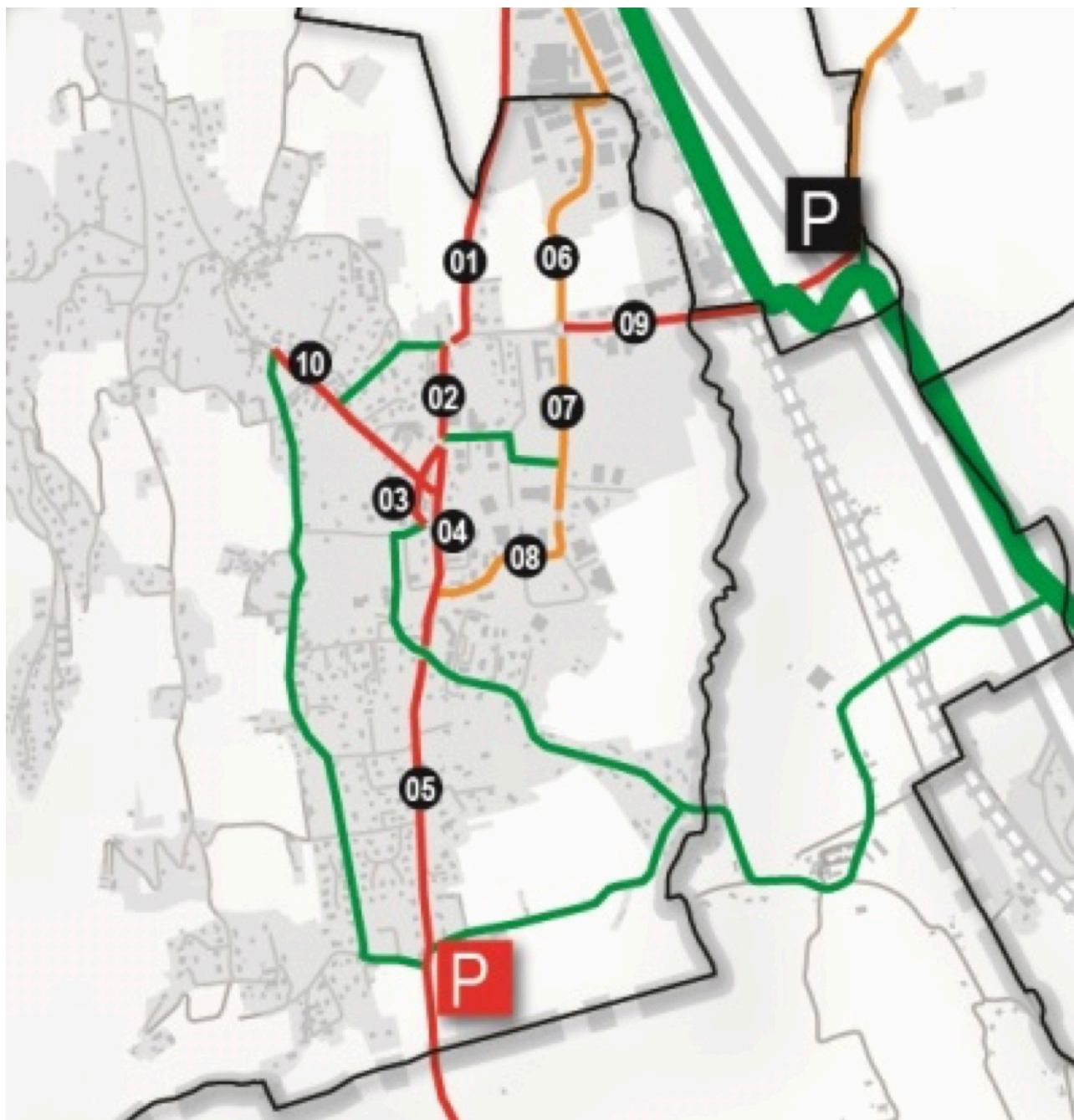
Cette voie permet de rejoindre l'avenue verte sud, et plus loin le secteur des Massettes et de Challes.

Un projet de réaménagement de cette voie a été mis au point ; il prévoit de réaliser une voie verte côté nord de cette voie.

### 10. Chemin du Verger (RD9)

Cette voie permet de relier le centre historique de Saint Baldoph depuis les zones d'habitations récentes situées en bas de la commune.

Une solution de type bande cyclable montante ou semi-chaucidou est recherchée (le nom technique du chaucidou est : « chaussée à voie centrale banalisée »).



## Réseau cyclable

Selon Schéma directeur des modes actifs

Liaison structurante :

- existante
- à améliorer
- à créer

Liaison secondaire :

- existante
- à améliorer
- à créer

Parking vélo « entrant »  
(voiture vers aggro puis vélo intra aggro) :

- P existant
- P à améliorer
- P à créer

Parking vélo « sortant »  
(vélo depuis l'agglo puis covoiturage vers l'extérieur) :

- P à créer

↔ liaison difficile, faisabilité non avérée ou tracé à approfondir



# SAINT-JEOIRE-PRIEURÉ

### 1. RD1006

Cette voie permet de relier St Jeoire Prieuré à la direction de Challes-les-Eaux.

En cohérence avec l'aménagement réalisé jusqu'au carrefour de la Gabelle, des bandes cyclables sont bien indiquées.

En complément, il serait intéressant de relier la contre-allée de la RD1006 à la rue du Plan Champ pour les cyclistes moins aguerris.

### 2. RD1006

Cette voie est un axe emprunté par les cyclotouristes en direction de Chignin.

Son gabarit est large et permet d'insérer des bandes cyclables (des bandes de rive sont déjà présentes sur la commune de Chignin).

### 3. Liaison touristique en direction de Chignin / Montmélian.

Le tracé prévu à terme pour la V63 passe par Montmélian, et le tour des Bauges implique de la même façon de relier Montmélian. Côté Cœur de Savoie le tracé en direction de Chambéry arrive vers la chapelle entre la route de Myans et la RD1006. A partir de là deux tracés sont possibles :

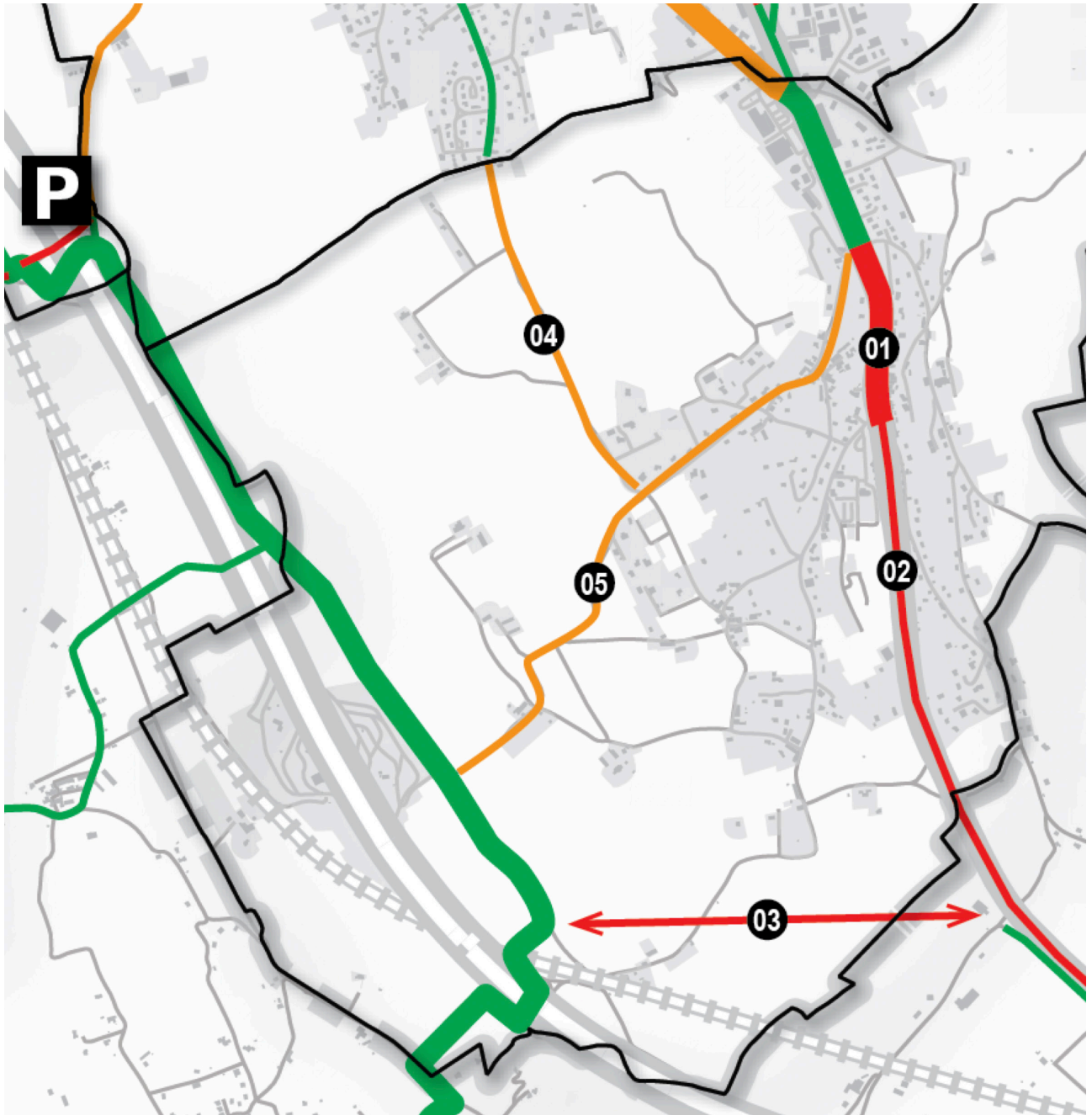
- > continuer en direction de Myans, passer le passage à niveau, puis bifurquer à droite vers une voie empierrée qui longe l'autoroute. Cela nécessiterait d'améliorer substantiellement le revêtement de ce chemin sur une grande longueur.
- > créer une piste bidirectionnelle le long de la RD1006 (avec le point dur du passage à faune sous la RD1006) jusqu'au chemin de l'Abis ; ce chemin permet ensuite de revenir jusqu'au tracé actuel de la liaison Chambéry – lac St André.

### 4. Chemin de la Viager

Cette voie permet de relier Challes-les-Eaux au plateau de St Jeoire et à l'avenue verte dans devoir emprunter des voies à fort trafic. Sur la commune de St Jeoire une limitation des vitesses des véhicules motorisés pourrait être recherchée.

### 5. Liaison Gabelle – avenue verte sud

Cet axe (chemin du Puiset – chemin du Douchet – chemin de l'Abis) permet de relier le centre de St Jeoire à l'avenue verte sud via des rues à faible trafic. Une limitation des vitesses des véhicules motorisés pourrait y être recherchée.



## Réseau cyclable

Selon Schéma directeur des modes actifs

Liaison structurante :

- existante
- à améliorer
- à créer

Liaison secondaire :

- existante
- à améliorer
- à créer

Parking vélo « entrant »  
(voiture vers aggro puis vélo intra aggro) :

- P existant
- P à améliorer
- P à créer

Parking vélo « sortant »  
(vélo depuis l'aggro puis covoiturage vers l'extérieur) :

- P à créer

↔ liaison difficile, faisabilité non avérée ou tracé à approfondir

# SONNAZ

## 1. Lien Méry / Hexapôle vers Sonnaz

La RD991 est équipée de bandes cyclables, mais le trafic intense et les vitesses élevées limitent son usage aux cyclistes aguerris. Pour autant il y a une demande d'un lien sécurisé entre Méry / Hexapôle et Sonnaz, en particulier pour relier le pôle d'échange de Maison Brûlée.

## 2. Continuité entre la RD211 et les Hauts de Chambéry

La RD211 est déjà équipée d'une bande cyclable dans le sens de la montée sur la commune de Méry. Cet axe permet de relier les piémonts des Bauges à la direction de Chambéry en suivant la vallée du Tillet.

Cf. liaison N°15 sur Chambéry

## Réseau cyclable

Selon Schéma directeur des modes actifs

Liaison structurante :




-  existante
-  à améliorer
-  à créer

Liaison secondaire :


-  existante
-  à améliorer
-  à créer

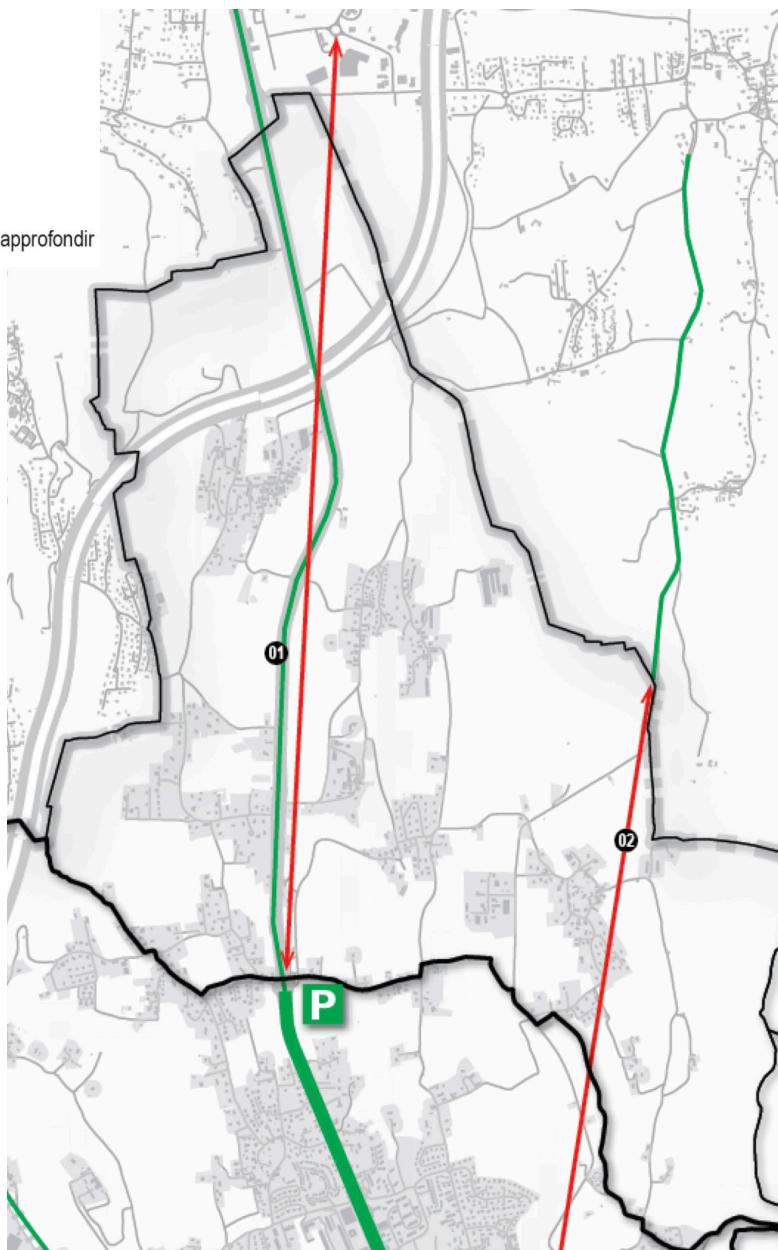
 liaison difficile, faisabilité non avérée ou tracé à approfondir

Parking vélo « entrant »  
(voiture vers aggro puis vélo intra aggro) :

-  existant
-  à améliorer
-  à créer

Parking vélo « sortant »  
(vélo depuis l'aggro puis covoiturage vers l'extérieur) :

-  à créer



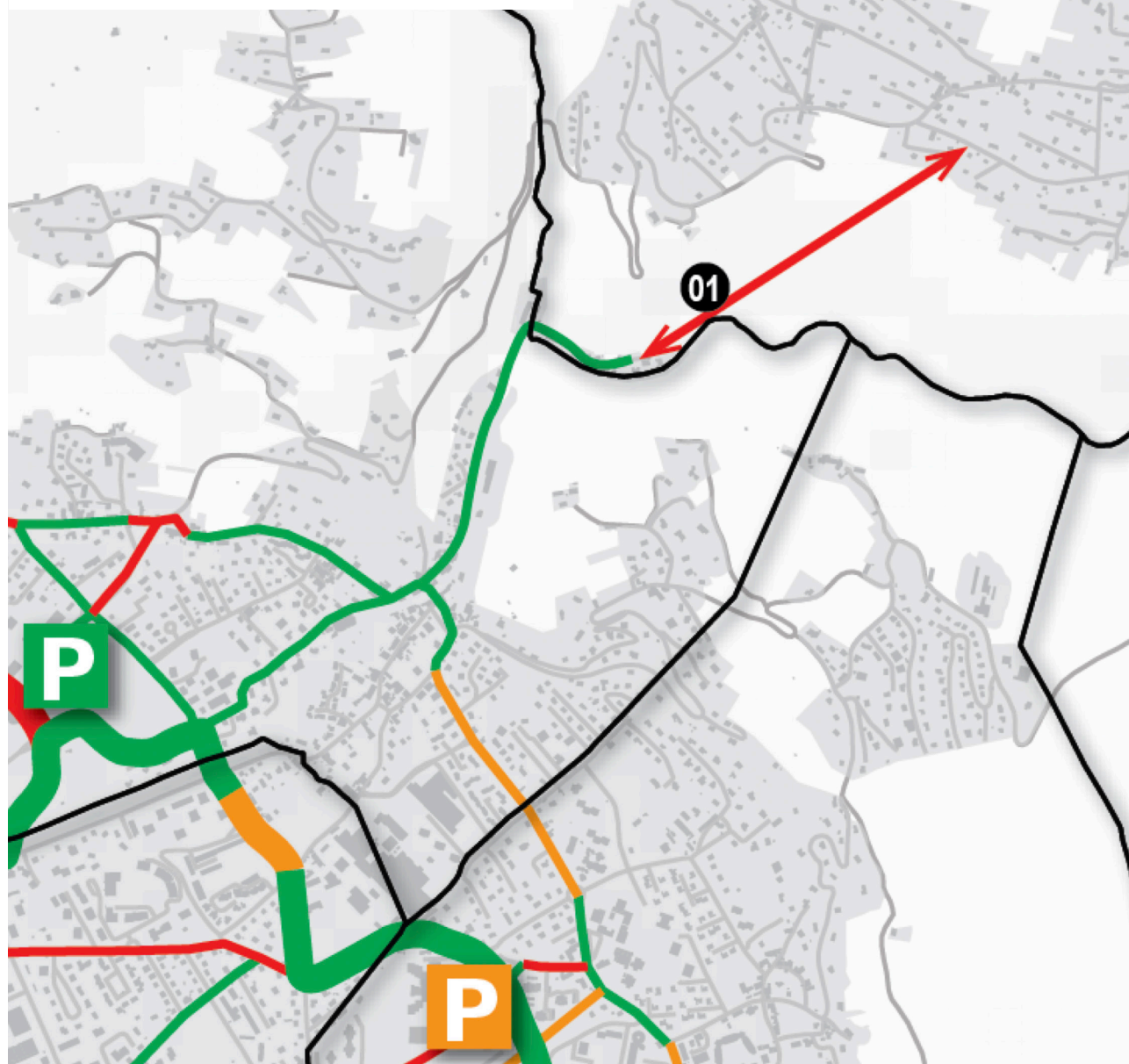
Aucun aménagement de niveau 1 ou 2 n'a été proposé sur le secteur des Bauges.

Néanmoins des aménagements de type pacification de voirie sont nécessaires dans les traversées de villages.

# SECTEUR DES PLATEAUX DE LA LEYSSE

## 1. Lien entre Saint-Jean-d'Arvey et Saint-Alban-Leyssie

La montée à St Jean d'Arvey par la RD912 est très délicate en raison du trafic soutenu. Les possibilités d'aménagement de cette voie sont très limitées en raison des emprises réduites. Une alternative à étudier serait de réhabiliter l'ancien chemin des Vignes qui relie le Bout du Monde au bas de St Jean d'Arvey.



## Réseau cyclable

Selon Schéma directeur des modes actifs

Liaison structurante :		Liaison secondaire :		Parking vélo « entrant » (voiture vers agglomération puis vélo intra agglomération) :		Parking vélo « sortant » (vélo depuis l'agglomération puis covoiturage vers l'extérieur) :	
	existante		existante		existant		à créer
	à améliorer		à améliorer		à améliorer		
	à créer		à créer		à créer		
				liaison difficile, faisabilité non avérée ou tracé à approfondir			

### 1. Montée de Vimines (RD47)

Cette voie est l'accès le plus direct à Vimines depuis la plaine. Une bande cyclable montante serait l'aménagement le plus pragmatique.

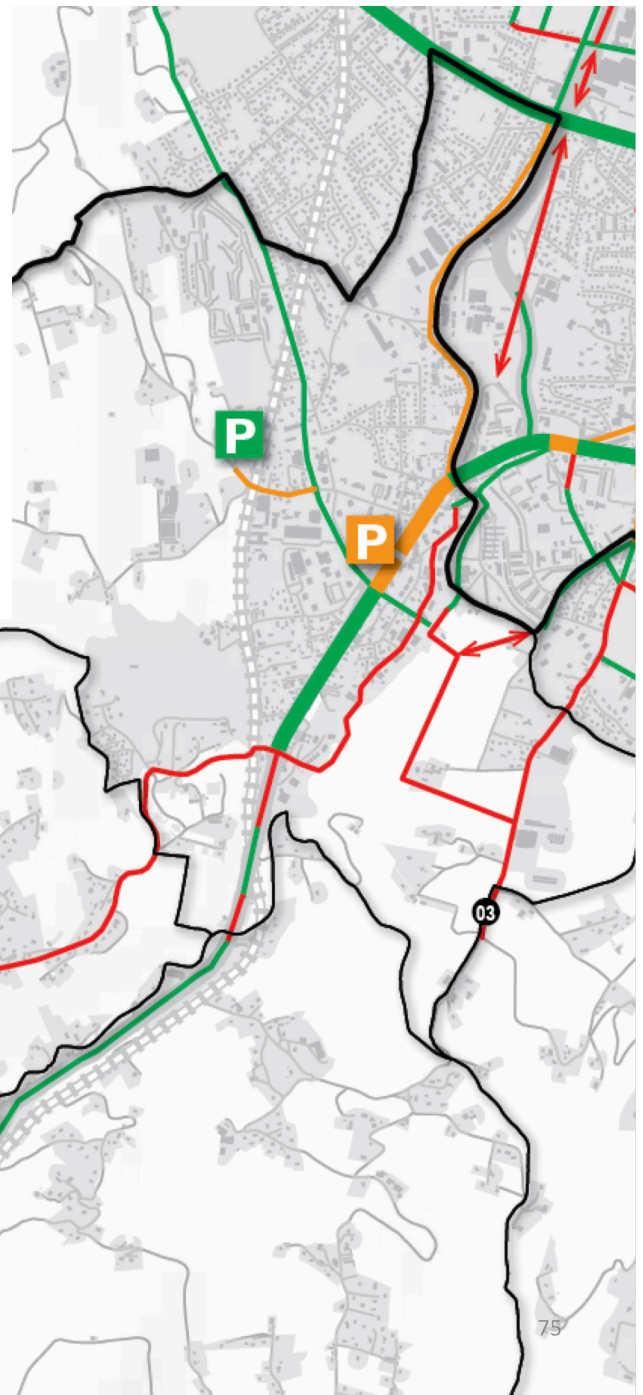
### 2. RD47 entre le stade et la RD47e

La commune de Vimines souhaite interdire le transit sur le chemin du Thet afin de limiter le trafic et ainsi d'offrir un itinéraire sécurisé en direction du stade. Cela nécessite en complément de sécuriser la RD47 entre le stade et le chemin du Thet. Sa sécurisation pourrait se poursuivre en direction de Chambéry jusqu'à l'intersection avec la RD47e, avec un semi-chaucidou.

### 3. Route de St Cassin (RD7)

Cette voie permet de monter en direction de St Cassin. Le trafic y est plus fort jusqu'à l'intersection avec la route des championnats du monde.

Une bande cyclable montante (donc en direction de Jacob sur la section jusqu'au chemin du Fenestro) serait le mieux indiqué. Cf. projet N°11 sur la commune de Cognin.



## Réseau cyclable

Selon Schéma directeur des modes actifs

Liaison structurante :

- existante
- à améliorer
- à créer

Liaison secondaire :

- existante
- à améliorer
- à créer

Parking vélo « entrant »  
(voiture vers aggro puis vélo intra aggro) :

- P existant
- P à améliorer
- P à créer

Parking vélo « sortant »  
(vélo depuis l'aggro puis covoiturage vers l'extérieur) :

- P à créer

↔ liaison difficile, faisabilité non avérée ou tracé à approfondir



**Grand Chambéry**

106, allée des blachères  
73026 Chambéry cedex  
tél. 04 79 96 86 00  
fax 04 79 96 86 01

**Chambéry métropole \***  
**Cœur des Bauges**

Communauté d'agglomération



**Schéma directeur d'accessibilité des transports publics - agenda d'accessibilité programmée (SD-ADAP) de Chambéry métropole - Cœur des Bauges**

**Mise à jour 2017**

**Applicable à partir du 26 septembre 2017**

**CHAMBERY METROPOLE - CŒUR DES BAUGES**

**DIRECTION DES TRANSPORTS ET DES DEPLACEMENTS URBAINS**

106, allée des Blachères - CS 82618 - 73026 Chambéry cedex

tél. 04 79 96 86 92 • fax. 04 79 96 86 86 • [www.chambery-bauges-metropole.fr](http://www.chambery-bauges-metropole.fr)

\*identité provisoire





# SOMMAIRE

<b>PREAMBULE</b> .....	<b>5</b>
<b>1. ACCESSIBILITE DES POINTS D'ARRET</b> .....	<b>7</b>
1.1. POINTS D'ARRET PRIORITAIRES ET POINTS D'ARRET COMPLEMENTAIRES (MISE A JOUR 2017).....	7
1.2. DEMANDES DE DEROGATION MOTIVEES PAR UNE IMPOSSIBILITE TECHNIQUE AVEREE (ITA).....	12
1.3. PROGRAMMATION PLURIANNUELLE DE LA MISE EN ACCESSIBILITE DES POINTS D'ARRET .....	12
1.4. ESTIMATION FINANCIERE DE LA MISE EN ACCESSIBILITE DES POINTS D'ARRET.....	13
<b>2. ACCESSIBILITE DU MATERIEL ROULANT</b> .....	<b>17</b>
2.1. LISTE DES VEHICULES UTILISES .....	17
2.2. PROGRAMMATION PLURIANNUELLE DE LA MISE EN ACCESSIBILITE DU MATERIEL ROULANT .....	17
2.3. ESTIMATION FINANCIERE DE LA MISE EN ACCESSIBILITE DU MATERIEL ROULANT .....	17
<b>3. SERVICE DE SUBSTITUTION</b> .....	<b>19</b>
<b>4. FORMATION DES PERSONNELS EN CONTACT AVEC LE PUBLIC AUX BESOINS DES USAGERS HANDICAPES</b> .....	<b>21</b>
4.1. LES FORMATIONS AU STAC.....	21
4.2. PROGRAMMATION PLURIANNUELLE DE FORMATION DU PERSONNEL DU STAC.....	22
4.3. ESTIMATION FINANCIERE DE LA FORMATION DU PERSONNEL DU STAC .....	23
<b>5. MESURES D'INFORMATION SIMPLIFIEE COMPREHENSIBLE PAR TOUS</b> .....	<b>25</b>
5.1. LES MESURES D'INFORMATION DES USAGERS .....	25
5.2. PROGRAMMATION PLURIANNUELLE DES MESURES D'INFORMATION DES USAGERS .....	28
5.3. ESTIMATION FINANCIERE DES MESURES D'INFORMATION DES USAGERS .....	28
<b>6. DESCRIPTION DES MODALITES DE MISE EN ŒUVRE ET DE SUIVI DE L'EXECUTION DU SD-ADAP</b> .....	<b>29</b>
6.1. SYNTHESE DES ACTIONS ENGAGEES PAR CHAMBERY METROPOLE - CŒUR DES BAUGES.....	29
6.2. SUIVI PAR LA COMMISSION ACCESSIBILITE.....	29
<b>7. ANNEXES</b> .....	<b>31</b>
7.1. LISTE DES QUAIS BUS DU STAC PRIORITAIRES ET NON PRIORITAIRES.....	31
7.2. PROGRAMMATION PLURIANNUELLE D'AMENAGEMENT DES QUAIS BUS DU RESEAU STAC .....	75
7.3. LISTE DES VEHICULES UTILISES SUR LE RESEAU STAC .....	128



## PREAMBULE

Le présent schéma directeur d'accessibilité - agenda d'accessibilité programmée (SD-ADAP) des services de transports urbains de Chambéry métropole - Cœur des Bauges a pris effet le 26 septembre 2016, conformément à l'arrêté préfectoral DDT/SEPT-DM n°2015-1473 accordant une prorogation de douze mois du dépôt de ce document.

Tout en conservant le caractère partenarial et participatif de cette démarche par l'association de l'ensemble des acteurs concernés (cf. document SD-ADAP), et afin de rendre le dispositif véritablement opérationnel, il est nécessaire que le SD-ADAP ne se limite pas à une simple déclaration d'intention, mais impose l'atteinte de résultats concrets, c'est-à-dire contrôlables et mesurables. **Il s'agit de faire de cet outil une feuille de route adossée à des outils de programmation, à la fois en termes de calendrier et de financement.**

Chambéry métropole - Cœur des Bauges s'engage à mettre en œuvre le plan d'actions défini dans le présent SD-ADAP conformément au calendrier proposé.

Un bilan sera réalisé chaque année et sera porté à la connaissance de la Commission d'Accessibilité (rapport annuel relatif à l'état d'accessibilité du bâti, des espaces publics et des transports urbains). Il s'agira de dresser un point de la situation ainsi que de présenter les actions nécessaires à la mise en accessibilité qui ont été effectuées. Ce rapport sera adressé au Préfet par pli recommandé.

C'est dans ce cadre que le présent document s'inscrit.

Chambéry métropole - Cœur des Bauges devra délibérer chaque année sur la mise en œuvre progressive des travaux de mise en accessibilité du réseau.

Le dépôt hors délai des bilans donne lieu à une pénalité de 2 500 €, de même que la présentation d'un bilan manifestement erroné.

Le non-respect des engagements en matière d'aménagement des quais bus, de mise en accessibilité du matériel roulant, de mise en œuvre d'un service de substitution ou de formation et d'information peut donner lieu à sanctions. Ces sanctions peuvent être la mise en demeure de mettre en œuvre les engagements dans un délai de 12 mois, la constitution d'une provision nécessaire à l'atteinte des engagements ou le paiement d'une sanction pécuniaire à hauteur des actions non réalisées.



# I. ACCESSIBILITE DES POINTS D'ARRET

## I.1. Points d'arrêt prioritaires et points d'arrêt complémentaires (mise à jour 2017)

### Les points d'arrêt prioritaires

Pour les transports publics routiers urbains de personnes, un point d'arrêt est déclaré prioritaire dès lors qu'il répond au moins à l'une des conditions suivantes :

- il est situé sur une ligne structurante d'un réseau de transport public urbain,
- il est desservi par au moins deux lignes de transport public,
- il constitue un pôle d'échanges,
- il est situé dans un rayon de 200 mètres autour d'un pôle générateur de déplacements ou d'une structure d'accueil pour personnes handicapées ou personnes âgées.

Lorsque l'application de ces critères ne conduit pas à identifier un point d'arrêt dans une commune desservie, Chambéry métropole - Cœur des Bauges détermine pour les réseaux urbains, au moins un point d'arrêt à rendre accessible dans la commune. Sont donc exclus des arrêts prioritaires, les arrêts situés sur des lignes de transport à la demande ou des lignes scolaires.

Chambéry métropole - Cœur des Bauges a établi une liste de 450 quais<sup>1</sup> bus prioritaires, sur un total de 823 quais desservis par des lignes régulières (soit 54,7 %) qui, par application des critères précédemment développés, doivent être rendus accessibles, de façon prioritaire, aux personnes handicapées ou dont la mobilité est réduite (conformément aux dispositions de l'article L. 1112-1 du code des Transports). Les valeurs précédentes ont pu évoluer depuis le SD-ADAP adopté en 2016 du fait de la création ou de la suppression d'arrêts dans le cadre des adaptations normales du réseau de bus.

Cette liste est accessible en annexe I du présent document.

De manière synthétique et de manière à ne pas trop alourdir le texte, voici comment se répartissent les arrêts prioritaires :

→ Les quatre lignes structurantes desservent des arrêts tous prioritaires, sauf 6 situés au bout de la ligne Chrono D (secteur peu dense, sans cheminement accessible et avec de fortes pentes) :

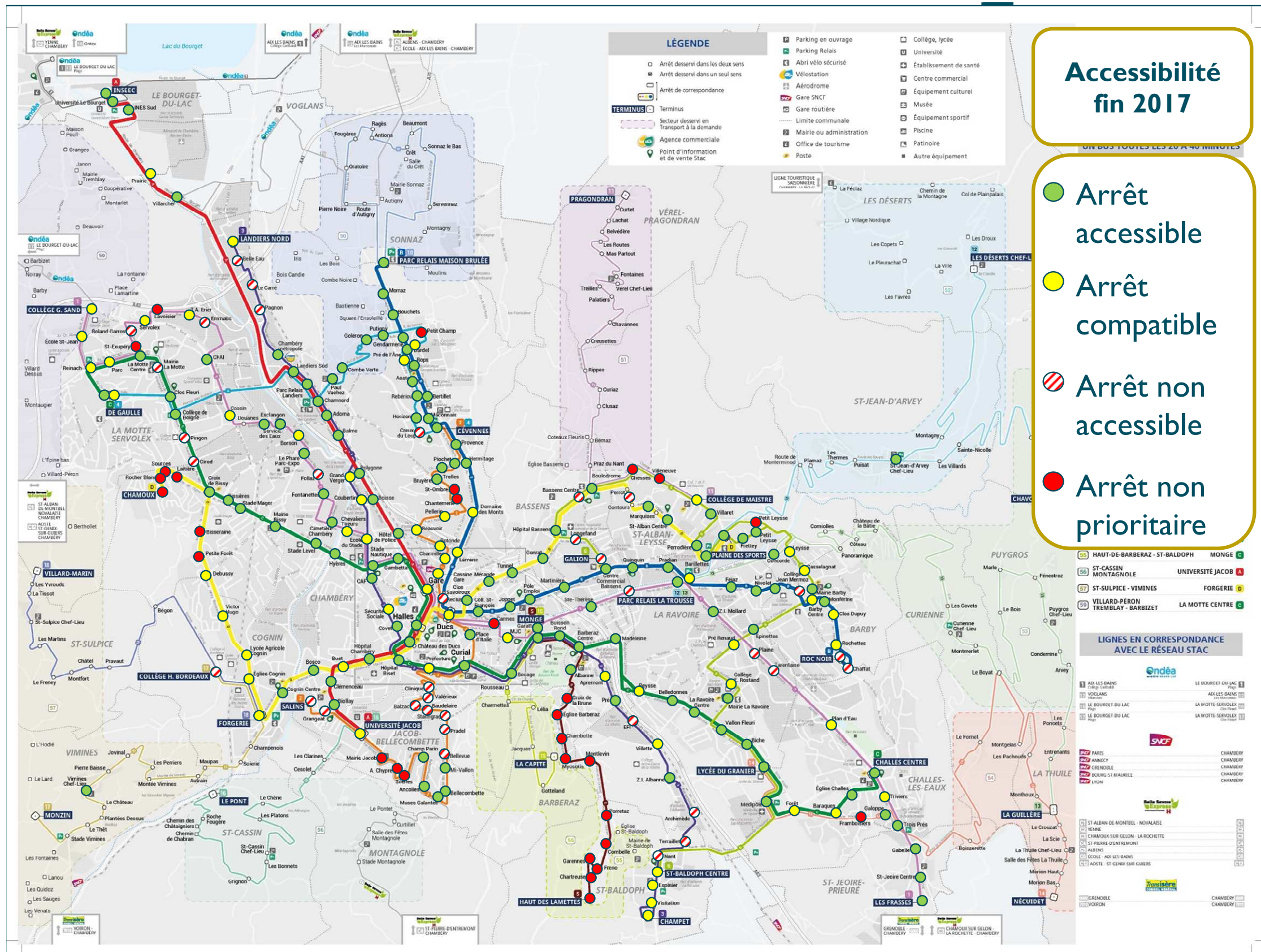
- Chamoux, Chambéry
- Rocher Blanc, Chambéry
- Sources, Chambéry
- Laitière, Chambéry
- Bisseraine, Chambéry
- Petite Forêt, Chambéry
- Perrot, Saint-Alban Leysse (fusion avec l'arrêt Contours prévue en 2018)

---

<sup>1</sup> Sauf exception, un arrêt de bus est constitué de deux quais, un pour chaque sens de circulation.

→ Les lignes secondaires desservent des arrêts tous prioritaires sauf 20 (secteur peu dense, sans cheminement accessible et avec de fortes pentes) :

- Les Moulins, La Motte-Servolex (ligne 4S)
- St Exupéry, La Motte-Servolex (ligne 1) – arrêt qui doit être fusionné avec Roland Garros
- Lavoisier, La Motte-Servolex (ligne 1)
- Petit Champ, Chambéry (ligne 4)
- Saint-Ombre, Chambéry (ligne 2)
- Chantemerle, Chambéry (ligne 2)
- Mairie Jacob, Jacob-Bellecombette (ligne 2)
- A. Chypre, Jacob-Bellecombette (ligne 2)
- Silène, Jacob-Bellecombette (ligne 2)
- Grangeat, Chambéry (ligne 2)
- Salins, Chambéry (ligne 2)
- Chesses, Saint-Alban-Leysse (ligne 6)
- Villeneuve, Saint-Alban-Leysse (ligne 6)
- Petit Leysse, Saint-Alban-Leysse (ligne 6)
- Haut des Lamettes, Saint-Baldoph (ligne 5)
- Chartreuse, Saint-Baldoph (ligne 5)
- Garennes, Saint-Baldoph (ligne 5)
- Freno, Saint-Baldoph (ligne 5)
- Combelle, Saint-Baldoph (ligne 5)
- Porretaz, Saint-Baldoph (ligne 5)
- Montlevin, La Ravoire (ligne 5)
- Myosotis, Barberaz (ligne 5)
- Chambotte, Barberaz (ligne 5)
- Eglise Barberaz, Barberaz (ligne 5)
- Croix de la Brune, Barberaz (ligne 5)
- Carmes, Chambéry (ligne 1) – arrêt qui doit être fusionné avec MJC



Représentation des arrêts prioritaires sur le réseau Stac – Bilan en matière d'accessibilité à fin 2017





### L'état des lieux en matière d'accessibilité des arrêts de bus

Le tableau ci-dessous indique le niveau d'accessibilité du réseau Stac en matière d'arrêts de bus. Comme vu précédemment et afin d'être le plus précis possible, il est question de quais bus (nombres et pourcentages exprimés) afin de tenir compte de certains arrêts desservis dans un seul sens.

	Nombre de quais aménagés par an	Total de quais aménagés	Pourcentage de quais aménagés
<b>2007</b>	1	1	0,2%
<b>2008</b>	4	5	1,1%
<b>2009</b>	4	9	2,0%
<b>2010</b>	31	40	8,9%
<b>2011</b>	25	65	14,4%
<b>2012</b>	27	92	20,4%
<b>2013</b>	30	122	27,1%
<b>2014</b>	33	155	34,4%
<b>2015</b>	27	182	40,4%
<b>2016</b>	46	228	50,7%
<b>2017</b>	35	263	58,4%

A noter que les données pour 2017 sont une projection des aménagements programmés jusqu'à la fin de l'année.

A noter également que certains arrêts ont été déplacés en 2017, ils avaient fait l'objet de travaux de mise en accessibilité au préalable. Afin de ne pas compter deux fois certains aménagements, les valeurs entre 2007 et 2016 ont parfois légèrement été revues à la baisse.

A noter enfin que les pourcentages sont exprimés par rapport aux 450 quais prioritaires.



Arrêt Parc Relais Maison Brûlée – commune de Sonnaz

## **1.2. Demandes de dérogation motivées par une impossibilité technique avérée (ITA)**

La mise en accessibilité aux personnes handicapées, ou dont la mobilité est réduite, d'un point d'arrêt routier, est considérée comme techniquement impossible notamment lorsque la voirie qui supporte le point d'arrêt présente une pente supérieure à 5 % ou que l'emprise de ce point d'arrêt est trop étroite pour permettre le respect de la distance minimale de 1,50 m prévue pour le retournement de la personne en fauteuil roulant sur le point d'arrêt une fois la rampe déployée, et qu'aucune autre solution technique, tel le déplacement du point d'arrêt, ne permettrait sa mise en accessibilité sans nuire à la sécurité des usagers.

Il est proposé de conserver les cinq impossibilités techniques avérées qui ont déjà été identifiées dans le cadre du SD-ADAP adopté :

- Tessonnière, La Motte-Servolex (autorisation préfectorale du 27 novembre 2014 – procès-verbal n°90),
- Muses galantes, Jacob-Bellecombette (autorisation préfectorale du 5 mars 2015 – procès-verbal n°53)
- Ancolies, Jacob-Bellecombette (emprise trop étroite, largeur du quai bus limitée à 1,50 m, prise en charge des fauteuils possible si écartement du bus par rapport au bord du quai)
- Stade Mager, Chambéry (emprise trop étroite, largeur du quai bus limitée à 1,50 m, prise en charge des fauteuils possible si écartement du bus par rapport au bord du quai)
- Bissières, Chambéry (emprise trop étroite, largeur du quai bus limitée à 1,50 m, prise en charge des fauteuils possible si écartement du bus par rapport au bord du quai)

Ces impossibilités techniques avérées ont fait l'objet d'une validation par la Commission Accessibilité qui s'est réunie le 25 mars 2016.

## **1.3. Programmation pluriannuelle de la mise en accessibilité des points d'arrêt**

Pour des questions de lisibilité du document, la liste exhaustive des arrêts dont les aménagements sont programmés année par année est disponible en annexe 2.

Cette liste a fait l'objet d'une validation par la Commission Accessibilité qui s'est réunie le 25 septembre 2017.

A noter que les données avant 2017 correspondent à des travaux ayant déjà eu lieu et que celles après 2017 sont une projection des aménagements programmés chaque année.

De même que précédemment, dans le tableau suivant, le pourcentage de quais aménagés depuis 2007 est bien exprimé par rapport aux 450 quais prioritaires.

	Nombre de quais aménagés par an	Total de quais aménagés	Pourcentage de quais aménagés
2007	1	1	0,2%
2008	4	5	1,1%
2009	4	9	2,0%
2010	31	40	8,9%
2011	25	65	14,4%
2012	27	92	20,4%
2013	30	122	27,1%
2014	33	155	34,4%
2015	27	182	40,4%
2016	46	228	50,7%
2017	35	263	58,4%
2018	27	290	64,4%
2019	32	322	71,6%
2020	14	336	74,7%
2021	23	359	79,8%
2022	19	378	84,0%
2023	11	389	86,4%
2024	20	409	90,9%
2025	14	423	94,0%
2026	18	441	98,0%
2027	9	450	100,0%

*Ci-dessous plusieurs cartographies illustrant l'évolution, année par année, de la mise en accessibilité des arrêts sur le réseau Stac.*

En 2027, il ne subsistera que 5 quais compatibles sur les 450 quais prioritaires.

Ils correspondent à :

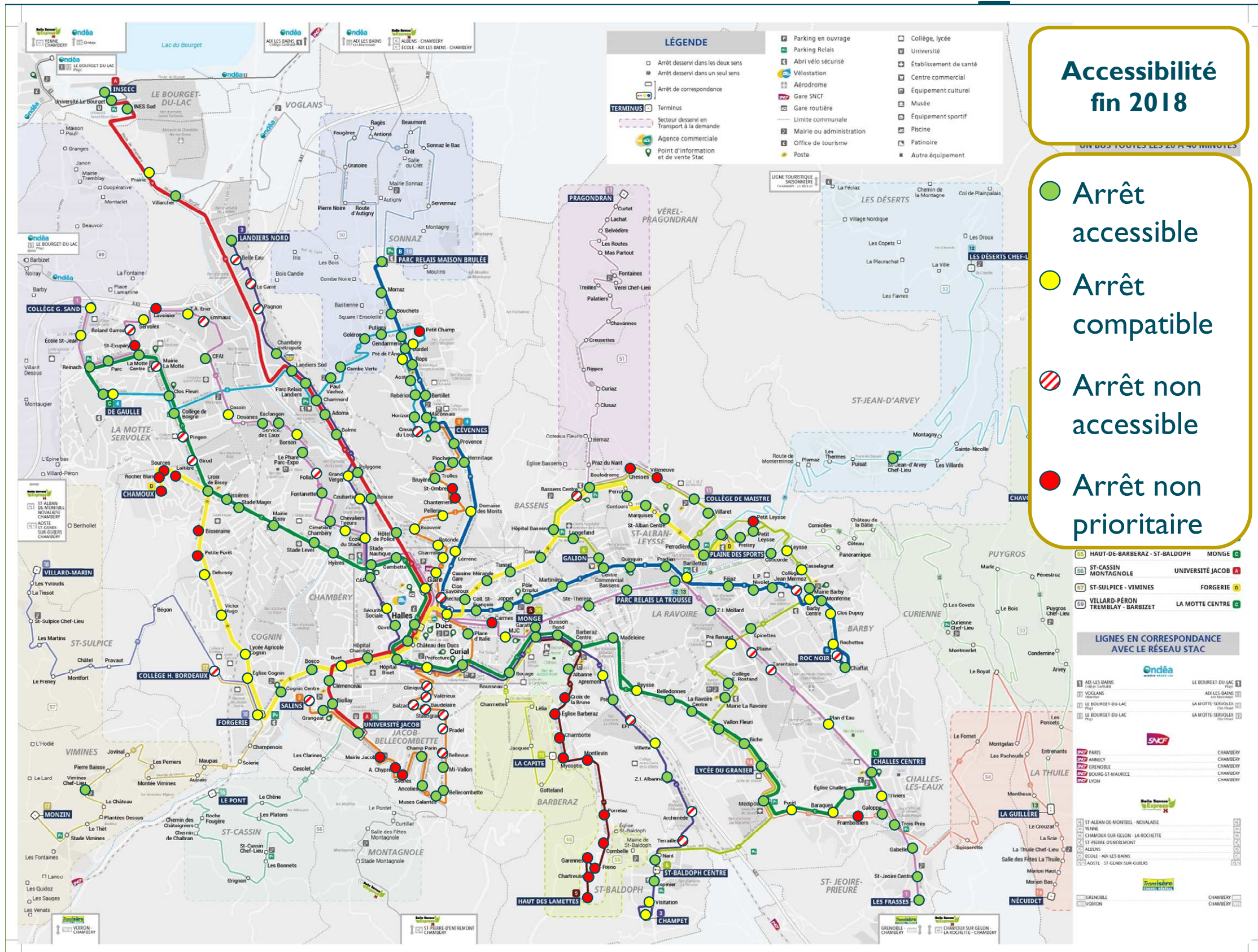
- l'arrêt Cassine gare (2 quais), situé à Chambéry, dont les travaux du parvis Est devraient permettre de mettre en accessibilité ces quais (horizon non connu),
- deux arrêts, Prairie (2 quais) et Villarcher (1 quai), situés à Voglans, en dehors du ressort territorial de Chambéry métropole - Cœur des Bauges, donc de compétence du Grand Lac. L'horizon d'aménagement est à ce jour non connu.

#### **I.4. Estimation financière de la mise en accessibilité des points d'arrêt**

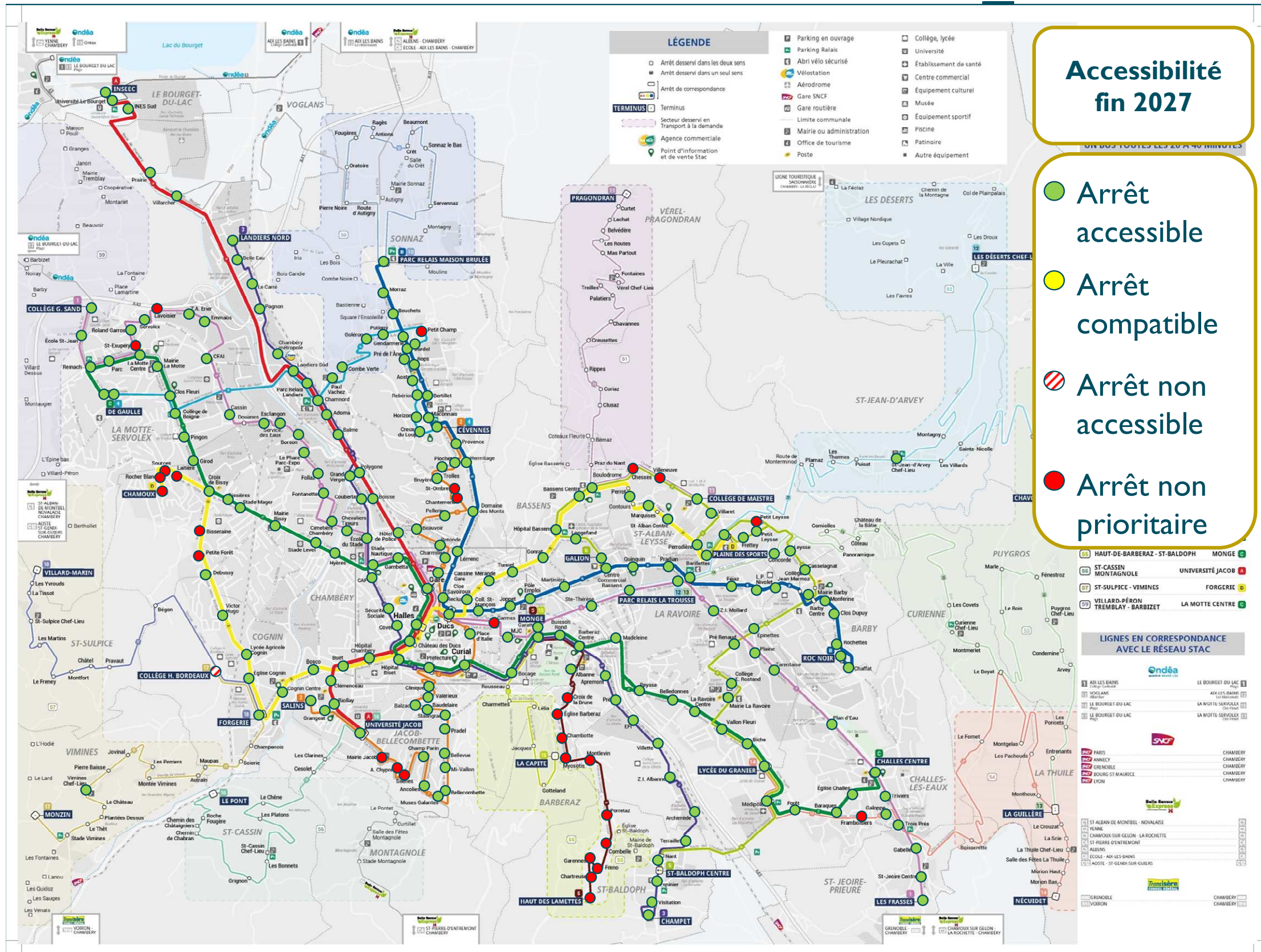
**Le budget d'investissement de Chambéry métropole - Cœur des Bauges consacré à la mise aux normes d'accessibilité des 265 quais bus du réseau Stac entre 2007 et 2017 est d'environ 4 400 000 € HT au total.**

La mise en accessibilité des arrêts de bus représente un effort financier encore très important puisqu'une enveloppe de 300 000 € HT par an est prévue entre 2018 et 2027. A noter que cette enveloppe pourra évoluer pour tenir compte des coûts réels des aménagements réalisés et de la programmation pluriannuelle de Chambéry métropole - Cœur des Bauges.





Projection en matière d'accessibilité des arrêts de bus du réseau Stac à fin 2018



Projection en matière d'accessibilité des arrêts de bus du réseau Stac à fin 2027

## **2. ACCESSIBILITE DU MATERIEL ROULANT**

### **2.1. Liste des véhicules utilisés**

La liste des 109 véhicules utilisés est consultable en annexe 3 du présent document. A noter que ne sont pas compatibles les 9 bus neufs acquis fin 2017.

Il convient de noter que les matériels roulants du réseau Stac appartiennent à deux parcs bien distincts :

- les 86 véhicules achetés par Chambéry métropole - Cœur des Bauges et mis à disposition du Stac,
- les 23 véhicules achetés et exploités par des sous-traitants du Stac (véhicules affrétés).

Depuis la loi d'accessibilité de février 2005, plus de la moitié des véhicules de Chambéry métropole - Cœur des Bauges ont été remplacés par des véhicules accessibles, avec une politique de lissage des investissements (5 nouveaux bus achetés en moyenne par an, soit un investissement annuel d'environ un million d'euros). Les sous-traitants du Stac ont également suivi ce mouvement ambitieux, conformément aux cahiers des charges élaborés par Chambéry métropole - Cœur des Bauges.

**Cette politique a porté ses fruits puisque tous les bus du réseau Stac (appartenant à Chambéry métropole - Cœur des Bauges ou aux affrétés) sont accessibles depuis le 1<sup>er</sup> septembre 2016.**

On entend par « accessibilité du matériel roulant », le respect à la réglementation nationale en vigueur (arrêté du 03/08/2007 modifiant l'arrêté du 02/07/1982 relatif aux transports en commun de personnes) : rampe PMR, agenouillement du véhicule, emplacements UFR et PMR, informations sonores et visuelles...

### **2.2. Programmation pluriannuelle de la mise en accessibilité du matériel roulant**

Comme le réseau Stac présente un matériel roulant 100% accessible, il n'est pas prévu de programmation particulière pour ce volet.

Chambéry métropole - Cœur des Bauges restera à l'écoute des attentes des personnes en situation de handicap et pourra faire évoluer le cahier des charges utilisé pour le renouvellement de son matériel, lorsque cela se justifiera.

### **2.3. Estimation financière de la mise en accessibilité du matériel roulant**

Chambéry métropole - Cœur des Bauges poursuit sa politique de renouvellement de matériel roulant (environ 5 bus renouvelés par an ces dernières années).

L'objectif d'accessibilité du matériel roulant ayant été atteint, Chambéry métropole - Cœur des Bauges vise d'autres objectifs, notamment en matière de réduction d'émissions de gaz à effet de serre.





### 3. SERVICE DE SUBSTITUTION

En cas d'impossibilité technique avérée ou lorsque l'arrêt ne permet pas de répondre aux normes d'accessibilité, le point d'arrêt défini comme prioritaire reste prioritaire en matière de mise en accessibilité. L'autorité organisatrice doit alors définir la mise à disposition de services de substitution adaptés aux besoins des personnes handicapées ou à mobilité réduite, comme le précise le code des transports modifié par l'ordonnance du 26 septembre 2014 :

*« Art. L1112-4. – Lorsque, dans un réseau existant, la mise en accessibilité d'un arrêt identifié comme prioritaire au sens de l'article L. 1112-1 s'avère techniquement impossible en raison d'un obstacle impossible à surmonter sauf à procéder à des aménagements d'un coût manifestement disproportionné, des moyens de transport adaptés aux besoins des personnes handicapées ou dont la mobilité est réduite sont mis à leur disposition. L'autorité organisatrice de transport compétente dispose d'un délai de dix-huit mois à compter de la validation de l'impossibilité technique par l'autorité administrative pour organiser et financer ces moyens de transport.*

*Le coût de ces transports de substitution pour les usagers handicapés ne doit pas être supérieur au coût du transport public existant. Le matériel roulant routier accessible est affecté en priorité aux lignes les plus fréquentées. »*

Ce service de substitution doit donc se faire entre un arrêt non accessible ou non compatible jusqu'au prochain arrêt accessible ou compatible de la ligne de bus la plus proche, aux mêmes horaires que la ligne de bus régulière et dans les mêmes conditions tarifaires que l'ensemble des autres usagers.

Ce service de substitution sera intégré dans le prochain contrat de délégation dont la procédure de renouvellement est en cours et qui prendra effet au 1<sup>er</sup> janvier 2019.

Chambéry métropole - Cœur des Bauges s'engage à revoir sa programmation annuelle d'aménagement d'arrêts de bus afin de répondre aux éventuelles demandes des usagers.

En complément, il convient de noter ici que Chambéry métropole - Cœur des Bauges organise, depuis plusieurs années, le service Citalis qui est un service de transports à la demande de porte-à-porte, spécifique aux personnes ayant un handicap moteur ou visuel. Ce service compte environ 600 abonnés et est ouvert 7 jours sur 7, y compris les dimanches et jours fériés.

Ce service va au-delà d'un simple service de substitution :

- pas de prise en charge à l'arrêt mais en porte à porte,
- pas de correspondance entre lignes du réseau de bus mais trajets directs,
- aide individuelle et personnalisée pour l'accès à bord des véhicules,
- pas d'horaires préétablis sur une fiche horaire avec une prise en charge de 7h à 20h du lundi au jeudi, de 7h à minuit le vendredi et le samedi et de 9h à 20h le dimanche et les jours fériés,
- pas de notion d'arrêt prioritaire puisque prise en charge sur tout le territoire de l'agglomération.

Depuis le 1<sup>er</sup> juillet 2015, les conditions d'accès à ce service ont évolué. Les personnes bénéficiaires du service Citalis ne doivent pas pouvoir utiliser les transports en commun compte tenu de leur handicap moteur ou visuel (leur état physique les empêchant de se déplacer seules). L'âge du demandeur n'est donc pas un critère d'accès. Pour accéder au service Citalis, une commission d'accès a été mise en place par Chambéry métropole - Cœur des Bauges et s'est réunie pour la première fois en octobre 2015.

A noter également que la gamme tarifaire pour ce service est distincte de celle du réseau de bus. Les tarifs applicables sur le service Citalis au 1<sup>er</sup> juillet 2015 sont :

- Du lundi au samedi, hors jours fériés :
  - o 2,20 € le ticket unité
  - o 16 € le carnet de 10 tickets
  - o 50 € l'abonnement mensuel salarié
  - o 2,20 € + 2 €/km pour un trajet hors périmètre des 24 communes.
- Les dimanches et jours fériés :
  - o 4,40 € le trajet soit 2 tickets unité
  - o 4,40 € + 2 €/km pour un trajet hors périmètre des 24 communes.



© Pierre Morel

Service Citalis

## **4. FORMATION DES PERSONNELS EN CONTACT AVEC LE PUBLIC AUX BESOINS DES USAGERS HANDICAPES**

### **4.1. Les formations au Stac**

Le Stac délivre déjà un certain nombre de formations à son personnel en contact avec les usagers (principalement les conducteurs) de manière à les sensibiliser à l'accueil des personnes en situation de handicap :

#### *Livret d'accueil à l'embauche*

Chaque conducteur est formé à l'utilisation des différents modèles de rampes pour personnes à mobilité réduite et à l'accostage des bus au plus près des bordures. Une explication est donnée pour décrire les difficultés rencontrées par les personnes en situation de handicap.

Toutes les consignes d'exploitation sont données, notamment concernant l'agenouillement des bus et l'accostage des bus aux arrêts, afin de réduire au maximum les lacunes horizontales et verticales. Le fonctionnement des rampes d'accès aux bus est également abordé avec un certain nombre de consignes comme la vérification du bon fonctionnement à toute prise de poste le matin.

Ce livret d'accueil a fait l'objet d'une mise à jour dans le cadre de l'élaboration du présent SD-ADAP validée par la Commission Accessibilité qui s'est réunie le 25 mars 2016. Ces modifications ont principalement concerné les différents types de handicap rencontrés, comment les identifier et les attitudes à tenir en conséquence.

#### *Accompagnements individuels suite à une non-conformité*

Des contrôles qualités fréquents (en interne ou en externe par un prestataire diligenté par Chambéry métropole - Cœur des Bauges) sont réalisés sur l'ensemble du réseau de bus. Ils concernent notamment le comportement des conducteurs : arrêt du véhicule contre la bordure braise dans le cas de quais accessibles ou à proximité du quai bus, arrêt et démarrage en toute sécurité pour les usagers, conduite souple, agenouillement des bus, informations aux usagers... 180 mesures par an sont réalisées.

Des contrôles qualité fréquents sont également réalisés à propos de l'état et de l'équipement des véhicules : fonctionnement de la plateforme PMR, identification des places réservées PMR et fonctionnement du bouton poussoir UFR (utilisateur de fauteuil roulant) si équipé... 240 mesures par an sont réalisées et environ 120 contre-mesures sont également opérées.

Un accompagnement de chaque conducteur sur le réseau est mis en œuvre pour chaque non-conformité relevée dans le cadre du contrôle qualité. Cela représente jusqu'à deux conducteurs par mois. Des rappels sont alors réalisés et des formations peuvent également être programmées.

### Formations FCO (formation continue obligatoire) et C comme conducteur

Deux formations existent également pour les conducteurs :

- FCO : 10 sessions par an, soit 40 agents, pour un coût de 46 000 € par an
- C comme Conducteur : 10 sessions, soit 58 agents pour un coût de 42 560 € par an.

L'accueil des personnes en situation de handicap est intégré aux formations.

## **4.2. Programmation pluriannuelle de formation du personnel du Stac**

Au-delà de ces formations non spécifiques, le Stac s'engage à mettre en œuvre une formation spécifique à l'ensemble de son personnel d'accueil (conducteurs et personnes à l'agence commerciale). Elle entre dans le cadre du plan de formation et a pour objectif unique l'accueil et l'attitude à tenir face à des personnes en situation de handicap.

Cette formation dispensée par APF Formation, sous la forme de 25 modules d'une demi-journée de 4 heures, concernera 200 personnes formées entre 2017 et 2018 (après présentation au CE). Les personnes nouvellement recrutées au Stac suivront également cette formation dans les mois qui suivent leur embauche.

### Les objectifs pédagogiques

- Identifier et distinguer les grands types de handicap et les difficultés spécifiques qu'ils entraînent pour l'usage des transports en commun.
- Dépasser ses craintes et ses idées préconçues sur le handicap.
- Gérer des situations diverses de communication.
- Faire face à des situations inhabituelles, complexes ou potentiellement conflictuelles liées à la présence d'une personne en situation de handicap.

### Le contenu de la formation

Savoirs de base pour différencier les grands types de handicap :

- Le handicap moteur
- Les différents handicaps sensoriels
- Le handicap mental et ses problématiques spécifiques
- Les handicaps invisibles
- Plus généralement : les personnes à mobilité réduite

Les difficultés liées aux transports en commun :

- Les difficultés de communication et / ou d'élocution
- La présence d'une tierce personne-accompagnatrice
- Le fauteuil électrique : comment ça marche ? les gestes simples
- Les troubles de l'équilibre
- Les difficultés physiques

Les aspects relationnels et de communication avec les personnes en situation de handicap

- Représentations et images toutes faites sur le handicap
- Développer sa capacité d'écoute et de réactivité
- Aller plus loin que les adaptations techniques et réagir aussi sur le plan relationnel
- Proposer son aide sans l'imposer
- Pourquoi et comment refuser l'accès à une personne en situation de handicap
- Savoir intervenir auprès des autres usagers
- Les comportements inadéquats à éviter

### Les méthodes pédagogiques

- Apports théoriques succincts sur les éléments essentiels concernant les différents types de handicap
- Méthodes dynamiques et projectives pour faire émerger les représentations spontanées
- Nombreuses mises en situation proche de la réalité avec présence d'usagers en situation de handicap (courts jeux de rôles)
- Analyse des jeux de rôles pour faire émerger les attitudes et comportements opportuns
- Echanges et débats à partir des situations rapportées par les participants
- Evaluation des évolutions et des prises de conscience apportées par la formation
- Evaluation de satisfaction

### Les intervenants

- Formateurs d'APF Conseil, eux-mêmes en situation de handicap
- Témoignages et participation aux jeux de rôles d'adhérents de l'APF en situation de handicaps divers
- Responsable d'APF Conseil, co-concepteur du module de formation

Le contenu de cette formation a fait l'objet de plusieurs allers-retours entre le Stac et différentes personnes appartenant à la Commission Accessibilité afin d'assurer une validation par la Commission Accessibilité qui s'est réunie le 2 mai 2016.

A titre d'exemple, cela a permis d'évoquer et de trouver une solution au cas particulier de l'accueil à bord des bus des personnes doublement déficientes visuel et auditif. Ces dernières sont alors équipées d'un texte qu'elles présentent au conducteur et avec qui elles communiquent par contact au niveau du bras. Il est alors possible d'indiquer à la personne qu'elle est arrivée à l'arrêt souhaité.

## **4.3. Estimation financière de la formation du personnel du Stac**

Le coût de cette formation spécifique est estimé à 7 650 € HT pour l'année 2018 pour un volume annuel de 40 heures.



## 5. MESURES D'INFORMATION SIMPLIFIEE COMPREHENSIBLE PARTOUS

### 5.1. Les mesures d'information des usagers

#### Mobil'Conseils

Mobil'Conseils est un service de Chambéry métropole - Cœur des Bauges. Il est dédié à l'information et au conseil sur les modes de déplacements alternatifs à la voiture individuelle (bus, train, vélo, marche à pied, covoiturage, autopartage...).

Les conseillers mobilité disposent de l'ensemble des informations sur les dessertes de bus de l'agglomération (horaires et trajets), les itinéraires cyclables, les services de la Vélostation, les horaires des trains vers l'agglomération... et d'un calculateur d'itinéraire informatique qui permet de comparer l'efficacité des différents modes de transport, d'évaluer leur coût, le temps et l'impact environnemental pour un trajet donné. Les conseillers sont au service des usagers pour étudier le mode de déplacement le plus adapté à leur mode de vie et à leurs besoins.

Les conseillers en mobilité conseillent les usagers par téléphone, en agence commerciale, en agence itinérante, sur internet, lors de visites en entreprises et de manière générale en tous les lieux de contact avec les usagers ou des prescripteurs : employeurs, médecins, syndicats, mairie, office de tourisme...

Numéro de téléphone : 04 79 68 73 73

Horaires : du lundi au vendredi, de 8h à 12h30, et de 13h30 à 17h15.

Coûts de l'appel : prix d'un appel local

#### Le site internet

Le site internet du Stac a fait peau neuve en 2016 afin de permettre au plus grand nombre d'accéder aux diverses informations et à la vente en ligne. Le nouveau site est innovant (« responsive design » c'est-à-dire adapté au format des écrans des smartphones, des tablettes, etc...).

Le nouveau site internet répond aux normes d'accessibilité afin que les informations proposées puissent être lues par la majorité des personnes en situation de handicap. Il est également plus moderne, avec de nouvelles fonctionnalités techniques. Il sera également plus accessible sur le plan graphique.

Parmi les fonctionnalités de ce site internet, on note :

- le calculateur d'itinéraire,
- la cartographie interactive (tracé des itinéraires, lien vers les alertes perturbations...),
- l'affichage des horaires de passage des bus à l'arrêt en temps réel (fin de l'année 2016),
- l'envoi des alertes perturbations par SMS,
- la boutique en ligne (fin de l'année 2017).

Le coût de ce nouveau site internet est de 315 000 € HT sur 4 ans.



### L'agence commerciale

En venant à l'agence commerciale Stac située 23 boulevard du Musée à Chambéry, en Cœur de ville, les usagers bénéficient de conseils personnalisés, d'informations détaillées, de la vente de titres adaptés...

L'agence est équipée de porte automatique et d'une rampe d'accès. Par ailleurs, un des guichets est accessible aux personnes en fauteuil roulant ou de petite taille.

Horaires :

- du lundi au vendredi de 7h30 à 19h et le samedi de 8h40 à 16h30, de mi-août à fin septembre :
- du lundi au vendredi de 9h à 12h et de 13h30 à 18h et le samedi de 8h40 à 16h30, de début octobre à mi-août.

### L'agence itinérante

Chambéry métropole - Cœur des Bauges a créé l'agence itinérante des voyageurs. Ce bus réaménagé en véritable agence commerciale offre aux usagers tous les services de la mobilité : vente de titres de transport Stac, conseil sur les modes de déplacements, location de vélos.

L'agence est présente chaque année en plusieurs de points de l'agglomération.

Ce service itinérant, qui combine trois services (conseils personnalisés, informations détaillées, vente de titres adaptés), offre aux usagers un service de proximité adapté.

### L'information papier

La fiche horaire est, avec le plan du réseau, l'outil de base qui permet au voyageur d'utiliser le service public de transports. Il est donc important de réaliser des documents lisibles et compréhensibles pour le plus grand nombre.

Depuis plusieurs années, un travail fin avec les différentes associations représentant les personnes handicapées a permis d'aboutir à des documents lisibles par le plus grand nombre. A ainsi été définie l'utilisation de polices d'écritures, de tailles de caractères et de couleurs pour assurer le plus grand contraste possible et pour une lisibilité optimale des documents. A également été adopté le principe d'utilisation cohérente des polices, de pictogrammes et des couleurs pour désigner des informations identiques. Une charte graphique a même été produite afin de bâtir un référentiel, dans lequel sont précisées toutes les règles graphiques essentielles (codes couleurs, formes, pictogrammes, polices de caractère...) nécessaires pour réaliser l'ensemble des supports d'information voyageurs dans le cadre du parcours client.

Ces documents sont ensuite déclinés sur différents supports (papier, web et même, pour les fiches horaires, en braille à la demande depuis septembre 2016).

### L'information à bord des bus

L'information diffusée à l'intérieur des bus accompagne le voyageur lors de la réalisation de son parcours. Il s'agit notamment d'annonces sonores et visuelles à l'intérieur et à l'extérieur des bus, signalant les arrêts desservis (équipement présent dans tous les bus du réseau Stac).

D'autres informations sont également présentes comme le numéro de la ligne et la destination (information à l'extérieur des bus) ou comme le temps restant pour atteindre le terminus de la ligne (information à l'intérieur des bus).

### L'information dynamique aux principaux arrêts de bus

En complément des informations classiquement présentes aux arrêts de bus (horaires, plan, informations diverses), les principaux arrêts sont équipés de bornes d'information dynamique qui donnent le temps à attendre avant le prochain passage pour chaque ligne de bus qui le dessert.

Ces arrêts sont principalement les 4 arrêts de correspondance de l'hypercentre : Ducs, Halles, Gare et Curial. Ils sont desservis par les lignes principales du réseau de bus.

Ces bornes d'information indiquent les temps d'attente réels, l'arrivée des bus, le numéro de la ligne et la destination ainsi que les perturbations éventuelles.



Exemple de borne d'information voyageurs mis en œuvre sur le réseau

L'information de base, visuelle, peut être également sonore lorsque le voyageur en fait la demande à partir d'une télécommande spécifique.

## **5.2. Programmation pluriannuelle des mesures d'information des usagers**

Comme indiqué dans le paragraphe précédent, l'intégration des problématiques d'accessibilité dans les mesures d'information proposées aux usagers est déjà ancienne à Chambéry métropole - Cœur des Bauges.

Les groupes techniques accessibilité et les groupes miroirs continueront de se réunir à chaque fois que le besoin s'en fera ressentir.

Comme le réseau Stac présente une information accessible à tous, il n'est pas prévu de programmation particulière pour ce volet.

## **5.3. Estimation financière des mesures d'information des usagers**

Chambéry métropole - Cœur des Bauges restera à l'écoute des attentes des personnes en situation de handicap et engagera le cas échéant les dépenses nécessaires pour faire évoluer par exemple sa charte graphique ou le contenu de ses documents, lorsque cela se justifiera.

## **6. DESCRIPTION DES MODALITES DE MISE EN ŒUVRE ET DE SUIVI DE L'EXECUTION DU SD-ADAP**

### **6.1. Synthèse des actions engagées par Chambéry métropole - Cœur des Bauges**

**Les actions engagées par Chambéry métropole - Cœur des Bauges couvrent pour la période 2018-2027 :**

- la mise aux normes d'accessibilité de 187 quais bus sur 450 identifiés comme prioritaires (les autres étant déjà aménagés) entre 2018 et 2027, à hauteur de 300 000 € HT par an,
- la mise en œuvre d'un service de substitution dans le cadre du futur contrat de délégation de service public,
- les adaptations mineures du matériel roulant si elles sont jugées nécessaires et réalisables, au fur et à mesure du renouvellement du parc déjà accessible à 100%,
- la formation du personnel en contact avec les usagers dans le cadre du plan de formation 2018 du Stac, pour un montant de 7 650 € HT et un volume de 40 heures,
- les adaptations mineures concernant l'information mis à disposition des voyageurs, lorsque cela se justifiera.

**Ces actions font suite à celles déjà engagées depuis de nombreuses années en matière d'accessibilité et qui couvrent :**

- les travaux de mise aux normes des arrêts de bus : 4 400 000 € HT depuis 2007,
- l'achat de bus accessibles : 14 400 000 € HT depuis 2005,
- l'achat d'un système d'aide à l'exploitation et d'information voyageurs en 2016 : 900 000 € HT (hors aménagement des bornes d'information voyageurs),
- l'achat d'une nouvelle billettique en 2016 : 2 000 000 € HT,
- le renouvellement du site internet en 2016 : 315 000 € HT sur 4 ans.

### **6.2. Suivi par la Commission Accessibilité**

La Commission Accessibilité aura pour rôle de suivre chaque année le respect des engagements décrits dans le présent document, lequel fera l'objet d'une mise à jour annuelle. Les écarts éventuels et les mesures correctrices proposées lui seront soumis en considérant les capacités budgétaires et techniques de Chambéry métropole / Cœur des Bauges.

Le rapport de la Commission Accessibilité fera l'objet d'une délibération du Conseil communautaire chaque année, laquelle sera adressée aux services de la Préfecture.



## **7.ANNEXES**

### **7.1. Liste des quais bus du Stac prioritaires et non prioritaires**

Commune	Nom de l'arrêt	Pôle générateur de déplacements ou structure d'accueil pour personne handicapée	Pôle d'échanges	Ligne structurante	Arrêt prioritaire	Etat en matière d'accessibilité
Barberaz	Apremont	OUI			OUI	Non accessible
Barberaz	Apremont	OUI			OUI	Compatible
Barberaz	Barberaz Centre	OUI		OUI	OUI	Accessible
Barberaz	Barberaz Centre	OUI		OUI	OUI	Accessible
Barberaz	Lélia					Non accessible
Barberaz	Lélia					Non accessible
Barberaz	Ste-Thérèse	OUI			OUI	Accessible
Barberaz	Ste-Thérèse	OUI			OUI	Accessible
Barberaz	Albanne	OUI			OUI	Non accessible
Barberaz	Albanne	OUI			OUI	Compatible
Barberaz	Chambotte					Compatible
Barberaz	Chambotte					Non accessible
Barberaz	Croix de la Brune					Non accessible
Barberaz	Croix de la Brune					Non accessible
Barberaz	Eglise Barberaz					Non accessible
Barberaz	Eglise Barberaz					Non accessible
Barberaz	Galoppaz					Non accessible
Barberaz	Galoppaz					Non accessible
Barberaz	Gotteland					Non accessible
Barberaz	Gotteland					Non accessible
Barberaz	Jacques					Non accessible
Barberaz	Jacques					Non accessible
Barberaz	La Capite					Non accessible
Barberaz	Madeleine	OUI		OUI	OUI	Accessible

Commune	Nom de l'arrêt	Pôle générateur de déplacements ou structure d'accueil pour personne handicapée	Pôle d'échanges	Ligne structurante	Arrêt prioritaire	Etat en matière d'accessibilité
<b>Barberaz</b>	Madeleine	OUI		OUI	OUI	Accessible
<b>Barberaz</b>	Myosotis					Compatible
<b>Barberaz</b>	Myosotis					Compatible
<b>Barby</b>	Barby Centre	OUI				Compatible
<b>Barby</b>	Barby Centre	OUI				Compatible
<b>Barby</b>	Casselagnat	OUI			OUI	Accessible
<b>Barby</b>	Casselagnat	OUI			OUI	Non accessible
<b>Barby</b>	Chaffat			OUI	OUI	Non accessible
<b>Barby</b>	Château de la Bâtie					Non accessible
<b>Barby</b>	Château de la Bâtie					Non accessible
<b>Barby</b>	Clos Dupuy	OUI		OUI	OUI	Compatible
<b>Barby</b>	Clos Dupuy	OUI		OUI	OUI	Compatible
<b>Barby</b>	Collège Jean Mermoz	OUI		OUI		Non accessible
<b>Barby</b>	Collège Jean Mermoz	OUI		OUI		Non accessible
<b>Barby</b>	Côteau					Non accessible
<b>Barby</b>	Côteau					Non accessible
<b>Barby</b>	Mairie Barby	OUI			OUI	Accessible
<b>Barby</b>	Mairie Barby	OUI			OUI	Accessible
<b>Barby</b>	Monférine	OUI		OUI	OUI	Accessible
<b>Barby</b>	Monférine	OUI		OUI	OUI	Accessible
<b>Barby</b>	Roc Noir	OUI		OUI	OUI	Non accessible



Commune	Nom de l'arrêt	Pôle générateur de déplacements ou structure d'accueil pour personne handicapée	Pôle d'échanges	Ligne structurante	Arrêt prioritaire	Etat en matière d'accessibilité
<b>Barby</b>	Rochettes			OUI	OUI	Non accessible
<b>Barby</b>	Rochettes			OUI	OUI	Compatible
<b>Bassens</b>	Bassens Centre	OUI		OUI	OUI	Non accessible
<b>Bassens</b>	Bassens Centre	OUI		OUI	OUI	Non accessible
<b>Bassens</b>	Bémaz					Non accessible
<b>Bassens</b>	Bémaz					Non accessible
<b>Bassens</b>	Boulodrome	OUI		OUI	OUI	Accessible
<b>Bassens</b>	Boulodrome	OUI		OUI	OUI	Accessible
<b>Bassens</b>	Bressieux					Non accessible
<b>Bassens</b>	Centre commercial Bassens	OUI		OUI	OUI	Accessible
<b>Bassens</b>	Centre commercial Bassens	OUI		OUI	OUI	Accessible
<b>Bassens</b>	Clusaz					Non accessible
<b>Bassens</b>	Clusaz					Non accessible
<b>Bassens</b>	Côteaux Fleuris	OUI				Non accessible
<b>Bassens</b>	Côteaux Fleuris	OUI				Non accessible
<b>Bassens</b>	Curiaz					Non accessible
<b>Bassens</b>	Curiaz					Non accessible
<b>Bassens</b>	Eglise Bassens					Non accessible
<b>Bassens</b>	Eglise Bassens					Non accessible
<b>Bassens</b>	Galion	OUI			OUI	Non accessible
<b>Bassens</b>	Galion	OUI			OUI	Non accessible

Commune	Nom de l'arrêt	Pôle générateur de déplacements ou structure d'accueil pour personne handicapée	Pôle d'échanges	Ligne structurante	Arrêt prioritaire	Etat en matière d'accessibilité
<b>Bassens</b>	Gonrat			OUI	OUI	Accessible
<b>Bassens</b>	Gonrat			OUI	OUI	Accessible
<b>Bassens</b>	Hôpital Bassens	OUI		OUI	OUI	Accessible
<b>Bassens</b>	Hôpital Bassens	OUI		OUI	OUI	Accessible
<b>Bassens</b>	Longefand	OUI			OUI	Non accessible
<b>Bassens</b>	Longefand	OUI			OUI	Non accessible
<b>Bassens</b>	Martinière	OUI		OUI	OUI	Accessible
<b>Bassens</b>	Martinière	OUI		OUI	OUI	Accessible
<b>Bassens</b>	Monts					Non accessible
<b>Bassens</b>	Monts					Non accessible
<b>Bassens</b>	Praz du Nant					Compatible
<b>Bassens</b>	Praz du Nant					Non accessible
<b>Bassens</b>	Rippes					Non accessible
<b>Bassens</b>	Rippes					Non accessible
<b>Bassens</b>	St-Louis du Mont					Non accessible
<b>Bassens</b>	St-Saturnin					Non accessible
<b>Bassens</b>	St-Saturnin					Non accessible
<b>Challes les Eaux</b>	APEI	OUI				Non accessible
<b>Challes les Eaux</b>	Baraques			OUI	OUI	Compatible
<b>Challes les Eaux</b>	Baraques			OUI	OUI	Compatible
<b>Challes les Eaux</b>	Baraques					Non accessible

Commune	Nom de l'arrêt	Pôle générateur de déplacements ou structure d'accueil pour personne handicapée	Pôle d'échanges	Ligne structurante	Arrêt prioritaire	Etat en matière d'accessibilité
<b>Challes les Eaux</b>	Casino Challes					Compatible
<b>Challes les Eaux</b>	Challes Centre	OUI		OUI	OUI	Accessible
<b>Challes les Eaux</b>	Challes Centre	OUI		OUI	OUI	Accessible
<b>Challes les Eaux</b>	Château Des Comtes De Challes	OUI				Compatible
<b>Challes Les Eaux</b>	Eglise Challes	OUI		OUI	OUI	Accessible
<b>Challes Les Eaux</b>	Eglise Challes	OUI		OUI	OUI	Accessible
<b>Challes les Eaux</b>	Forêt	OUI		OUI	OUI	Accessible
<b>Challes les Eaux</b>	Forêt	OUI		OUI	OUI	Accessible
<b>Challes les Eaux</b>	Framboisiers					Accessible
<b>Challes les Eaux</b>	Framboisiers					Non accessible
<b>Challes les Eaux</b>	Galoppe	OUI			OUI	Accessible
<b>Challes les Eaux</b>	Galoppe	OUI			OUI	Accessible
<b>Challes les Eaux</b>	Jean Jaurès					Non accessible
<b>Challes les</b>	Médipôle	OUI		OUI	OUI	Accessible

Commune	Nom de l'arrêt	Pôle générateur de déplacements ou structure d'accueil pour personne handicapée	Pôle d'échanges	Ligne structurante	Arrêt prioritaire	Etat en matière d'accessibilité
<b>Eaux</b>						
<b>Challes les Eaux</b>	Médipôle	OUI		OUI	OUI	Accessible
<b>Challes les Eaux</b>	Plan d'eau	OUI			OUI	Non accessible
<b>Challes les Eaux</b>	Plan d'eau	OUI			OUI	Compatible
<b>Challes les Eaux</b>	Thermes Challes	OUI				Non accessible
<b>Challes les Eaux</b>	Thermes Challes	OUI				Non accessible
<b>Challes les Eaux</b>	Triviers	OUI			OUI	Compatible
<b>Challes les Eaux</b>	Triviers	OUI			OUI	Compatible
<b>Challes les Eaux</b>	Trois Prés	OUI			OUI	Accessible
<b>Challes les Eaux</b>	Trois Prés	OUI			OUI	Accessible
<b>Chambéry</b>	Adoma	OUI		OUI	OUI	Accessible
<b>Chambéry</b>	Adoma	OUI		OUI	OUI	Accessible
<b>Chambéry</b>	Aoste	OUI			OUI	Accessible
<b>Chambéry</b>	Aoste	OUI			OUI	Accessible
<b>Chambéry</b>	Balme	OUI		OUI	OUI	Accessible
<b>Chambéry</b>	Balme	OUI		OUI	OUI	Accessible
<b>Chambéry</b>	Balzac	OUI			OUI	Non accessible
<b>Chambéry</b>	Balzac	OUI			OUI	Non accessible

Commune	Nom de l'arrêt	Pôle générateur de déplacements ou structure d'accueil pour personne handicapée	Pôle d'échanges	Ligne structurante	Arrêt prioritaire	Etat en matière d'accessibilité
<b>Chambéry</b>	Bastienne					Non accessible
<b>Chambéry</b>	Bastienne					Non accessible
<b>Chambéry</b>	Baudelaire	OUI			OUI	Non accessible
<b>Chambéry</b>	Baudelaire	OUI			OUI	Non accessible
<b>Chambéry</b>	Beauvoir	OUI			OUI	Compatible
<b>Chambéry</b>	Beauvoir	OUI			OUI	Compatible
<b>Chambéry</b>	Belle Eau	OUI			OUI	Non accessible
<b>Chambéry</b>	Belle Eau	OUI			OUI	Compatible
<b>Chambéry</b>	Bellevue	OUI			OUI	Non accessible
<b>Chambéry</b>	Bellevue	OUI			OUI	Non accessible
<b>Chambéry</b>	Bertillet	OUI		OUI	OUI	Compatible
<b>Chambéry</b>	Bertillet	OUI		OUI	OUI	Compatible
<b>Chambéry</b>	Biollay	OUI		OUI	OUI	Accessible
<b>Chambéry</b>	Biollay	OUI		OUI	OUI	Accessible
<b>Chambéry</b>	Bisseraine					Compatible
<b>Chambéry</b>	Bisseraine					Compatible
<b>Chambéry</b>	Bissières	OUI		OUI	OUI	Accessible (ITA)
<b>Chambéry</b>	Bissières	OUI		OUI	OUI	Accessible (ITA)
<b>Chambéry</b>	Bocage	OUI		OUI	OUI	Accessible
<b>Chambéry</b>	Bocage	OUI		OUI	OUI	Accessible
<b>Chambéry</b>	Bois Candie					Non accessible
<b>Chambéry</b>	Boisse			OUI	OUI	Accessible
<b>Chambéry</b>	Boisse			OUI	OUI	Accessible
<b>Chambéry</b>	Borson	OUI			OUI	Compatible
<b>Chambéry</b>	Borson	OUI			OUI	Compatible

Commune	Nom de l'arrêt	Pôle générateur de déplacements ou structure d'accueil pour personne handicapée	Pôle d'échanges	Ligne structurante	Arrêt prioritaire	Etat en matière d'accessibilité
Chambéry	Bosco	OUI		OUI	OUI	Accessible
Chambéry	Bosco	OUI		OUI	OUI	Accessible
Chambéry	Bouchets			OUI	OUI	Accessible
Chambéry	Bouchets			OUI	OUI	Accessible
Chambéry	Bruyères	OUI			OUI	Accessible
Chambéry	Bruyères	OUI			OUI	Accessible
Chambéry	Buet	OUI		OUI	OUI	Compatible
Chambéry	Buet	OUI		OUI	OUI	Non accessible
Chambéry	Buisson Rond	OUI		OUI	OUI	Accessible
Chambéry	Buisson Rond	OUI		OUI	OUI	Accessible
Chambéry	CAF	OUI			OUI	Accessible
Chambéry	CAF	OUI			OUI	Accessible
Chambéry	Carmes	OUI				Compatible
Chambéry	Carmes	OUI				Compatible
Chambéry	Cassin	OUI			OUI	Compatible
Chambéry	Cassin	OUI			OUI	Non accessible
Chambéry	Cassine Gare	OUI			OUI	Compatible
Chambéry	Cassine Gare	OUI			OUI	Compatible
Chambéry	Cévennes	OUI		OUI	OUI	Accessible
Chambéry	Cévennes	OUI		OUI	OUI	Accessible
Chambéry	Cévennes	OUI		OUI	OUI	Accessible
Chambéry	Cévennes	OUI		OUI	OUI	Accessible
Chambéry	Chambéry métropole	OUI			OUI	Accessible
Chambéry	Chambéry	OUI			OUI	Accessible

Commune	Nom de l'arrêt	Pôle générateur de déplacements ou structure d'accueil pour personne handicapée	Pôle d'échanges	Ligne structurante	Arrêt prioritaire	Etat en matière d'accessibilité
	métropole					
<b>Chambéry</b>	Chamnord	OUI		OUI	OUI	Accessible
<b>Chambéry</b>	Chamnord	OUI		OUI	OUI	Accessible
<b>Chambéry</b>	Chamoux					Non accessible
<b>Chambéry</b>	Chantemerle					Non accessible
<b>Chambéry</b>	Chantemerle					Non accessible
<b>Chambéry</b>	Charmettes					Non accessible
<b>Chambéry</b>	Charmettes					Non accessible
<b>Chambéry</b>	Charmilles					Compatible
<b>Chambéry</b>	Charmilles					Compatible
<b>Chambéry</b>	Château Des Ducs	OUI	OUI	OUI	OUI	Accessible
<b>Chambéry</b>	Château Des Ducs	OUI	OUI	OUI	OUI	Accessible
<b>Chambéry</b>	Chevaliers Tireurs	OUI			OUI	Non accessible
<b>Chambéry</b>	Chevaliers Tireurs	OUI			OUI	Compatible
<b>Chambéry</b>	Cimetière Chambéry	OUI			OUI	Accessible
<b>Chambéry</b>	Cimetière Chambéry	OUI			OUI	Accessible
<b>Chambéry</b>	Clémenceau	OUI		OUI	OUI	Accessible
<b>Chambéry</b>	Clémenceau	OUI		OUI	OUI	Accessible
<b>Chambéry</b>	Clinique	OUI			OUI	Non accessible
<b>Chambéry</b>	Clinique	OUI			OUI	Non accessible

Commune	Nom de l'arrêt	Pôle générateur de déplacements ou structure d'accueil pour personne handicapée	Pôle d'échanges	Ligne structurante	Arrêt prioritaire	Etat en matière d'accessibilité
<b>Chambéry</b>	Clos Savoiroux			OUI	OUI	Accessible
<b>Chambéry</b>	Clos Savoiroux			OUI	OUI	Accessible
<b>Chambéry</b>	Collège Côte Rousse	OUI			OUI	Non accessible
<b>Chambéry</b>	Collège Côte Rousse	OUI			OUI	Non accessible
<b>Chambéry</b>	Collège St François	OUI		OUI	OUI	Accessible
<b>Chambéry</b>	Collège St François	OUI		OUI	OUI	Accessible
<b>Chambéry</b>	Combe Noire					Non accessible
<b>Chambéry</b>	Combe Noire					Non accessible
<b>Chambéry</b>	Combe Verte	OUI			OUI	Accessible
<b>Chambéry</b>	Combe Verte	OUI			OUI	Accessible
<b>Chambéry</b>	Coubertin	OUI			OUI	Compatible
<b>Chambéry</b>	Coubertin	OUI		OUI	OUI	Compatible
<b>Chambéry</b>	Covet	OUI	OUI		OUI	Compatible
<b>Chambéry</b>	Covet	OUI	OUI		OUI	Compatible
<b>Chambéry</b>	Creux du Loup	OUI			OUI	Non accessible
<b>Chambéry</b>	Creux du Loup	OUI			OUI	Non accessible
<b>Chambéry</b>	Croix de Bissy	OUI		OUI	OUI	Accessible
<b>Chambéry</b>	Croix de Bissy	OUI		OUI	OUI	Accessible
<b>Chambéry</b>	Curial	OUI		OUI	OUI	Accessible
<b>Chambéry</b>	Curial	OUI		OUI	OUI	Accessible
<b>Chambéry</b>	Dardel	OUI		OUI	OUI	Accessible



Commune	Nom de l'arrêt	Pôle générateur de déplacements ou structure d'accueil pour personne handicapée	Pôle d'échanges	Ligne structurante	Arrêt prioritaire	Etat en matière d'accessibilité
Chambéry	Dardel	OUI		OUI	OUI	Accessible
Chambéry	Dardel	OUI	OUI		OUI	Compatible
Chambéry	Dardel	OUI	OUI		OUI	Compatible
Chambéry	Domaine des Monts	OUI		OUI	OUI	Compatible
Chambéry	Domaine des Monts	OUI		OUI	OUI	Compatible
Chambéry	Douanes	OUI			OUI	Non accessible
Chambéry	Douanes	OUI			OUI	Compatible
Chambéry	Ducs	OUI	OUI	OUI	OUI	Compatible
Chambéry	Ducs	OUI	OUI	OUI	OUI	Compatible
Chambéry	Ecole du Stade	OUI			OUI	Compatible
Chambéry	Ecole du Stade	OUI			OUI	Compatible
Chambéry	Esclangon	OUI			OUI	Accessible
Chambéry	Esclangon	OUI			OUI	Accessible
Chambéry	Follaz	OUI			OUI	Non accessible
Chambéry	Follaz	OUI			OUI	Non accessible
Chambéry	Fontanettes	OUI			OUI	Accessible
Chambéry	Fontanettes	OUI			OUI	Accessible
Chambéry	Gambetta	OUI		OUI	OUI	Accessible
Chambéry	Gambetta	OUI		OUI	OUI	Non accessible
Chambéry	Garatte	OUI			OUI	Accessible
Chambéry	Garatte	OUI			OUI	Accessible
Chambéry	Gare	OUI	OUI	OUI	OUI	Compatible
Chambéry	Gare	OUI	OUI	OUI	OUI	Compatible

Commune	Nom de l'arrêt	Pôle générateur de déplacements ou structure d'accueil pour personne handicapée	Pôle d'échanges	Ligne structurante	Arrêt prioritaire	Etat en matière d'accessibilité
<b>Chambéry</b>	Gendarmerie	OUI		OUI	OUI	Accessible
<b>Chambéry</b>	Gendarmerie	OUI		OUI	OUI	Accessible
<b>Chambéry</b>	Girod			OUI	OUI	Non accessible
<b>Chambéry</b>	Girod			OUI	OUI	Non accessible
<b>Chambéry</b>	Goléron	OUI			OUI	Accessible
<b>Chambéry</b>	Goléron	OUI			OUI	Accessible
<b>Chambéry</b>	Grand Verger	OUI		OUI		Compatible
<b>Chambéry</b>	Grand Verger	OUI		OUI		Compatible
<b>Chambéry</b>	Grangeat	OUI			OUI	Non accessible
<b>Chambéry</b>	Grangeat	OUI			OUI	Compatible
<b>Chambéry</b>	Halles	OUI		OUI	OUI	Accessible
<b>Chambéry</b>	Halles	OUI		OUI	OUI	Accessible
<b>Chambéry</b>	Hermitage	OUI		OUI	OUI	Accessible
<b>Chambéry</b>	Hermitage	OUI		OUI	OUI	Accessible
<b>Chambéry</b>	Hôpital Biset	OUI		OUI	OUI	Accessible
<b>Chambéry</b>	Hôpital Biset	OUI		OUI	OUI	Accessible
<b>Chambéry</b>	Hôpital Chambéry	OUI			OUI	Accessible
<b>Chambéry</b>	Hôpital Chambéry	OUI		OUI	OUI	Compatible
<b>Chambéry</b>	Horizon	OUI			OUI	Accessible
<b>Chambéry</b>	Horizon	OUI			OUI	Accessible
<b>Chambéry</b>	Hôtel de Police	OUI		OUI	OUI	Accessible
<b>Chambéry</b>	Hôtel de Police	OUI		OUI	OUI	Accessible
<b>Chambéry</b>	Hyères	OUI		OUI	OUI	Accessible

Commune	Nom de l'arrêt	Pôle générateur de déplacements ou structure d'accueil pour personne handicapée	Pôle d'échanges	Ligne structurante	Arrêt prioritaire	Etat en matière d'accessibilité
Chambéry	Hyères	OUI		OUI	OUI	Accessible
Chambéry	Iris					Non accessible
Chambéry	Iris					Non accessible
Chambéry	Joppet	OUI		OUI	OUI	Accessible
Chambéry	Joppet	OUI		OUI	OUI	Accessible
Chambéry	Laitière					Non accessible
Chambéry	Laitière					Non accessible
Chambéry	Landiers Nord	OUI			OUI	Compatible
Chambéry	Landiers Nord	OUI			OUI	Compatible
Chambéry	Landiers Sud	OUI		OUI	OUI	Accessible
Chambéry	Landiers Sud	OUI		OUI	OUI	Accessible
Chambéry	Le Carré	OUI			OUI	Non accessible
Chambéry	Le Carré	OUI			OUI	Non accessible
Chambéry	Le Phare Parc Expo	OUI			OUI	Accessible
Chambéry	Le Phare Parc Expo	OUI			OUI	Accessible
Chambéry	Lémenc	OUI		OUI	OUI	Compatible
Chambéry	Lémenc	OUI		OUI	OUI	Compatible
Chambéry	Les Bois					Non accessible
Chambéry	Les Bois					Non accessible
Chambéry	Lycée L. Armand	OUI			OUI	Compatible
Chambéry	Mâconnais	OUI		OUI	OUI	Compatible
Chambéry	Mâconnais	OUI		OUI	OUI	Non accessible
Chambéry	Mairie Bissy	OUI		OUI	OUI	Accessible

Commune	Nom de l'arrêt	Pôle générateur de déplacements ou structure d'accueil pour personne handicapée	Pôle d'échanges	Ligne structurante	Arrêt prioritaire	Etat en matière d'accessibilité
Chambéry	Mairie Bissy	OUI		OUI	OUI	Accessible
Chambéry	Mendès France			OUI	OUI	Accessible
Chambéry	Mendès France			OUI	OUI	Accessible
Chambéry	Mérande	OUI		OUI	OUI	Accessible
Chambéry	Mérande	OUI		OUI	OUI	Accessible
Chambéry	MJC	OUI			OUI	Compatible
Chambéry	MJC	OUI			OUI	Compatible
Chambéry	Monge	OUI		OUI	OUI	Accessible
Chambéry	Monge	OUI		OUI	OUI	Accessible
Chambéry	Morraz	OUI		OUI	OUI	Accessible
Chambéry	Morraz	OUI		OUI	OUI	Accessible
Chambéry	Moulins					Non accessible
Chambéry	Moulins					Non accessible
Chambéry	Pagnon	OUI			OUI	Non accessible
Chambéry	Pagnon	OUI			OUI	Non accessible
Chambéry	Parc Relais Landiers	OUI	OUI	OUI	OUI	Accessible
Chambéry	Parc Relais Landiers	OUI	OUI	OUI	OUI	Accessible
Chambéry	Paul Vachez	OUI			OUI	Accessible
Chambéry	Paul Vachez	OUI			OUI	Accessible
Chambéry	Pellerin	OUI			OUI	Compatible
Chambéry	Pellerin	OUI			OUI	Non accessible
Chambéry	Petit Champ					Compatible
Chambéry	Petit Champ					Compatible

Commune	Nom de l'arrêt	Pôle générateur de déplacements ou structure d'accueil pour personne handicapée	Pôle d'échanges	Ligne structurante	Arrêt prioritaire	Etat en matière d'accessibilité
Chambéry	Piochet	OUI			OUI	Accessible
Chambéry	Piochet	OUI			OUI	Accessible
Chambéry	Place d'Italie	OUI			OUI	Accessible
Chambéry	Place d'Italie	OUI			OUI	Accessible
Chambéry	Pôle Emploi	OUI		OUI	OUI	Accessible
Chambéry	Pôle Emploi	OUI		OUI	OUI	Accessible
Chambéry	Polygone	OUI		OUI	OUI	Accessible
Chambéry	Polygone	OUI		OUI	OUI	Accessible
Chambéry	Pradel	OUI			OUI	Non accessible
Chambéry	Pradel	OUI			OUI	Non accessible
Chambéry	Pré de l'Ane	OUI			OUI	Compatible
Chambéry	Pré de l'Ane	OUI			OUI	Compatible
Chambéry	Préfecture	OUI		OUI	OUI	Compatible
Chambéry	Préfecture	OUI		OUI	OUI	Compatible
Chambéry	Provence	OUI		OUI	OUI	Accessible
Chambéry	Provence	OUI		OUI	OUI	Accessible
Chambéry	Putigny	OUI			OUI	Accessible
Chambéry	Putigny	OUI			OUI	Accessible
Chambéry	Rebérioux	OUI			OUI	Accessible
Chambéry	Rebérioux	OUI			OUI	Accessible
Chambéry	Reclus	OUI		OUI	OUI	Compatible
Chambéry	Reclus	OUI		OUI	OUI	Compatible
Chambéry	Rocher Blanc					Non accessible
Chambéry	Rocher Blanc					Non accessible
Chambéry	Rops	OUI		OUI	OUI	Accessible

Commune	Nom de l'arrêt	Pôle générateur de déplacements ou structure d'accueil pour personne handicapée	Pôle d'échanges	Ligne structurante	Arrêt prioritaire	Etat en matière d'accessibilité
<b>Chambéry</b>	Rops	OUI		OUI	OUI	Accessible
<b>Chambéry</b>	Rotonde	OUI			OUI	Non accessible
<b>Chambéry</b>	Rotonde	OUI			OUI	Compatible
<b>Chambéry</b>	Rousseau					Non accessible
<b>Chambéry</b>	Rousseau					Non accessible
<b>Chambéry</b>	Salins	OUI			OUI	Non accessible
<b>Chambéry</b>	Sartre	OUI			OUI	Compatible
<b>Chambéry</b>	Sartre	OUI			OUI	Non accessible
<b>Chambéry</b>	Scarabée	OUI			OUI	Compatible
<b>Chambéry</b>	Scarabée	OUI			OUI	Compatible
<b>Chambéry</b>	Sécurité Sociale	OUI			OUI	Compatible
<b>Chambéry</b>	Sécurité Sociale	OUI			OUI	Compatible
<b>Chambéry</b>	Service Des Eaux	OUI			OUI	Non accessible
<b>Chambéry</b>	Service Des Eaux	OUI			OUI	Non accessible
<b>Chambéry</b>	Square l'Ensoleillé					Non accessible
<b>Chambéry</b>	Square l'Ensoleillé					Non accessible
<b>Chambéry</b>	Stade Level	OUI		OUI	OUI	Accessible
<b>Chambéry</b>	Stade Level	OUI		OUI	OUI	Accessible
<b>Chambéry</b>	Stade Mager	OUI		OUI	OUI	Accessible
<b>Chambéry</b>	Stade Mager	OUI		OUI	OUI	Accessible (ITA)
<b>Chambéry</b>	Stade Nautique	OUI		OUI	OUI	Accessible

Commune	Nom de l'arrêt	Pôle générateur de déplacements ou structure d'accueil pour personne handicapée	Pôle d'échanges	Ligne structurante	Arrêt prioritaire	Etat en matière d'accessibilité
<b>Chambéry</b>	Stade Nautique	OUI		OUI	OUI	Accessible
<b>Chambéry</b>	Stalingrad	OUI			OUI	Non accessible
<b>Chambéry</b>	Stalingrad	OUI			OUI	Non accessible
<b>Chambéry</b>	St-Ombre					Non accessible
<b>Chambéry</b>	St-Ombre					Non accessible
<b>Chambéry</b>	Trolles	OUI			OUI	Accessible
<b>Chambéry</b>	Trolles	OUI			OUI	Accessible
<b>Chambéry</b>	Tunnel	OUI		OUI	OUI	Accessible
<b>Chambéry</b>	Tunnel	OUI		OUI	OUI	Accessible
<b>Chambéry</b>	Valérieux	OUI			OUI	Non accessible
<b>Chambéry</b>	Valérieux	OUI			OUI	Non accessible
<b>Cognin</b>	Champenois	OUI			OUI	Accessible
<b>Cognin</b>	Champenois	OUI			OUI	Accessible
<b>Cognin</b>	Cognin Centre	OUI		OUI	OUI	Accessible
<b>Cognin</b>	Cognin Centre	OUI		OUI	OUI	Accessible
<b>Cognin</b>	Collège H. Bordeaux	OUI			OUI	Non accessible
<b>Cognin</b>	Debussy			OUI	OUI	Non accessible
<b>Cognin</b>	Debussy			OUI	OUI	Compatible
<b>Cognin</b>	Eglise Cognin	OUI		OUI	OUI	Non accessible
<b>Cognin</b>	Eglise Cognin	OUI		OUI	OUI	Compatible
<b>Cognin</b>	Forgerie	OUI	OUI	OUI	OUI	Compatible
<b>Cognin</b>	Forgerie	OUI	OUI	OUI	OUI	Compatible
<b>Cognin</b>	Lycée Agricole Cognin	OUI		OUI	OUI	Compatible

Commune	Nom de l'arrêt	Pôle générateur de déplacements ou structure d'accueil pour personne handicapée	Pôle d'échanges	Ligne structurante	Arrêt prioritaire	Etat en matière d'accessibilité
<b>Cognin</b>	Lycée Agricole Cognin	OUI		OUI	OUI	Compatible
<b>Cognin</b>	Maupas	OUI			OUI	Accessible
<b>Cognin</b>	Maupas	OUI			OUI	Accessible
<b>Cognin</b>	Montée De Chaloup					Non accessible
<b>Cognin</b>	Montée De Chaloup					Non accessible
<b>Cognin</b>	Petite Forêt					Compatible
<b>Cognin</b>	Petite Forêt					Non accessible
<b>Cognin</b>	Soierie	OUI			OUI	Accessible
<b>Cognin</b>	Soierie	OUI			OUI	Accessible
<b>Cognin</b>	Victor Hugo	OUI		OUI	OUI	Compatible
<b>Cognin</b>	Victor Hugo	OUI		OUI	OUI	Non accessible
<b>Curienne</b>	Curienne Chef Lieu	OUI			OUI	Non accessible
<b>Curienne</b>	Curienne Chef Lieu	OUI			OUI	Non accessible
<b>Curienne</b>	Le Boyat					Non accessible
<b>Curienne</b>	Le Boyat					Non accessible
<b>Curienne</b>	Les Covets					Non accessible
<b>Curienne</b>	Les Covets					Non accessible
<b>Curienne</b>	Montgelas					Non accessible
<b>Curienne</b>	Montgelas					Non accessible
<b>Curienne</b>	Montmerlet					Non accessible
<b>Curienne</b>	Montmerlet					Non accessible



Commune	Nom de l'arrêt	Pôle générateur de déplacements ou structure d'accueil pour personne handicapée	Pôle d'échanges	Ligne structurante	Arrêt prioritaire	Etat en matière d'accessibilité
Jacob Bellecombette	A. Chypre					Non accessible
Jacob Bellecombette	A. Chypre					Non accessible
Jacob Bellecombette	Ancolies	OUI			OUI	Accessible
Jacob Bellecombette	Ancolies	OUI			OUI	Non accessible
Jacob Bellecombette	Bellecombette	OUI			OUI	Accessible
Jacob Bellecombette	Bellecombette	OUI			OUI	Accessible
Jacob Bellecombette	Cesolet					Non accessible
Jacob Bellecombette	Cesolet					Non accessible
Jacob Bellecombette	Champ Parin	OUI			OUI	Accessible
Jacob Bellecombette	Champ Parin	OUI			OUI	Accessible
Jacob Bellecombette	Les Clarines					Non accessible
Jacob Bellecombette	Les Clarines					Non accessible
Jacob Bellecombette	Mairie Jacob					Non accessible
Jacob Bellecombette	Mairie Jacob					Non accessible

Commune	Nom de l'arrêt	Pôle générateur de déplacements ou structure d'accueil pour personne handicapée	Pôle d'échanges	Ligne structurante	Arrêt prioritaire	Etat en matière d'accessibilité
Jacob Bellecombette	Mi-Vallon	OUI			OUI	Accessible
Jacob Bellecombette	Mi-Vallon	OUI			OUI	Accessible
Jacob Bellecombette	Muses Galantes	OUI			OUI	Accessible
Jacob Bellecombette	Muses Galantes	OUI			OUI	Accessible
Jacob Bellecombette	Silènes					Non accessible
Jacob Bellecombette	Silènes					Non accessible
Jacob Bellecombette	Université Jacob	OUI		OUI	OUI	Compatible
Jacob Bellecombette	Université Jacob	OUI		OUI	OUI	Compatible
La Motte Servolex	Barbizet					Non accessible
La Motte Servolex	Barby					Non accessible
La Motte Servolex	Beauvoir					Non accessible
La Motte Servolex	Bethollet					Non accessible
La Motte Servolex	CFAI	OUI			OUI	Accessible
La Motte Servolex	CFAI	OUI			OUI	Accessible

Commune	Nom de l'arrêt	Pôle générateur de déplacements ou structure d'accueil pour personne handicapée	Pôle d'échanges	Ligne structurante	Arrêt prioritaire	Etat en matière d'accessibilité
La Motte Servolex	Clos Fleuri	OUI		OUI	OUI	Accessible
La Motte Servolex	Clos Fleuri	OUI		OUI	OUI	Accessible
La Motte Servolex	Clos Fleuri	OUI			OUI	Non accessible
La Motte Servolex	Collège de Boigne	OUI		OUI	OUI	Accessible
La Motte Servolex	Collège de Boigne	OUI		OUI	OUI	Accessible
La Motte Servolex	Collège G. Sand	OUI				Compatible
La Motte Servolex	Collège G. Sand	OUI				Compatible
La Motte Servolex	Coopérative					Non accessible
La Motte Servolex	Coopérative					Non accessible
La Motte Servolex	De Gaulle			OUI	OUI	Accessible
La Motte Servolex	De Gaulle	OUI		OUI	OUI	Accessible
La Motte Servolex	De Gaulle	OUI			OUI	Compatible
La Motte Servolex	Ecole Lamartine					Compatible
La Motte Servolex	Ecole Lamartine					Compatible

Commune	Nom de l'arrêt	Pôle générateur de déplacements ou structure d'accueil pour personne handicapée	Pôle d'échanges	Ligne structurante	Arrêt prioritaire	Etat en matière d'accessibilité
La Motte Servolex	Ecole Saint Jean	OUI			OUI	Compatible
La Motte Servolex	Ecole Saint Jean	OUI			OUI	Compatible
La Motte Servolex	Emmaüs	OUI			OUI	Compatible
La Motte Servolex	Emmaüs	OUI			OUI	Non accessible
La Motte Servolex	Granges					Non accessible
La Motte Servolex	Granges					Non accessible
La Motte Servolex	Janon					Compatible
La Motte Servolex	Janon					Non accessible
La Motte Servolex	La Fontaine					Non accessible
La Motte Servolex	La Fontaine					Non accessible
La Motte Servolex	La Motte Centre	OUI		OUI	OUI	Accessible
La Motte Servolex	La Motte Centre	OUI		OUI	OUI	Accessible
La Motte Servolex	Lavoisier					Compatible
La Motte Servolex	Lavoisier					Non accessible

Commune	Nom de l'arrêt	Pôle générateur de déplacements ou structure d'accueil pour personne handicapée	Pôle d'échanges	Ligne structurante	Arrêt prioritaire	Etat en matière d'accessibilité
La Motte Servolex	L'Epine Bas					Non accessible
La Motte Servolex	Les Moulins	OUI			OUI	Compatible
La Motte Servolex	Les Moulins	OUI			OUI	Compatible
La Motte Servolex	L'Orée des Bois	OUI			OUI	Compatible
La Motte Servolex	L'Orée des Bois	OUI			OUI	Compatible
La Motte Servolex	Mairie La Motte	OUI		OUI	OUI	Compatible
La Motte Servolex	Mairie La Motte	OUI		OUI	OUI	Non accessible
La Motte Servolex	Mairie Tremblay	OUI				Non accessible
La Motte Servolex	Mairie Tremblay	OUI				Non accessible
La Motte Servolex	Maison Pouli					Non accessible
La Motte Servolex	Montarlet					Non accessible
La Motte Servolex	Montarlet					Non accessible
La Motte Servolex	Montaugier					Non accessible
La Motte Servolex	Noiray					Non accessible

Commune	Nom de l'arrêt	Pôle générateur de déplacements ou structure d'accueil pour personne handicapée	Pôle d'échanges	Ligne structurante	Arrêt prioritaire	Etat en matière d'accessibilité
La Motte Servolex	Parc	OUI		OUI	OUI	Compatible
La Motte Servolex	Parc	OUI		OUI	OUI	Compatible
La Motte Servolex	Pingon	OUI		OUI	OUI	Non accessible
La Motte Servolex	Pingon	OUI		OUI	OUI	Compatible
La Motte Servolex	Place Larmartine					Non accessible
La Motte Servolex	Pra Varnay	OUI			OUI	Accessible
La Motte Servolex	Pra Varnay	OUI			OUI	Accessible
La Motte Servolex	Reinach	OUI		OUI	OUI	Compatible
La Motte Servolex	Reinach	OUI		OUI	OUI	Compatible
La Motte Servolex	Roland Garros	OUI			OUI	Compatible
La Motte Servolex	Roland Garros	OUI			OUI	Non accessible
La Motte Servolex	Servolex	OUI			OUI	Compatible
La Motte Servolex	Servolex	OUI			OUI	Compatible
La Motte Servolex	Sources					Non accessible

Commune	Nom de l'arrêt	Pôle générateur de déplacements ou structure d'accueil pour personne handicapée	Pôle d'échanges	Ligne structurante	Arrêt prioritaire	Etat en matière d'accessibilité
La Motte Servolex	Sources					Non accessible
La Motte Servolex	St Exupéry	OUI				Compatible
La Motte Servolex	St Exupéry	OUI				Compatible
La Motte Servolex	Tessonnière	OUI			OUI	Accessible
La Motte Servolex	Tessonnière	OUI			OUI	Accessible
La Motte Servolex	Villard Dessus					Non accessible
La Motte Servolex	Villard-Péron					Non accessible
La Motte Servolex	ZA Erier	OUI			OUI	Compatible
La Motte Servolex	ZA Erier	OUI			OUI	Non accessible
La Ravoire	Archimède	OUI			OUI	Non accessible
La Ravoire	Archimède	OUI			OUI	Non accessible
La Ravoire	Belledonnes			OUI	OUI	Accessible
La Ravoire	Belledonnes			OUI	OUI	Accessible
La Ravoire	Biche			OUI	OUI	Accessible
La Ravoire	Biche			OUI	OUI	Accessible
La Ravoire	Boège					Compatible
La Ravoire	Boège					Compatible
La Ravoire	Bois-Plan	OUI	OUI		OUI	Non accessible

Commune	Nom de l'arrêt	Pôle générateur de déplacements ou structure d'accueil pour personne handicapée	Pôle d'échanges	Ligne structurante	Arrêt prioritaire	Etat en matière d'accessibilité
La Ravoire	Bois-Plan	OUI	OUI		OUI	Non accessible
La Ravoire	Collège E. Rostand	OUI			OUI	Compatible
La Ravoire	Collège E. Rostand	OUI			OUI	Compatible
La Ravoire	Collège Notre Dame de la Villette					Non accessible
La Ravoire	EFI	OUI			OUI	Non accessible
La Ravoire	EFI	OUI			OUI	Non accessible
La Ravoire	Epinettes	OUI			OUI	Accessible
La Ravoire	Epinettes	OUI			OUI	Accessible
La Ravoire	Féjaz	OUI		OUI	OUI	Accessible
La Ravoire	Féjaz	OUI		OUI	OUI	Accessible
La Ravoire	Jacquier					Non accessible
La Ravoire	La Ravoire Centre	OUI		OUI	OUI	Compatible
La Ravoire	La Ravoire Centre	OUI		OUI	OUI	Compatible
La Ravoire	LP Nivolet	OUI		OUI	OUI	Compatible
La Ravoire	LP Nivolet	OUI		OUI	OUI	Non accessible
La Ravoire	Lycée du Granier	OUI			OUI	Accessible
La Ravoire	Lycée du Granier	OUI		OUI	OUI	Accessible
La Ravoire	Lycée du Granier	OUI		OUI	OUI	Accessible
La Ravoire	Mairie La Ravoire	OUI			OUI	Accessible



Commune	Nom de l'arrêt	Pôle générateur de déplacements ou structure d'accueil pour personne handicapée	Pôle d'échanges	Ligne structurante	Arrêt prioritaire	Etat en matière d'accessibilité
La Ravoire	Mairie La Ravoire	OUI			OUI	Accessible
La Ravoire	Montlevin					Non accessible
La Ravoire	Montlevin					Non accessible
La Ravoire	Parc Relais La Trousse	OUI	OUI		OUI	Non accessible
La Ravoire	Parc Relais La Trousse	OUI	OUI		OUI	Non accessible
La Ravoire	Parc Relais La Trousse	OUI	OUI	OUI	OUI	Compatible
La Ravoire	Parc Relais La Trousse	OUI	OUI	OUI	OUI	Compatible
La Ravoire	Parc Relais La Trousse	OUI	OUI		OUI	Compatible
La Ravoire	Parc Relais La Trousse	OUI	OUI		OUI	Compatible
La Ravoire	Parpillettes	OUI			OUI	Compatible
La Ravoire	Parpillettes	OUI			OUI	Compatible
La Ravoire	Peysse	OUI		OUI	OUI	Compatible
La Ravoire	Peysse	OUI		OUI	OUI	Non accessible
La Ravoire	Plaine	OUI			OUI	Non accessible
La Ravoire	Plaine	OUI			OUI	Non accessible
La Ravoire	Pré	OUI			OUI	Accessible
La Ravoire	Pré	OUI			OUI	Accessible
La Ravoire	Pré Joli					Compatible
La Ravoire	Pré Joli					Non accessible

Commune	Nom de l'arrêt	Pôle générateur de déplacements ou structure d'accueil pour personne handicapée	Pôle d'échanges	Ligne structurante	Arrêt prioritaire	Etat en matière d'accessibilité
La Ravoire	Pré Renaud	OUI			OUI	Compatible
La Ravoire	Pré Renaud	OUI			OUI	Compatible
La Ravoire	Tarentaise	OUI			OUI	Non accessible
La Ravoire	Tarentaise	OUI			OUI	Non accessible
La Ravoire	Terraillet	OUI			OUI	Non accessible
La Ravoire	Terraillet	OUI			OUI	Non accessible
La Ravoire	Vallon Fleuri	OUI		OUI	OUI	Accessible
La Ravoire	Vallon Fleuri	OUI		OUI	OUI	Accessible
La Ravoire	Villette	OUI			OUI	Accessible
La Ravoire	Villette	OUI			OUI	Non accessible
La Ravoire	ZI Albanne	OUI			OUI	Accessible
La Ravoire	ZI Albanne	OUI			OUI	Accessible
La Thuile	Boisserette					Non accessible
La Thuile	Boisserette					Non accessible
La Thuile	Entrenants					Non accessible
La Thuile	Entrenants					Non accessible
La Thuile	La Guillère					Non accessible
La Thuile	La Guillère					Non accessible
La Thuile	La Guillère					Non accessible
La Thuile	La Guillère					Non accessible
La Thuile	La Scie					Non accessible
La Thuile	La Scie					Non accessible
La Thuile	La Thuile Chef Lieu	OUI			OUI	Non accessible
La Thuile	La Thuile Chef	OUI			OUI	Non accessible

Commune	Nom de l'arrêt	Pôle générateur de déplacements ou structure d'accueil pour personne handicapée	Pôle d'échanges	Ligne structurante	Arrêt prioritaire	Etat en matière d'accessibilité
	Lieu					
<b>La Thuile</b>	Le Crouzat					Non accessible
<b>La Thuile</b>	Le Crouzat					Non accessible
<b>La Thuile</b>	Le Fornet					Non accessible
<b>La Thuile</b>	Le Fornet					Non accessible
<b>La Thuile</b>	Les Pachouds					Non accessible
<b>La Thuile</b>	Les Pachouds					Non accessible
<b>La Thuile</b>	Les Poncets					Non accessible
<b>La Thuile</b>	Les Poncets					Non accessible
<b>La Thuile</b>	Monthoux					Non accessible
<b>La Thuile</b>	Monthoux					Non accessible
<b>La Thuile</b>	Morion Bas					Non accessible
<b>La Thuile</b>	Morion Bas					Non accessible
<b>La Thuile</b>	Morion Haut					Non accessible
<b>La Thuile</b>	Morion Haut					Non accessible
<b>La Thuile</b>	Nécuidet					Non accessible
<b>La Thuile</b>	Salles Des Fêtes La Thuile					Non accessible
<b>La Thuile</b>	Salles Des Fêtes La Thuile					Non accessible
<b>Le Bourget du Lac</b>	INES Sud	OUI		OUI	OUI	Accessible
<b>Le Bourget du Lac</b>	INES Sud	OUI		OUI	OUI	Accessible
<b>Le Bourget du Lac</b>	INSEEC	OUI		OUI	OUI	Accessible

Commune	Nom de l'arrêt	Pôle générateur de déplacements ou structure d'accueil pour personne handicapée	Pôle d'échanges	Ligne structurante	Arrêt prioritaire	Etat en matière d'accessibilité
<b>Le Bourget du Lac</b>	INSEEC	OUI		OUI	OUI	Accessible
<b>Le Bourget du Lac</b>	Université Le Bourget	OUI		OUI	OUI	Accessible
<b>Le Bourget du Lac</b>	Université Le Bourget	OUI		OUI	OUI	Accessible
<b>Les Déserts</b>	Chemin De La Montagne					Non accessible
<b>Les Déserts</b>	Col De Plainpalais					Non accessible
<b>Les Déserts</b>	La Féclaz					Non accessible
<b>Les Déserts</b>	La ville					Non accessible
<b>Les Déserts</b>	Le Pleurachat					Non accessible
<b>Les Déserts</b>	Les copets					Non accessible
<b>Les Déserts</b>	Les Désert Chef Lieu	OUI			OUI	Non accessible
<b>Les Déserts</b>	Les Droux					Non accessible
<b>Les Déserts</b>	Les Favres					Non accessible
<b>Les Déserts</b>	Village Nordique					Non accessible
<b>Montagnole</b>	Curtillet					Non accessible
<b>Montagnole</b>	Le Pontet					Non accessible
<b>Montagnole</b>	Salle des Fêtes Montagnole					Non accessible
<b>Montagnole</b>	Stade Montagnole					Non accessible
<b>Puygros</b>	Arvey					Non accessible

Commune	Nom de l'arrêt	Pôle générateur de déplacements ou structure d'accueil pour personne handicapée	Pôle d'échanges	Ligne structurante	Arrêt prioritaire	Etat en matière d'accessibilité
<b>Puygros</b>	Arvey					Non accessible
<b>Puygros</b>	Condemine					Non accessible
<b>Puygros</b>	Condemine					Non accessible
<b>Puygros</b>	Fénestroz					Non accessible
<b>Puygros</b>	Fénestroz					Non accessible
<b>Puygros</b>	Le Bois					Non accessible
<b>Puygros</b>	Le Bois					Non accessible
<b>Puygros</b>	Marle					Non accessible
<b>Puygros</b>	Marle					Non accessible
<b>Puygros</b>	Puygros Chef Lieu	OUI			OUI	Non accessible
<b>Puygros</b>	Puygros Chef Lieu	OUI			OUI	Non accessible
<b>Saint Baldoph</b>	Eglise St-Baldoph					Non accessible
<b>Saint Cassin</b>	Chemin De Chabran					Non accessible
<b>Saint Cassin</b>	Chemin De Chabran					Non accessible
<b>Saint Cassin</b>	Chemin Des Chataigners					Non accessible
<b>Saint Cassin</b>	Chemin Des Chataigners					Non accessible
<b>Saint Cassin</b>	Chemin Des Reposoirs					Non accessible
<b>Saint Cassin</b>	Chemin Des Reposoirs					Non accessible

Commune	Nom de l'arrêt	Pôle générateur de déplacements ou structure d'accueil pour personne handicapée	Pôle d'échanges	Ligne structurante	Arrêt prioritaire	Etat en matière d'accessibilité
<b>Saint Cassin</b>	Grignon					Non accessible
<b>Saint Cassin</b>	Grignon					Non accessible
<b>Saint Cassin</b>	Le Châtelard					Non accessible
<b>Saint Cassin</b>	Le Châtelard					Non accessible
<b>Saint Cassin</b>	Le Chêne					Non accessible
<b>Saint Cassin</b>	Le Chêne					Non accessible
<b>Saint Cassin</b>	Le Pont					Non accessible
<b>Saint Cassin</b>	Les Alberges					Non accessible
<b>Saint Cassin</b>	Les Alberges					Non accessible
<b>Saint Cassin</b>	Les Bonnets					Non accessible
<b>Saint Cassin</b>	Les Bonnets					Non accessible
<b>Saint Cassin</b>	Les Platons					Non accessible
<b>Saint Cassin</b>	Les Platons					Non accessible
<b>Saint Cassin</b>	L'Oratoire					Non accessible
<b>Saint Cassin</b>	L'Oratoire					Non accessible
<b>Saint Cassin</b>	Roche Fougère					Non accessible
<b>Saint Cassin</b>	Roche Fougère					Non accessible
<b>Saint Cassin</b>	St-Cassin Chef Lieu	OUI			OUI	Non accessible
<b>Saint Cassin</b>	St-Cassin Chef Lieu	OUI			OUI	Non accessible
<b>Saint Jean d'Arvey</b>	Les Thermes					Non accessible
<b>Saint Jean d'Arvey</b>	Les Thermes					Non accessible

Commune	Nom de l'arrêt	Pôle générateur de déplacements ou structure d'accueil pour personne handicapée	Pôle d'échanges	Ligne structurante	Arrêt prioritaire	Etat en matière d'accessibilité
<b>Saint Jean d'Arvey</b>	Plamaz					Non accessible
<b>Saint Jean d'Arvey</b>	Plamaz					Non accessible
<b>Saint Jean d'Arvey</b>	Puisat					Non accessible
<b>Saint Jean d'Arvey</b>	Puisat					Non accessible
<b>Saint Jean d'Arvey</b>	Route de Monterminod					Non accessible
<b>Saint Jean d'Arvey</b>	Route de Monterminod					Non accessible
<b>Saint Jean d'Arvey</b>	St-Jean-d'Arvey Chef-Lieu	OUI			OUI	Non accessible
<b>Saint Jean d'Arvey</b>	St-Jean-d'Arvey Chef-Lieu	OUI			OUI	Non accessible
<b>Saint Sulpice</b>	Bégon					Non accessible
<b>Saint Sulpice</b>	Bégon					Non accessible
<b>Saint Sulpice</b>	Châtel					Non accessible
<b>Saint Sulpice</b>	Châtel					Non accessible
<b>Saint Sulpice</b>	La Tissot					Non accessible
<b>Saint Sulpice</b>	La Tissot					Non accessible
<b>Saint Sulpice</b>	Le Freney					Non accessible
<b>Saint Sulpice</b>	Le Freney					Non accessible
<b>Saint Sulpice</b>	Les Martins					Non accessible
<b>Saint Sulpice</b>	Les Martins					Non accessible

Commune	Nom de l'arrêt	Pôle générateur de déplacements ou structure d'accueil pour personne handicapée	Pôle d'échanges	Ligne structurante	Arrêt prioritaire	Etat en matière d'accessibilité
<b>Saint Sulpice</b>	Les Molasses					Non accessible
<b>Saint Sulpice</b>	Les Molasses					Non accessible
<b>Saint Sulpice</b>	Les Yvrouds					Non accessible
<b>Saint Sulpice</b>	Les Yvrouds					Non accessible
<b>Saint Sulpice</b>	Montfort					Non accessible
<b>Saint Sulpice</b>	Montfort					Non accessible
<b>Saint Sulpice</b>	Pravaut					Non accessible
<b>Saint Sulpice</b>	Pravaut					Non accessible
<b>Saint Sulpice</b>	St-Sulpice Chef Lieu	OUI			OUI	Non accessible
<b>Saint Sulpice</b>	St-Sulpice Chef Lieu	OUI			OUI	Non accessible
<b>Saint Sulpice</b>	Villard Marin					Non accessible
<b>Sonnaz</b>	Antions					Non accessible
<b>Sonnaz</b>	Antions					Non accessible
<b>Sonnaz</b>	Autigny					Non accessible
<b>Sonnaz</b>	Autigny					Non accessible
<b>Sonnaz</b>	Beaumont					Non accessible
<b>Sonnaz</b>	Beaumont					Non accessible
<b>Sonnaz</b>	Crêt					Non accessible
<b>Sonnaz</b>	Crêt					Non accessible
<b>Sonnaz</b>	Fougères					Non accessible
<b>Sonnaz</b>	Fougères					Non accessible
<b>Sonnaz</b>	Mairie Sonnaz	OUI				Non accessible
<b>Sonnaz</b>	Mairie Sonnaz	OUI				Non accessible



Commune	Nom de l'arrêt	Pôle générateur de déplacements ou structure d'accueil pour personne handicapée	Pôle d'échanges	Ligne structurante	Arrêt prioritaire	Etat en matière d'accessibilité
<b>Sonnaz</b>	Montagny					Non accessible
<b>Sonnaz</b>	Oratoire					Non accessible
<b>Sonnaz</b>	Oratoire					Non accessible
<b>Sonnaz</b>	Parc Relais Maison Brûlée		OUI	OUI	OUI	Accessible
<b>Sonnaz</b>	Pierre Noire					Non accessible
<b>Sonnaz</b>	Pierre Noire					Non accessible
<b>Sonnaz</b>	Ragès					Non accessible
<b>Sonnaz</b>	Ragès					Non accessible
<b>Sonnaz</b>	Route d'Autigny					Non accessible
<b>Sonnaz</b>	Route d'Autigny					Non accessible
<b>Sonnaz</b>	Salle du Crêt					Non accessible
<b>Sonnaz</b>	Servennaz					Non accessible
<b>Sonnaz</b>	Servennaz					Non accessible
<b>Sonnaz</b>	Sonnaz le Bas					Non accessible
<b>Sonnaz</b>	Sonnaz le Bas					Non accessible
<b>St Alban Leyse</b>	Barillettes			OUI	OUI	Non accessible
<b>St Alban Leyse</b>	Barillettes			OUI	OUI	Non accessible
<b>St Alban Leyse</b>	Chesses					Non accessible
<b>St Alban Leyse</b>	Chesses					Non accessible
<b>St Alban Leyse</b>	Collège de Maistre	OUI			OUI	Compatible

Commune	Nom de l'arrêt	Pôle générateur de déplacements ou structure d'accueil pour personne handicapée	Pôle d'échanges	Ligne structurante	Arrêt prioritaire	Etat en matière d'accessibilité
St Alban Laysse	Collège de Maistre	OUI			OUI	Compatible
St Alban Laysse	Concorde	OUI			OUI	Accessible
St Alban Laysse	Concorde	OUI			OUI	Accessible
St Alban Laysse	Contours			OUI		Compatible
St Alban Laysse	Contours			OUI		Non accessible
St Alban Laysse	Corniolles					Non accessible
St Alban Laysse	Corniolles					Non accessible
St Alban Laysse	Frettey	OUI			OUI	Accessible
St Alban Laysse	Laysse	OUI			OUI	Compatible
St Alban Laysse	Laysse	OUI			OUI	Non accessible
St Alban Laysse	Marquises	OUI		OUI	OUI	Non accessible
St Alban Laysse	Marquises	OUI		OUI	OUI	Non accessible
St Alban Laysse	Panoramique					Non accessible
St Alban Laysse	Panoramique					Non accessible

Commune	Nom de l'arrêt	Pôle générateur de déplacements ou structure d'accueil pour personne handicapée	Pôle d'échanges	Ligne structurante	Arrêt prioritaire	Etat en matière d'accessibilité
St Alban Laysse	Perrodière			OUI	OUI	Accessible
St Alban Laysse	Perrodière			OUI	OUI	Accessible
St Alban Laysse	Perrot			OUI	OUI	Non accessible
St Alban Laysse	Perrot			OUI	OUI	Non accessible
St Alban Laysse	Petit Laysse	OUI			OUI	Accessible
St Alban Laysse	Petit Laysse					Compatible
St Alban Laysse	Plaine Des Sports			OUI	OUI	Accessible
St Alban Laysse	Plaine Des Sports			OUI	OUI	Accessible
St Alban Laysse	Pradian	OUI		OUI	OUI	Accessible
St Alban Laysse	Pradian	OUI		OUI	OUI	Accessible
St Alban Laysse	Quinquin	OUI		OUI	OUI	Accessible
St Alban Laysse	Quinquin	OUI		OUI	OUI	Accessible
St Alban Laysse	St-Alban Centre	OUI		OUI	OUI	Accessible
St Alban Laysse	St-Alban Centre	OUI		OUI	OUI	Accessible

Commune	Nom de l'arrêt	Pôle générateur de déplacements ou structure d'accueil pour personne handicapée	Pôle d'échanges	Ligne structurante	Arrêt prioritaire	Etat en matière d'accessibilité
St Alban Laysse	Villaret	OUI			OUI	Accessible
St Alban Laysse	Villaret	OUI			OUI	Accessible
St Alban Laysse	Villeneuve					Compatible
St Alban Laysse	Villeneuve					Non accessible
St Baldoph	Champet					Compatible
St Baldoph	Chartreuse					Non accessible
St Baldoph	Chartreuse					Non accessible
St Baldoph	Combelle					Non accessible
St Baldoph	Combelle					Non accessible
St Baldoph	Epinier	OUI			OUI	Compatible
St Baldoph	Freno					Non accessible
St Baldoph	Freno					Non accessible
St Baldoph	Garenes					Non accessible
St Baldoph	Garenes					Non accessible
St Baldoph	Haut des Lamettes					Non accessible
St Baldoph	Mairie St Baldoph	OUI				Non accessible
St Baldoph	Nant	OUI			OUI	Compatible
St Baldoph	Nant	OUI			OUI	Non accessible
St Baldoph	Porretaz					Non accessible
St Baldoph	Porretaz					Non accessible

Commune	Nom de l'arrêt	Pôle générateur de déplacements ou structure d'accueil pour personne handicapée	Pôle d'échanges	Ligne structurante	Arrêt prioritaire	Etat en matière d'accessibilité
St Baldoph	St-Baldoph Centre	OUI				Compatible
St Baldoph	St-Baldoph Centre	OUI				Non accessible
St Baldoph	Verger					Non accessible
St Baldoph	Visitation					Non accessible
St Baldoph	Visitation					Non accessible
St Jean D'Arvey	Les Villards					Non accessible
St Jean D'Arvey	Les Villards					Non accessible
St Jean D'Arvey	Montagny					Non accessible
St Jean D'Arvey	Montagny					Non accessible
St Jean D'Arvey	Saint-Nicolle					Non accessible
St Jean D'Arvey	Saint-Nicolle					Non accessible
St Jeoire Prieuré	Gabelle	OUI			OUI	Accessible
St Jeoire Prieuré	Gabelle	OUI			OUI	Accessible
St Jeoire Prieuré	Les Frasses	OUI			OUI	Accessible
St Jeoire Prieuré	St-Jeoire Centre	OUI			OUI	Accessible

Commune	Nom de l'arrêt	Pôle générateur de déplacements ou structure d'accueil pour personne handicapée	Pôle d'échanges	Ligne structurante	Arrêt prioritaire	Etat en matière d'accessibilité
<b>St Jeoire Prieuré</b>	St-Jeoire Centre	OUI			OUI	Accessible
<b>Thoiry</b>	Chavonettes					Non accessible
<b>Thoiry</b>	La Frutière					Non accessible
<b>Thoiry</b>	La Frutière					Non accessible
<b>Thoiry</b>	Thoiry Chef Lieu	OUI			OUI	Non accessible
<b>Thoiry</b>	Thoiry Chef Lieu	OUI			OUI	Non accessible
<b>Vérel Pragondran</b>	Belvédère					Non accessible
<b>Vérel Pragondran</b>	Belvédère					Non accessible
<b>Vérel Pragondran</b>	Chavannes					Non accessible
<b>Vérel Pragondran</b>	Chavannes					Non accessible
<b>Vérel Pragondran</b>	Creusettes					Non accessible
<b>Vérel Pragondran</b>	Creusettes					Non accessible
<b>Vérel Pragondran</b>	Curtet					Non accessible
<b>Vérel Pragondran</b>	Curtet					Non accessible
<b>Vérel Pragondran</b>	Fontaines					Non accessible
<b>Vérel Pragondran</b>	Fontaines					Non accessible

Commune	Nom de l'arrêt	Pôle générateur de déplacements ou structure d'accueil pour personne handicapée	Pôle d'échanges	Ligne structurante	Arrêt prioritaire	Etat en matière d'accessibilité
Vérel Pragondran	Lachat					Non accessible
Vérel Pragondran	Lachat					Non accessible
Vérel Pragondran	Les Routes					Non accessible
Vérel Pragondran	Les Routes					Non accessible
Vérel Pragondran	Mas Partout					Non accessible
Vérel Pragondran	Mas Partout					Non accessible
Vérel Pragondran	Palatiers					Non accessible
Vérel Pragondran	Palatiers					Non accessible
Vérel Pragondran	Pragondran					Non accessible
Vérel Pragondran	Treilles					Non accessible
Vérel Pragondran	Treilles					Non accessible
Vérel Pragondran	Vérel Chef-Lieu	OUI				Non accessible
Vérel Pragondran	Vérel Chef-Lieu	OUI				Non accessible
Vimines	Autrain					Non accessible
Vimines	Autrain					Non accessible

Commune	Nom de l'arrêt	Pôle générateur de déplacements ou structure d'accueil pour personne handicapée	Pôle d'échanges	Ligne structurante	Arrêt prioritaire	Etat en matière d'accessibilité
Vimines	Jovinal					Non accessible
Vimines	Jovinal					Non accessible
Vimines	Lanou					Non accessible
Vimines	Lanou					Non accessible
Vimines	Le Château					Non accessible
Vimines	Le Château					Non accessible
Vimines	Le Lard					Non accessible
Vimines	Le Lard					Non accessible
Vimines	Le Thêt					Non accessible
Vimines	Le Thêt					Non accessible
Vimines	Les Fontaines					Non accessible
Vimines	Les Fontaines					Non accessible
Vimines	Les Perriers					Non accessible
Vimines	Les Perriers					Non accessible
Vimines	Les Quidoiz					Non accessible
Vimines	Les Quidoiz					Non accessible
Vimines	Les Sauges					Non accessible
Vimines	Les Sauges					Non accessible
Vimines	Les Venats					Non accessible
Vimines	L'Hodié					Non accessible
Vimines	L'Hodié					Non accessible
Vimines	Montée Vimines					Non accessible
Vimines	Montée Vimines					Non accessible
Vimines	Monzin					Non accessible
Vimines	Pierre baisse					Non accessible



Commune	Nom de l'arrêt	Pôle générateur de déplacements ou structure d'accueil pour personne handicapée	Pôle d'échanges	Ligne structurante	Arrêt prioritaire	Etat en matière d'accessibilité
<b>Vimines</b>	Pierre baisse					Non accessible
<b>Vimines</b>	Plantées Dessus					Non accessible
<b>Vimines</b>	Plantées Dessus					Non accessible
<b>Vimines</b>	Stade Vimines					Non accessible
<b>Vimines</b>	Stade Vimines					Non accessible
<b>Vimines</b>	Vimines Chef-Lieu	OUI			OUI	Accessible
<b>Vimines</b>	Vimines Chef-Lieu	OUI			OUI	Accessible
<b>Voglans</b>	Prairie	OUI		OUI	OUI	Compatible
<b>Voglans</b>	Prairie	OUI		OUI	OUI	Compatible
<b>Voglans</b>	Villarcher	OUI		OUI	OUI	Compatible
<b>Voglans</b>	Villarcher	OUI		OUI	OUI	Accessible

## **7.2. Programmation pluriannuelle d'aménagement des quais bus du réseau Stac**

Commune	Nom de l'arrêt	Pôle générateur de déplacements ou structure d'accueil pour personne handicapée	Pôle d'échanges	Ligne structurante	Arrêt prioritaire	Etat en matière d'accessibilité	Accessibilité mise en service	Programmation
<b>Challes les Eaux</b>	Framboisiers					Accessible	2007	Aménagé
<b>Sonnaz</b>	Parc Relais Maison Brûlée		OUI	OUI	OUI	Accessible	2007	Aménagé
<b>Chambéry</b>	Le Phare Parc Expo	OUI			OUI	Accessible	2008	Aménagé
<b>Chambéry</b>	Le Phare Parc Expo	OUI			OUI	Accessible	2008	Aménagé
<b>St Alban Leysse</b>	Frettey	OUI			OUI	Accessible	2008	Aménagé
<b>St Alban Leysse</b>	Petit Leysse	OUI			OUI	Accessible	2008	Aménagé
<b>Chambéry</b>	Mendès France			OUI	OUI	Accessible	2009	Aménagé
<b>Chambéry</b>	Mendès France			OUI	OUI	Accessible	2009	Aménagé
<b>Le Bourget du Lac</b>	Université Le Bourget	OUI		OUI	OUI	Accessible	2009	Aménagé
<b>Le Bourget du Lac</b>	Université Le Bourget	OUI		OUI	OUI	Accessible	2009	Aménagé
<b>Bassens</b>	Martinière	OUI		OUI	OUI	Accessible	2010	Aménagé
<b>Bassens</b>	Martinière	OUI		OUI	OUI	Accessible	2010	Aménagé
<b>Challes les Eaux</b>	Médipôle	OUI		OUI	OUI	Accessible	2010	Aménagé
<b>Challes les Eaux</b>	Médipôle	OUI		OUI	OUI	Accessible	2010	Aménagé
<b>Chambéry</b>	Boisse			OUI	OUI	Accessible	2010	Aménagé

Commune	Nom de l'arrêt	Pôle générateur de déplacements ou structure d'accueil pour personne handicapée	Pôle d'échanges	Ligne structurante	Arrêt prioritaire	Etat en matière d'accessibilité	Accessibilité mise en service	Programmation
Chambéry	Boisse			OUI	OUI	Accessible	2010	Aménagé
Chambéry	Bouchets			OUI	OUI	Accessible	2010	Aménagé
Chambéry	Bouchets			OUI	OUI	Accessible	2010	Aménagé
Chambéry	Chamnord	OUI		OUI	OUI	Accessible	2010	Aménagé
Chambéry	Chamnord	OUI		OUI	OUI	Accessible	2010	Aménagé
Chambéry	Collège St François	OUI		OUI	OUI	Accessible	2010	Aménagé
Chambéry	Collège St François	OUI		OUI	OUI	Accessible	2010	Aménagé
Chambéry	Hôtel de Police	OUI		OUI	OUI	Accessible	2010	Aménagé
Chambéry	Hyères	OUI		OUI	OUI	Accessible	2010	Aménagé
Chambéry	Joppet	OUI		OUI	OUI	Accessible	2010	Aménagé
Chambéry	Joppet	OUI		OUI	OUI	Accessible	2010	Aménagé
Chambéry	Landiers Sud	OUI		OUI	OUI	Accessible	2010	Aménagé
Chambéry	Landiers Sud	OUI		OUI	OUI	Accessible	2010	Aménagé
Chambéry	Morraz	OUI		OUI	OUI	Accessible	2010	Aménagé
Chambéry	Morraz	OUI		OUI	OUI	Accessible	2010	Aménagé
Chambéry	Parc Relais Landiers	OUI	OUI	OUI	OUI	Accessible	2010	Aménagé
Chambéry	Parc Relais Landiers	OUI	OUI	OUI	OUI	Accessible	2010	Aménagé
Chambéry	Pôle Emploi	OUI		OUI	OUI	Accessible	2010	Aménagé
Chambéry	Pôle Emploi	OUI		OUI	OUI	Accessible	2010	Aménagé
Chambéry	Polygone	OUI		OUI	OUI	Accessible	2010	Aménagé
Chambéry	Polygone	OUI		OUI	OUI	Accessible	2010	Aménagé

Commune	Nom de l'arrêt	Pôle générateur de déplacements ou structure d'accueil pour personne handicapée	Pôle d'échanges	Ligne structurante	Arrêt prioritaire	Etat en matière d'accessibilité	Accessibilité mise en service	Programmation
<b>Chambéry</b>	Stade Nautique	OUI		OUI	OUI	Accessible	2010	Aménagé
<b>Cognin</b>	Maupas	OUI			OUI	Accessible	2010	Aménagé
<b>Cognin</b>	Maupas	OUI			OUI	Accessible	2010	Aménagé
<b>Jacob Bellecombette</b>	Champ Parin	OUI			OUI	Accessible	2010	Aménagé
<b>St Baldoph</b>	Champet					Compatible	2010	Aménagé
<b>Voglans</b>	Villarcher	OUI		OUI	OUI	Compatible	2010	Aménagé
<b>Challes les Eaux</b>	Forêt	OUI		OUI	OUI	Accessible	2011	Aménagé
<b>Challes les Eaux</b>	Forêt	OUI		OUI	OUI	Accessible	2011	Aménagé
<b>Chambéry</b>	Adoma	OUI		OUI	OUI	Accessible	2011	Aménagé
<b>Chambéry</b>	Adoma	OUI		OUI	OUI	Accessible	2011	Aménagé
<b>Chambéry</b>	Balme	OUI		OUI	OUI	Accessible	2011	Aménagé
<b>Chambéry</b>	Balme	OUI		OUI	OUI	Accessible	2011	Aménagé
<b>Chambéry</b>	Bosco	OUI		OUI	OUI	Accessible	2011	Aménagé
<b>Chambéry</b>	Bosco	OUI		OUI	OUI	Accessible	2011	Aménagé
<b>Chambéry</b>	Clos Savoiroux			OUI	OUI	Accessible	2011	Aménagé
<b>Chambéry</b>	Combe Verte	OUI			OUI	Accessible	2011	Aménagé
<b>Chambéry</b>	Combe Verte	OUI			OUI	Accessible	2011	Aménagé
<b>Chambéry</b>	Halles	OUI		OUI	OUI	Accessible	2011	Aménagé
<b>Chambéry</b>	Hermitage	OUI		OUI	OUI	Accessible	2011	Aménagé
<b>Chambéry</b>	Hermitage	OUI		OUI	OUI	Accessible	2011	Aménagé
<b>Chambéry</b>	Paul Vachez	OUI			OUI	Accessible	2011	Aménagé

Commune	Nom de l'arrêt	Pôle générateur de déplacements ou structure d'accueil pour personne handicapée	Pôle d'échanges	Ligne structurante	Arrêt prioritaire	Etat en matière d'accessibilité	Accessibilité mise en service	Programmation
<b>Chambéry</b>	Paul Vachez	OUI			OUI	Accessible	2011	Aménagé
<b>Chambéry</b>	Trolles	OUI			OUI	Accessible	2011	Aménagé
<b>Chambéry</b>	Trolles	OUI			OUI	Accessible	2011	Aménagé
<b>Cognin</b>	Champenois	OUI			OUI	Accessible	2011	Aménagé
<b>Cognin</b>	Champenois	OUI			OUI	Accessible	2011	Aménagé
<b>Cognin</b>	Cognin Centre	OUI		OUI	OUI	Accessible	2011	Aménagé
<b>Cognin</b>	Cognin Centre	OUI		OUI	OUI	Accessible	2011	Aménagé
<b>La Motte Servolex</b>	Tessonnière	OUI			OUI	Accessible	2011	Aménagé
<b>La Ravoire</b>	Belledonnes			OUI	OUI	Accessible	2011	Aménagé
<b>La Ravoire</b>	Belledonnes			OUI	OUI	Accessible	2011	Aménagé
<b>Barberaz</b>	Madeleine	OUI		OUI	OUI	Accessible	2012	Aménagé
<b>Barberaz</b>	Madeleine	OUI		OUI	OUI	Accessible	2012	Aménagé
<b>Bassens</b>	Boulodrome	OUI		OUI	OUI	Accessible	2012	Aménagé
<b>Challes les Eaux</b>	Galoppe	OUI			OUI	Accessible	2012	Aménagé
<b>Challes les Eaux</b>	Galoppe	OUI			OUI	Accessible	2012	Aménagé
<b>Chambéry</b>	CAF	OUI			OUI	Accessible	2012	Aménagé
<b>Chambéry</b>	CAF	OUI			OUI	Accessible	2012	Aménagé
<b>Chambéry</b>	Cévennes	OUI		OUI	OUI	Accessible	2012	Aménagé
<b>Chambéry</b>	Cévennes	OUI		OUI	OUI	Accessible	2012	Aménagé
<b>Chambéry</b>	Cévennes	OUI		OUI	OUI	Accessible	2012	Aménagé
<b>Chambéry</b>	Cévennes	OUI		OUI	OUI	Accessible	2012	Aménagé

Commune	Nom de l'arrêt	Pôle générateur de déplacements ou structure d'accueil pour personne handicapée	Pôle d'échanges	Ligne structurante	Arrêt prioritaire	Etat en matière d'accessibilité	Accessibilité mise en service	Programmation
<b>Chambéry</b>	Chambéry métropole	OUI			OUI	Accessible	2012	Aménagé
<b>Chambéry</b>	Chambéry métropole	OUI			OUI	Accessible	2012	Aménagé
<b>Chambéry</b>	Clos Savoiroux			OUI	OUI	Accessible	2012	Aménagé
<b>Chambéry</b>	Esclangon	OUI			OUI	Accessible	2012	Aménagé
<b>Chambéry</b>	Esclangon	OUI			OUI	Accessible	2012	Aménagé
<b>Chambéry</b>	Halles	OUI		OUI	OUI	Accessible	2012	Aménagé
<b>Chambéry</b>	Monge	OUI		OUI	OUI	Accessible	2012	Aménagé
<b>Chambéry</b>	Monge	OUI		OUI	OUI	Accessible	2012	Aménagé
<b>Chambéry</b>	Piochet	OUI			OUI	Accessible	2012	Aménagé
<b>Chambéry</b>	Piochet	OUI			OUI	Accessible	2012	Aménagé
<b>Cognin</b>	Soierie	OUI			OUI	Accessible	2012	Aménagé
<b>Cognin</b>	Soierie	OUI			OUI	Accessible	2012	Aménagé
<b>La Motte Servolex</b>	Clos Fleuri	OUI		OUI	OUI	Accessible	2012	Aménagé
<b>Le Bourget du Lac</b>	INSEEC	OUI		OUI	OUI	Accessible	2012	Aménagé
<b>Le Bourget du Lac</b>	INSEEC	OUI		OUI	OUI	Accessible	2012	Aménagé
<b>St Alban Lysse</b>	Villaret	OUI			OUI	Accessible	2012	Aménagé
<b>Barberaz</b>	Ste-Thérèse	OUI			OUI	Accessible	2013	Aménagé
<b>Barberaz</b>	Ste-Thérèse	OUI			OUI	Accessible	2013	Aménagé
<b>Barby</b>	Casselagnat	OUI			OUI	Accessible	2013	Aménagé

Commune	Nom de l'arrêt	Pôle générateur de déplacements ou structure d'accueil pour personne handicapée	Pôle d'échanges	Ligne structurante	Arrêt prioritaire	Etat en matière d'accessibilité	Accessibilité mise en service	Programmation
<b>Barby</b>	Monférine	OUI		OUI	OUI	Accessible	2013	Aménagé
<b>Barby</b>	Monférine	OUI		OUI	OUI	Accessible	2013	Aménagé
<b>Bassens</b>	Centre commercial Bassens	OUI		OUI	OUI	Accessible	2013	Aménagé
<b>Bassens</b>	Centre commercial Bassens	OUI		OUI	OUI	Accessible	2013	Aménagé
<b>Chambéry</b>	Bruyères	OUI			OUI	Accessible	2013	Aménagé
<b>Chambéry</b>	Bruyères	OUI			OUI	Accessible	2013	Aménagé
<b>Chambéry</b>	Buisson Rond	OUI		OUI	OUI	Accessible	2013	Aménagé
<b>Chambéry</b>	Buisson Rond	OUI		OUI	OUI	Accessible	2013	Aménagé
<b>Chambéry</b>	Hyères	OUI		OUI	OUI	Accessible	2013	Aménagé
<b>Chambéry</b>	Mérande	OUI		OUI	OUI	Accessible	2013	Aménagé
<b>Chambéry</b>	Place d'Italie	OUI			OUI	Accessible	2013	Aménagé
<b>Chambéry</b>	Place d'Italie	OUI			OUI	Accessible	2013	Aménagé
<b>Jacob Bellecombette</b>	Ancolies	OUI			OUI	Accessible	2013	Aménagé
<b>Jacob Bellecombette</b>	Muses Galantes	OUI			OUI	Accessible	2013	Aménagé
<b>Jacob Bellecombette</b>	Muses Galantes	OUI			OUI	Accessible	2013	Aménagé
<b>La Motte Servolex</b>	CFAI	OUI			OUI	Accessible	2013	Aménagé
<b>La Motte Servolex</b>	CFAI	OUI			OUI	Accessible	2013	Aménagé



Commune	Nom de l'arrêt	Pôle générateur de déplacements ou structure d'accueil pour personne handicapée	Pôle d'échanges	Ligne structurante	Arrêt prioritaire	Etat en matière d'accessibilité	Accessibilité mise en service	Programmation
<b>La Ravoire</b>	Lycée du Granier	OUI			OUI	Accessible	2013	Aménagé
<b>La Ravoire</b>	Villette	OUI			OUI	Accessible	2013	Aménagé
<b>La Ravoire</b>	ZI Albanne	OUI			OUI	Accessible	2013	Aménagé
<b>La Ravoire</b>	ZI Albanne	OUI			OUI	Accessible	2013	Aménagé
<b>St Alban Laysse</b>	Concorde	OUI			OUI	Accessible	2013	Aménagé
<b>St Alban Laysse</b>	Concorde	OUI			OUI	Accessible	2013	Aménagé
<b>Voglans</b>	Prairie	OUI		OUI	OUI	Compatible	2013	Aménagé
<b>Voglans</b>	Prairie	OUI		OUI	OUI	Compatible	2013	Aménagé
<b>Chambéry</b>	Aoste	OUI			OUI	Accessible	2014	Aménagé
<b>Chambéry</b>	Aoste	OUI			OUI	Accessible	2014	Aménagé
<b>Chambéry</b>	Bissières	OUI		OUI	OUI	Accessible (ITA)	2014	Aménagé
<b>Chambéry</b>	Bissières	OUI		OUI	OUI	Accessible (ITA)	2014	Aménagé
<b>Chambéry</b>	Château Des Ducs	OUI	OUI	OUI	OUI	Accessible	2014	Aménagé
<b>Chambéry</b>	Château Des Ducs	OUI	OUI	OUI	OUI	Accessible	2014	Aménagé
<b>Chambéry</b>	Croix de Bissy	OUI		OUI	OUI	Accessible	2014	Aménagé
<b>Chambéry</b>	Croix de Bissy	OUI		OUI	OUI	Accessible	2014	Aménagé
<b>Chambéry</b>	Garatte	OUI			OUI	Accessible	2014	Aménagé
<b>Chambéry</b>	Garatte	OUI			OUI	Accessible	2014	Aménagé
<b>Chambéry</b>	Gendarmerie	OUI		OUI	OUI	Accessible	2014	Aménagé

Commune	Nom de l'arrêt	Pôle générateur de déplacements ou structure d'accueil pour personne handicapée	Pôle d'échanges	Ligne structurante	Arrêt prioritaire	Etat en matière d'accessibilité	Accessibilité mise en service	Programmation
<b>Chambéry</b>	Gendarmerie	OUI		OUI	OUI	Accessible	2014	Aménagé
<b>Chambéry</b>	Horizon	OUI			OUI	Accessible	2014	Aménagé
<b>Chambéry</b>	Horizon	OUI			OUI	Accessible	2014	Aménagé
<b>Chambéry</b>	Mairie Bissy	OUI		OUI	OUI	Accessible	2014	Aménagé
<b>Chambéry</b>	Mairie Bissy	OUI		OUI	OUI	Accessible	2014	Aménagé
<b>Chambéry</b>	Mérande	OUI		OUI	OUI	Accessible	2014	Aménagé
<b>Chambéry</b>	Rebérioux	OUI			OUI	Accessible	2014	Aménagé
<b>Chambéry</b>	Rebérioux	OUI			OUI	Accessible	2014	Aménagé
<b>Chambéry</b>	Stade Level	OUI		OUI	OUI	Accessible	2014	Aménagé
<b>Chambéry</b>	Stade Level	OUI		OUI	OUI	Accessible	2014	Aménagé
<b>Chambéry</b>	Stade Mager	OUI		OUI	OUI	Accessible	2014	Aménagé
<b>Chambéry</b>	Stade Mager	OUI		OUI	OUI	Accessible (ITA)	2014	Aménagé
<b>Chambéry</b>	Tunnel	OUI		OUI	OUI	Accessible	2014	Aménagé
<b>Chambéry</b>	Tunnel	OUI		OUI	OUI	Accessible	2014	Aménagé
<b>Jacob Bellecombette</b>	Bellecombette	OUI			OUI	Accessible	2014	Aménagé
<b>Jacob Bellecombette</b>	Bellecombette	OUI			OUI	Accessible	2014	Aménagé
<b>Jacob Bellecombette</b>	Champ Parin	OUI			OUI	Accessible	2014	Aménagé
<b>La Ravoire</b>	Biche			OUI	OUI	Accessible	2014	Aménagé
<b>La Ravoire</b>	Biche			OUI	OUI	Accessible	2014	Aménagé
<b>La Ravoire</b>	Boège					Compatible	2014	Aménagé
<b>La Ravoire</b>	Boège					Compatible	2014	Aménagé

Commune	Nom de l'arrêt	Pôle générateur de déplacements ou structure d'accueil pour personne handicapée	Pôle d'échanges	Ligne structurante	Arrêt prioritaire	Etat en matière d'accessibilité	Accessibilité mise en service	Programmation
<b>St Alban Leysse</b>	Villaret	OUI			OUI	Accessible	2014	Aménagé
<b>Vimines</b>	Vimines Chef-Lieu	OUI			OUI	Accessible	2014	Aménagé
<b>Vimines</b>	Vimines Chef-Lieu	OUI			OUI	Accessible	2014	Aménagé
<b>Chambéry</b>	Cassine Gare	OUI			OUI	Compatible	2015	Aménagé
<b>Chambéry</b>	Cassine Gare	OUI			OUI	Compatible	2015	Aménagé
<b>Chambéry</b>	Cimetière Chambéry	OUI			OUI	Accessible	2015	Aménagé
<b>Chambéry</b>	Cimetière Chambéry	OUI			OUI	Accessible	2015	Aménagé
<b>Chambéry</b>	Dardel	OUI		OUI	OUI	Accessible	2015	Aménagé
<b>Chambéry</b>	Dardel	OUI		OUI	OUI	Accessible	2015	Aménagé
<b>Chambéry</b>	Fontanettes	OUI			OUI	Accessible	2015	Aménagé
<b>Chambéry</b>	Fontanettes	OUI			OUI	Accessible	2015	Aménagé
<b>Chambéry</b>	Goléron	OUI			OUI	Accessible	2015	Aménagé
<b>Chambéry</b>	Goléron	OUI			OUI	Accessible	2015	Aménagé
<b>Chambéry</b>	Hôpital Chambéry	OUI			OUI	Accessible	2015	Aménagé
<b>Chambéry</b>	Provence	OUI		OUI	OUI	Accessible	2015	Aménagé
<b>Chambéry</b>	Provence	OUI		OUI	OUI	Accessible	2015	Aménagé
<b>Chambéry</b>	Putigny	OUI			OUI	Accessible	2015	Aménagé
<b>Chambéry</b>	Putigny	OUI			OUI	Accessible	2015	Aménagé
<b>Chambéry</b>	Rops	OUI		OUI	OUI	Accessible	2015	Aménagé

Commune	Nom de l'arrêt	Pôle générateur de déplacements ou structure d'accueil pour personne handicapée	Pôle d'échanges	Ligne structurante	Arrêt prioritaire	Etat en matière d'accessibilité	Accessibilité mise en service	Programmation
<b>Chambéry</b>	Rops	OUI		OUI	OUI	Accessible	2015	Aménagé
<b>La Motte Servolex</b>	Tessonnière	OUI			OUI	Accessible	2015	Aménagé
<b>La Ravoire</b>	Féjaz	OUI		OUI	OUI	Accessible	2015	Aménagé
<b>La Ravoire</b>	Féjaz	OUI		OUI	OUI	Accessible	2015	Aménagé
<b>La Ravoire</b>	Mairie La Ravoire	OUI			OUI	Accessible	2015	Aménagé
<b>La Ravoire</b>	Mairie La Ravoire	OUI			OUI	Accessible	2015	Aménagé
<b>St Alban Laysse</b>	Pradian	OUI		OUI	OUI	Accessible	2015	Aménagé
<b>St Alban Laysse</b>	Pradian	OUI		OUI	OUI	Accessible	2015	Aménagé
<b>St Alban Laysse</b>	Quinquin	OUI		OUI	OUI	Accessible	2015	Aménagé
<b>St Alban Laysse</b>	Quinquin	OUI		OUI	OUI	Accessible	2015	Aménagé
<b>St Jeoire Prieuré</b>	Les Frasses	OUI			OUI	Accessible	2015	Aménagé
<b>Bassens</b>	Boulodrome	OUI		OUI	OUI	Accessible	2016	Aménagé
<b>Bassens</b>	Gonrat			OUI	OUI	Accessible	2016	Aménagé
<b>Bassens</b>	Gonrat			OUI	OUI	Accessible	2016	Aménagé
<b>Bassens</b>	Hôpital Bassens	OUI		OUI	OUI	Accessible	2016	Aménagé
<b>Bassens</b>	Hôpital Bassens	OUI		OUI	OUI	Accessible	2016	Aménagé
<b>Challes les Eaux</b>	Challes Centre	OUI		OUI	OUI	Accessible	2016	Aménagé

Commune	Nom de l'arrêt	Pôle générateur de déplacements ou structure d'accueil pour personne handicapée	Pôle d'échanges	Ligne structurante	Arrêt prioritaire	Etat en matière d'accessibilité	Accessibilité mise en service	Programmation
<b>Challes les Eaux</b>	Challes Centre	OUI		OUI	OUI	Accessible	2016	Aménagé
<b>Challes Les Eaux</b>	Eglise Challes	OUI		OUI	OUI	Accessible	2016	Aménagé
<b>Challes Les Eaux</b>	Eglise Challes	OUI		OUI	OUI	Accessible	2016	Aménagé
<b>Chambéry</b>	Biollay	OUI		OUI	OUI	Accessible	2016	Aménagé
<b>Chambéry</b>	Biollay	OUI		OUI	OUI	Accessible	2016	Aménagé
<b>Chambéry</b>	Bocage	OUI		OUI	OUI	Accessible	2016	Aménagé
<b>Chambéry</b>	Bocage	OUI		OUI	OUI	Accessible	2016	Aménagé
<b>Chambéry</b>	Clémenceau	OUI		OUI	OUI	Accessible	2016	Aménagé
<b>Chambéry</b>	Clémenceau	OUI		OUI	OUI	Accessible	2016	Aménagé
<b>Chambéry</b>	Curial	OUI		OUI	OUI	Accessible	2016	Aménagé
<b>Chambéry</b>	Curial	OUI		OUI	OUI	Accessible	2016	Aménagé
<b>Chambéry</b>	Hôpital Biset	OUI		OUI	OUI	Accessible	2016	Aménagé
<b>Chambéry</b>	Hôpital Biset	OUI		OUI	OUI	Accessible	2016	Aménagé
<b>Chambéry</b>	Hôtel de Police	OUI		OUI	OUI	Accessible	2016	Aménagé
<b>Chambéry</b>	Stade Nautique	OUI		OUI	OUI	Accessible	2016	Aménagé
<b>Jacob Bellecombette</b>	Mi-Vallon	OUI			OUI	Accessible	2016	Aménagé
<b>Jacob Bellecombette</b>	Mi-Vallon	OUI			OUI	Accessible	2016	Aménagé
<b>La Motte Servolex</b>	Clos Fleuri	OUI		OUI	OUI	Accessible	2016	Aménagé
<b>La Motte</b>	Collège de	OUI		OUI	OUI	Accessible	2016	Aménagé

Commune	Nom de l'arrêt	Pôle générateur de déplacements ou structure d'accueil pour personne handicapée	Pôle d'échanges	Ligne structurante	Arrêt prioritaire	Etat en matière d'accessibilité	Accessibilité mise en service	Programmation
<b>Servolex</b>	Boigne							
<b>La Motte Servolex</b>	Collège de Boigne	OUI		OUI	OUI	Accessible	2016	Aménagé
<b>La Motte Servolex</b>	De Gaulle			OUI	OUI	Accessible	2016	Aménagé
<b>La Motte Servolex</b>	De Gaulle	OUI		OUI	OUI	Accessible	2016	Aménagé
<b>La Motte Servolex</b>	La Motte Centre	OUI		OUI	OUI	Accessible	2016	Aménagé
<b>La Motte Servolex</b>	La Motte Centre	OUI		OUI	OUI	Accessible	2016	Aménagé
<b>La Motte Servolex</b>	Pra Varnay	OUI			OUI	Accessible	2016	Aménagé
<b>La Motte Servolex</b>	Pra Varnay	OUI			OUI	Accessible	2016	Aménagé
<b>La Ravoire</b>	Epinettes	OUI			OUI	Accessible	2016	Aménagé
<b>La Ravoire</b>	Epinettes	OUI			OUI	Accessible	2016	Aménagé
<b>La Ravoire</b>	Lycée du Granier	OUI		OUI	OUI	Accessible	2016	Aménagé
<b>La Ravoire</b>	Lycée du Granier	OUI		OUI	OUI	Accessible	2016	Aménagé
<b>La Ravoire</b>	Vallon Fleuri	OUI		OUI	OUI	Accessible	2016	Aménagé
<b>La Ravoire</b>	Vallon Fleuri	OUI		OUI	OUI	Accessible	2016	Aménagé
<b>Le Bourget du Lac</b>	INES Sud	OUI		OUI	OUI	Accessible	2016	Aménagé
<b>Le Bourget du Lac</b>	INES Sud	OUI		OUI	OUI	Accessible	2016	Aménagé
<b>St Alban</b>	Perrodière			OUI	OUI	Accessible	2016	Aménagé

Commune	Nom de l'arrêt	Pôle générateur de déplacements ou structure d'accueil pour personne handicapée	Pôle d'échanges	Ligne structurante	Arrêt prioritaire	Etat en matière d'accessibilité	Accessibilité mise en service	Programmation
<b>Leyse</b>								
<b>St Alban Leyse</b>	Perrodière			OUI	OUI	Accessible	2016	Aménagé
<b>St Alban Leyse</b>	Plaine Des Sports			OUI	OUI	Accessible	2016	Aménagé
<b>St Alban Leyse</b>	Plaine Des Sports			OUI	OUI	Accessible	2016	Aménagé
<b>St Alban Leyse</b>	St-Alban Centre	OUI		OUI	OUI	Accessible	2016	Aménagé
<b>St Alban Leyse</b>	St-Alban Centre	OUI		OUI	OUI	Accessible	2016	Aménagé
<b>Challes les Eaux</b>	Trois Prés	OUI			OUI	Accessible	2017	Aménagé
<b>Challes les Eaux</b>	Trois Prés	OUI			OUI	Accessible	2017	Aménagé
<b>La Ravoire</b>	Pré	OUI			OUI	Accessible	2017	Aménagé
<b>La Ravoire</b>	Pré	OUI			OUI	Accessible	2017	Aménagé
<b>St Jeoire Prieuré</b>	Gabelle	OUI			OUI	Accessible	2017	Aménagé
<b>St Jeoire Prieuré</b>	Gabelle	OUI			OUI	Accessible	2017	Aménagé
<b>St Jeoire Prieuré</b>	St-Jeoire Centre	OUI			OUI	Accessible	2017	Aménagé
<b>St Jeoire Prieuré</b>	St-Jeoire Centre	OUI			OUI	Accessible	2017	Aménagé
<b>Voglans</b>	Villarcher	OUI		OUI	OUI	Accessible	2017	Aménagé

Commune	Nom de l'arrêt	Pôle générateur de déplacements ou structure d'accueil pour personne handicapée	Pôle d'échanges	Ligne structurante	Arrêt prioritaire	Etat en matière d'accessibilité	Accessibilité mise en service	Programmation
<b>Chambéry</b>	Gambetta	OUI		OUI	OUI	Accessible	2010	2017
<b>Barberaz</b>	Barberaz Centre	OUI		OUI	OUI	Accessible	2011	2017
<b>Barberaz</b>	Barberaz Centre	OUI		OUI	OUI	Accessible	2011	2017
<b>Chambéry</b>	Bertillet	OUI		OUI	OUI	Compatible	2011	2017
<b>Chambéry</b>	Bertillet	OUI		OUI	OUI	Compatible	2011	2017
<b>Barberaz</b>	Albanne	OUI			OUI	Non accessible	Programmé	2017
<b>Barberaz</b>	Albanne	OUI			OUI	Compatible	Programmé	2017
<b>Chambéry</b>	Covet	OUI	OUI		OUI	Compatible	Programmé	2017
<b>Chambéry</b>	Covet	OUI	OUI		OUI	Compatible	Programmé	2017
<b>Chambéry</b>	Gambetta	OUI		OUI	OUI	Non accessible	Programmé	2017
<b>Chambéry</b>	Mâconnais	OUI		OUI	OUI	Compatible	Programmé	2017
<b>Chambéry</b>	Mâconnais	OUI		OUI	OUI	Non accessible	Programmé	2017
<b>Chambéry</b>	Service Des Eaux	OUI			OUI	Non accessible	Programmé	2017
<b>Chambéry</b>	Service Des Eaux	OUI			OUI	Non accessible	Programmé	2017
<b>La Ravoire</b>	La Ravoire Centre	OUI		OUI	OUI	Compatible	Programmé	2017
<b>La Ravoire</b>	La Ravoire Centre	OUI		OUI	OUI	Compatible	Programmé	2017
<b>La Ravoire</b>	Parc Relais La Trousse	OUI	OUI		OUI	Non accessible	Programmé	2017
<b>La Ravoire</b>	Parc Relais La Trousse	OUI	OUI		OUI	Non accessible	Programmé	2017
<b>La Ravoire</b>	Peysse	OUI		OUI	OUI	Compatible	Programmé	2017



Commune	Nom de l'arrêt	Pôle générateur de déplacements ou structure d'accueil pour personne handicapée	Pôle d'échanges	Ligne structurante	Arrêt prioritaire	Etat en matière d'accessibilité	Accessibilité mise en service	Programmation
<b>La Ravoire</b>	Peysse	OUI		OUI	OUI	Non accessible	Programmé	2017
<b>Saint Jean d'Arvey</b>	St-Jean-d'Arvey Chef-Lieu	OUI			OUI	Non accessible	Programmé	2017
<b>Saint Jean d'Arvey</b>	St-Jean-d'Arvey Chef-Lieu	OUI			OUI	Non accessible	Programmé	2017
<b>St Alban Lysse</b>	Barillettes			OUI	OUI	Non accessible	Programmé	2017
<b>St Alban Lysse</b>	Barillettes			OUI	OUI	Non accessible	Programmé	2017
<b>St Alban Lysse</b>	Marquises	OUI		OUI	OUI	Non accessible	Programmé	2017
<b>St Alban Lysse</b>	Marquises	OUI		OUI	OUI	Non accessible	Programmé	2017
<b>Barby</b>	Chaffat			OUI	OUI	Non accessible	Programmé	2018
<b>Bassens</b>	Galion	OUI			OUI	Non accessible	Programmé	2018
<b>Bassens</b>	Galion	OUI			OUI	Non accessible	Programmé	2018
<b>Bassens</b>	Longefand	OUI			OUI	Non accessible	Programmé	2018
<b>Bassens</b>	Longefand	OUI			OUI	Non accessible	Programmé	2018
<b>Chambéry</b>	Grangeat	OUI			OUI	Non accessible	Programmé	2018
<b>Chambéry</b>	Grangeat	OUI			OUI	Compatible	Programmé	2018
<b>Chambéry</b>	Landiers Nord	OUI			OUI	Compatible	Programmé	2018
<b>Chambéry</b>	Landiers Nord	OUI			OUI	Compatible	Programmé	2018
<b>Jacob Bellecombette</b>	Université Jacob	OUI		OUI	OUI	Compatible	Programmé	2018
<b>Jacob Bellecombette</b>	Université Jacob	OUI		OUI	OUI	Compatible	Programmé	2018

Commune	Nom de l'arrêt	Pôle générateur de déplacements ou structure d'accueil pour personne handicapée	Pôle d'échanges	Ligne structurante	Arrêt prioritaire	Etat en matière d'accessibilité	Accessibilité mise en service	Programmation
<b>La Motte Servolex</b>	Clos Fleuri	OUI			OUI	Non accessible	Programmé	2018
<b>La Motte Servolex</b>	Parc	OUI		OUI	OUI	Compatible	Programmé	2018
<b>La Motte Servolex</b>	Parc	OUI		OUI	OUI	Compatible	Programmé	2018
<b>La Motte Servolex</b>	Reinach	OUI		OUI	OUI	Compatible	Programmé	2018
<b>La Motte Servolex</b>	Reinach	OUI		OUI	OUI	Compatible	Programmé	2018
<b>La Ravoire</b>	Collège E. Rostand	OUI			OUI	Compatible	Programmé	2018
<b>La Ravoire</b>	Collège E. Rostand	OUI			OUI	Compatible	Programmé	2018
<b>La Ravoire</b>	LP Nivolet	OUI		OUI	OUI	Compatible	Programmé	2018
<b>La Ravoire</b>	LP Nivolet	OUI		OUI	OUI	Non accessible	Programmé	2018
<b>St Alban Lysse</b>	Collège de Maistre	OUI			OUI	Compatible	Programmé	2018
<b>St Alban Lysse</b>	Collège de Maistre	OUI			OUI	Compatible	Programmé	2018
<b>St Alban Lysse</b>	Perrot			OUI	OUI	Non accessible	Programmé	2018
<b>St Alban Lysse</b>	Perrot			OUI	OUI	Non accessible	Programmé	2018
<b>St Baldoph</b>	Espinier	OUI			OUI	Compatible	Programmé	2018
<b>St Baldoph</b>	Nant	OUI			OUI	Compatible	Programmé	2018

Commune	Nom de l'arrêt	Pôle générateur de déplacements ou structure d'accueil pour personne handicapée	Pôle d'échanges	Ligne structurante	Arrêt prioritaire	Etat en matière d'accessibilité	Accessibilité mise en service	Programmation
<b>St Baldoph</b>	Nant	OUI			OUI	Non accessible	Programmé	2018
<b>Barby</b>	Mairie Barby	OUI			OUI	Accessible	2013	2019
<b>Barby</b>	Mairie Barby	OUI			OUI	Accessible	2013	2019
<b>Chambéry</b>	Gare	OUI	OUI	OUI	OUI	Compatible	2016	2019
<b>Chambéry</b>	Gare	OUI	OUI	OUI	OUI	Compatible	2016	2019
<b>Bassens</b>	Bassens Centre	OUI		OUI	OUI	Non accessible	Programmé	2019
<b>Bassens</b>	Bassens Centre	OUI		OUI	OUI	Non accessible	Programmé	2019
<b>Chambéry</b>	Belle Eau	OUI			OUI	Non accessible	Programmé	2019
<b>Chambéry</b>	Belle Eau	OUI			OUI	Compatible	Programmé	2019
<b>Chambéry</b>	Creux du Loup	OUI			OUI	Non accessible	Programmé	2019
<b>Chambéry</b>	Creux du Loup	OUI			OUI	Non accessible	Programmé	2019
<b>Chambéry</b>	Domaine des Monts	OUI		OUI	OUI	Compatible	Programmé	2019
<b>Chambéry</b>	Domaine des Monts	OUI		OUI	OUI	Compatible	Programmé	2019
<b>Chambéry</b>	Ecole du Stade	OUI			OUI	Compatible	Programmé	2019
<b>Chambéry</b>	Ecole du Stade	OUI			OUI	Compatible	Programmé	2019
<b>Chambéry</b>	Girod			OUI	OUI	Non accessible	Programmé	2019
<b>Chambéry</b>	Girod			OUI	OUI	Non accessible	Programmé	2019
<b>Chambéry</b>	Lémenc	OUI		OUI	OUI	Compatible	Programmé	2019
<b>Chambéry</b>	Lémenc	OUI		OUI	OUI	Compatible	Programmé	2019
<b>Chambéry</b>	Pagnon	OUI			OUI	Non accessible	Programmé	2019
<b>Chambéry</b>	Pagnon	OUI			OUI	Non accessible	Programmé	2019
<b>Chambéry</b>	Salins	OUI			OUI	Non accessible	Programmé	2019

Commune	Nom de l'arrêt	Pôle générateur de déplacements ou structure d'accueil pour personne handicapée	Pôle d'échanges	Ligne structurante	Arrêt prioritaire	Etat en matière d'accessibilité	Accessibilité mise en service	Programmation
<b>Cognin</b>	Debussy			OUI	OUI	Non accessible	Programmé	2019
<b>Cognin</b>	Debussy			OUI	OUI	Compatible	Programmé	2019
<b>Cognin</b>	Eglise Cognin	OUI		OUI	OUI	Non accessible	Programmé	2019
<b>Cognin</b>	Eglise Cognin	OUI		OUI	OUI	Compatible	Programmé	2019
<b>Cognin</b>	Forgerie	OUI	OUI	OUI	OUI	Compatible	Programmé	2019
<b>Cognin</b>	Forgerie	OUI	OUI	OUI	OUI	Compatible	Programmé	2019
<b>La Motte Servolex</b>	De Gaulle	OUI			OUI	Compatible	Programmé	2019
<b>La Motte Servolex</b>	Pingon	OUI		OUI	OUI	Non accessible	Programmé	2019
<b>La Motte Servolex</b>	Pingon	OUI		OUI	OUI	Compatible	Programmé	2019
<b>La Ravoire</b>	Parpillettes	OUI			OUI	Compatible	Programmé	2019
<b>La Ravoire</b>	Parpillettes	OUI			OUI	Compatible	Programmé	2019
<b>Chambéry</b>	Bellevue	OUI			OUI	Non accessible	Programmé	2020
<b>Chambéry</b>	Bellevue	OUI			OUI	Non accessible	Programmé	2020
<b>Chambéry</b>	Coubertin	OUI			OUI	Compatible	Programmé	2020
<b>Chambéry</b>	Coubertin	OUI		OUI	OUI	Compatible	Programmé	2020
<b>Chambéry</b>	Follaz	OUI			OUI	Non accessible	Programmé	2020
<b>Chambéry</b>	Follaz	OUI			OUI	Non accessible	Programmé	2020
<b>Chambéry</b>	MJC	OUI			OUI	Compatible	Programmé	2020
<b>Chambéry</b>	MJC	OUI			OUI	Compatible	Programmé	2020
<b>La Motte Servolex</b>	Emmaüs	OUI			OUI	Compatible	Programmé	2020
<b>La Motte</b>	Emmaüs	OUI			OUI	Non accessible	Programmé	2020

Commune	Nom de l'arrêt	Pôle générateur de déplacements ou structure d'accueil pour personne handicapée	Pôle d'échanges	Ligne structurante	Arrêt prioritaire	Etat en matière d'accessibilité	Accessibilité mise en service	Programmation
<b>Servolex</b>								
<b>La Ravoire</b>	Plaine	OUI			OUI	Non accessible	Programmé	2020
<b>La Ravoire</b>	Plaine	OUI			OUI	Non accessible	Programmé	2020
<b>La Ravoire</b>	Pré Renaud	OUI			OUI	Compatible	Programmé	2020
<b>La Ravoire</b>	Pré Renaud	OUI			OUI	Compatible	Programmé	2020
<b>Chambéry</b>	Ducs	OUI	OUI	OUI	OUI	Compatible	2016	2021
<b>Chambéry</b>	Ducs	OUI	OUI	OUI	OUI	Compatible	2016	2021
<b>Barberaz</b>	Apremont	OUI			OUI	Non accessible	Programmé	2021
<b>Barberaz</b>	Apremont	OUI			OUI	Compatible	Programmé	2021
<b>Challes les Eaux</b>	Plan d'eau	OUI			OUI	Non accessible	Programmé	2021
<b>Challes les Eaux</b>	Plan d'eau	OUI			OUI	Compatible	Programmé	2021
<b>Chambéry</b>	Pradel	OUI			OUI	Non accessible	Programmé	2021
<b>Chambéry</b>	Pradel	OUI			OUI	Non accessible	Programmé	2021
<b>Chambéry</b>	Reclus	OUI		OUI	OUI	Compatible	Programmé	2021
<b>Chambéry</b>	Reclus	OUI		OUI	OUI	Compatible	Programmé	2021
<b>Chambéry</b>	Rotonde	OUI			OUI	Non accessible	Programmé	2021
<b>Chambéry</b>	Rotonde	OUI			OUI	Compatible	Programmé	2021
<b>Chambéry</b>	Sécurité Sociale	OUI			OUI	Compatible	Programmé	2021
<b>Chambéry</b>	Sécurité Sociale	OUI			OUI	Compatible	Programmé	2021
<b>Chambéry</b>	Stalingrad	OUI			OUI	Non accessible	Programmé	2021
<b>Chambéry</b>	Stalingrad	OUI			OUI	Non accessible	Programmé	2021
<b>Jacob</b>	Ancolies	OUI			OUI	Non accessible	Programmé	2021

Commune	Nom de l'arrêt	Pôle générateur de déplacements ou structure d'accueil pour personne handicapée	Pôle d'échanges	Ligne structurante	Arrêt prioritaire	Etat en matière d'accessibilité	Accessibilité mise en service	Programmation
<b>Bellecombette</b>								
<b>La Motte Servolex</b>	ZA Erier	OUI			OUI	Compatible	Programmé	2021
<b>La Motte Servolex</b>	ZA Erier	OUI			OUI	Non accessible	Programmé	2021
<b>La Ravoire</b>	Villette	OUI			OUI	Non accessible	Programmé	2021
<b>Les Déserts</b>	Les Désert Chef Lieu	OUI			OUI	Non accessible	Programmé	2021
<b>Puygros</b>	Puygros Chef Lieu	OUI			OUI	Non accessible	Programmé	2021
<b>Puygros</b>	Puygros Chef Lieu	OUI			OUI	Non accessible	Programmé	2021
<b>La Ravoire</b>	Parc Relais La Trousse	OUI	OUI	OUI	OUI	Compatible	2014	2022
<b>La Ravoire</b>	Parc Relais La Trousse	OUI	OUI	OUI	OUI	Compatible	2014	2022
<b>La Motte Servolex</b>	Les Moulins	OUI			OUI	Compatible	2015	2022
<b>La Motte Servolex</b>	Les Moulins	OUI			OUI	Compatible	2015	2022
<b>Chambéry</b>	Beauvoir	OUI			OUI	Compatible	Programmé	2022
<b>Chambéry</b>	Beauvoir	OUI			OUI	Compatible	Programmé	2022
<b>Chambéry</b>	Douanes	OUI			OUI	Non accessible	Programmé	2022
<b>Chambéry</b>	Douanes	OUI			OUI	Compatible	Programmé	2022
<b>Chambéry</b>	Le Carré	OUI			OUI	Non accessible	Programmé	2022
<b>Chambéry</b>	Le Carré	OUI			OUI	Non accessible	Programmé	2022

Commune	Nom de l'arrêt	Pôle générateur de déplacements ou structure d'accueil pour personne handicapée	Pôle d'échanges	Ligne structurante	Arrêt prioritaire	Etat en matière d'accessibilité	Accessibilité mise en service	Programmation
<b>Chambéry</b>	Lycée L. Armand	OUI			OUI	Compatible	Programmé	2022
<b>Chambéry</b>	Pré de l'Ane	OUI			OUI	Compatible	Programmé	2022
<b>Chambéry</b>	Pré de l'Ane	OUI			OUI	Compatible	Programmé	2022
<b>Chambéry</b>	Sartre	OUI			OUI	Compatible	Programmé	2022
<b>Chambéry</b>	Sartre	OUI			OUI	Non accessible	Programmé	2022
<b>La Motte Servolex</b>	Servolex	OUI			OUI	Compatible	Programmé	2022
<b>La Motte Servolex</b>	Servolex	OUI			OUI	Compatible	Programmé	2022
<b>Thoiry</b>	Thoiry Chef Lieu	OUI			OUI	Non accessible	Programmé	2022
<b>Thoiry</b>	Thoiry Chef Lieu	OUI			OUI	Non accessible	Programmé	2022
<b>Chambéry</b>	Préfecture	OUI		OUI	OUI	Compatible	Programmé	2023
<b>Chambéry</b>	Préfecture	OUI		OUI	OUI	Compatible	Programmé	2023
<b>Cognin</b>	Collège H. Bordeaux	OUI			OUI	Non accessible	Programmé	2023
<b>Cognin</b>	Lycée Agricole Cognin	OUI		OUI	OUI	Compatible	Programmé	2023
<b>Cognin</b>	Lycée Agricole Cognin	OUI		OUI	OUI	Compatible	Programmé	2023
<b>Cognin</b>	Victor Hugo	OUI		OUI	OUI	Compatible	Programmé	2023
<b>Cognin</b>	Victor Hugo	OUI		OUI	OUI	Non accessible	Programmé	2023
<b>La Motte Servolex</b>	Mairie La Motte	OUI		OUI	OUI	Compatible	Programmé	2023
<b>La Motte Servolex</b>	Mairie La Motte	OUI		OUI	OUI	Non accessible	Programmé	2023

Commune	Nom de l'arrêt	Pôle générateur de déplacements ou structure d'accueil pour personne handicapée	Pôle d'échanges	Ligne structurante	Arrêt prioritaire	Etat en matière d'accessibilité	Accessibilité mise en service	Programmation
<b>La Motte Servolex</b>	Roland Garros	OUI			OUI	Compatible	Programmé	2023
<b>La Motte Servolex</b>	Roland Garros	OUI			OUI	Non accessible	Programmé	2023
<b>La Ravoire</b>	Parc Relais La Trousse	OUI	OUI		OUI	Compatible	2016	2024
<b>La Ravoire</b>	Parc Relais La Trousse	OUI	OUI		OUI	Compatible	2016	2024
<b>Challes les Eaux</b>	Triviers	OUI			OUI	Compatible	Programmé	2024
<b>Challes les Eaux</b>	Triviers	OUI			OUI	Compatible	Programmé	2024
<b>Chambéry</b>	Borson	OUI			OUI	Compatible	Programmé	2024
<b>Chambéry</b>	Borson	OUI			OUI	Compatible	Programmé	2024
<b>Chambéry</b>	Chevaliers Tireurs	OUI			OUI	Non accessible	Programmé	2024
<b>Chambéry</b>	Chevaliers Tireurs	OUI			OUI	Compatible	Programmé	2024
<b>Chambéry</b>	Clinique	OUI			OUI	Non accessible	Programmé	2024
<b>Chambéry</b>	Clinique	OUI			OUI	Non accessible	Programmé	2024
<b>Chambéry</b>	Pellerin	OUI			OUI	Compatible	Programmé	2024
<b>Chambéry</b>	Pellerin	OUI			OUI	Non accessible	Programmé	2024
<b>Chambéry</b>	Valérieux	OUI			OUI	Non accessible	Programmé	2024
<b>Chambéry</b>	Valérieux	OUI			OUI	Non accessible	Programmé	2024
<b>La Ravoire</b>	Tarentaise	OUI			OUI	Non accessible	Programmé	2024
<b>La Ravoire</b>	Tarentaise	OUI			OUI	Non accessible	Programmé	2024



Commune	Nom de l'arrêt	Pôle générateur de déplacements ou structure d'accueil pour personne handicapée	Pôle d'échanges	Ligne structurante	Arrêt prioritaire	Etat en matière d'accessibilité	Accessibilité mise en service	Programmation
<b>Saint Cassin</b>	St-Cassin Chef Lieu	OUI			OUI	Non accessible	Programmé	2024
<b>Saint Cassin</b>	St-Cassin Chef Lieu	OUI			OUI	Non accessible	Programmé	2024
<b>Saint Sulpice</b>	St-Sulpice Chef Lieu	OUI			OUI	Non accessible	Programmé	2024
<b>Saint Sulpice</b>	St-Sulpice Chef Lieu	OUI			OUI	Non accessible	Programmé	2024
<b>Barby</b>	Clos Dupuy	OUI		OUI	OUI	Compatible	Programmé	2025
<b>Barby</b>	Clos Dupuy	OUI		OUI	OUI	Compatible	Programmé	2025
<b>Barby</b>	Roc Noir	OUI		OUI	OUI	Non accessible	Programmé	2025
<b>Barby</b>	Rochettes			OUI	OUI	Non accessible	Programmé	2025
<b>Barby</b>	Rochettes			OUI	OUI	Compatible	Programmé	2025
<b>Chambéry</b>	Hôpital Chambéry	OUI		OUI	OUI	Compatible	Programmé	2025
<b>Chambéry</b>	Scarabée	OUI			OUI	Compatible	Programmé	2025
<b>Chambéry</b>	Scarabée	OUI			OUI	Compatible	Programmé	2025
<b>La Motte Servolex</b>	L'Orée des Bois	OUI			OUI	Compatible	Programmé	2025
<b>La Motte Servolex</b>	L'Orée des Bois	OUI			OUI	Compatible	Programmé	2025
<b>La Ravoire</b>	Bois-Plan	OUI	OUI		OUI	Non accessible	Programmé	2025
<b>La Ravoire</b>	Bois-Plan	OUI	OUI		OUI	Non accessible	Programmé	2025
<b>La Ravoire</b>	EFI	OUI			OUI	Non accessible	Programmé	2025
<b>La Ravoire</b>	EFI	OUI			OUI	Non accessible	Programmé	2025

Commune	Nom de l'arrêt	Pôle générateur de déplacements ou structure d'accueil pour personne handicapée	Pôle d'échanges	Ligne structurante	Arrêt prioritaire	Etat en matière d'accessibilité	Accessibilité mise en service	Programmation
<b>Chambéry</b>	Buet	OUI		OUI	OUI	Compatible	Programmé	2026
<b>Chambéry</b>	Buet	OUI		OUI	OUI	Non accessible	Programmé	2026
<b>Chambéry</b>	Cassin	OUI			OUI	Compatible	Programmé	2026
<b>Chambéry</b>	Cassin	OUI			OUI	Non accessible	Programmé	2026
<b>Chambéry</b>	Collège Côte Rousse	OUI			OUI	Non accessible	Programmé	2026
<b>Chambéry</b>	Collège Côte Rousse	OUI			OUI	Non accessible	Programmé	2026
<b>Curienne</b>	Curienne Chef Lieu	OUI			OUI	Non accessible	Programmé	2026
<b>Curienne</b>	Curienne Chef Lieu	OUI			OUI	Non accessible	Programmé	2026
<b>La Motte Servolex</b>	Ecole Saint Jean	OUI			OUI	Compatible	Programmé	2026
<b>La Motte Servolex</b>	Ecole Saint Jean	OUI			OUI	Compatible	Programmé	2026
<b>La Ravoire</b>	Archimède	OUI			OUI	Non accessible	Programmé	2026
<b>La Ravoire</b>	Archimède	OUI			OUI	Non accessible	Programmé	2026
<b>La Ravoire</b>	Terraillet	OUI			OUI	Non accessible	Programmé	2026
<b>La Ravoire</b>	Terraillet	OUI			OUI	Non accessible	Programmé	2026
<b>La Thuile</b>	La Thuile Chef Lieu	OUI			OUI	Non accessible	Programmé	2026
<b>La Thuile</b>	La Thuile Chef Lieu	OUI			OUI	Non accessible	Programmé	2026
<b>St Alban Leysse</b>	Leysse	OUI			OUI	Compatible	Programmé	2026

Commune	Nom de l'arrêt	Pôle générateur de déplacements ou structure d'accueil pour personne handicapée	Pôle d'échanges	Ligne structurante	Arrêt prioritaire	Etat en matière d'accessibilité	Accessibilité mise en service	Programmation
<b>St Alban Leysse</b>	Leysse	OUI			OUI	Non accessible	Programmé	2026
<b>Barby</b>	Casselagnat	OUI			OUI	Non accessible	Programmé	2027
<b>Challes les Eaux</b>	Baraques			OUI	OUI	Compatible	Programmé	2027
<b>Challes les Eaux</b>	Baraques			OUI	OUI	Compatible	Programmé	2027
<b>Chambéry</b>	Balzac	OUI			OUI	Non accessible	Programmé	2027
<b>Chambéry</b>	Balzac	OUI			OUI	Non accessible	Programmé	2027
<b>Chambéry</b>	Baudelaire	OUI			OUI	Non accessible	Programmé	2027
<b>Chambéry</b>	Baudelaire	OUI			OUI	Non accessible	Programmé	2027
<b>Chambéry</b>	Dardel	OUI	OUI		OUI	Compatible	Programmé	2027
<b>Chambéry</b>	Dardel	OUI	OUI		OUI	Compatible	Programmé	2027
<b>St Baldoph</b>	St-Baldoph Centre	OUI				Compatible	Programmé	A supprimer
<b>St Baldoph</b>	St-Baldoph Centre	OUI				Non accessible	Programmé	A supprimer
<b>Barby</b>	Barby Centre	OUI				Compatible	Non programmé	A supprimer
<b>Barby</b>	Barby Centre	OUI				Compatible	Non programmé	A supprimer
<b>Barby</b>	Collège Jean Mermoz	OUI		OUI		Non accessible	Non programmé	A supprimer
<b>Barby</b>	Collège Jean Mermoz	OUI		OUI		Non accessible	Non programmé	A supprimer
<b>Chambéry</b>	Carmes	OUI				Compatible	Non	A supprimer

Commune	Nom de l'arrêt	Pôle générateur de déplacements ou structure d'accueil pour personne handicapée	Pôle d'échanges	Ligne structurante	Arrêt prioritaire	Etat en matière d'accessibilité	Accessibilité mise en service	Programmation
							programmé	
<b>Chambéry</b>	Carmes	OUI				Compatible	Non programmé	A supprimer
<b>St Alban Lysse</b>	Contours			OUI		Compatible	Non programmé	A supprimer
<b>St Alban Lysse</b>	Contours			OUI		Non accessible	Non programmé	A supprimer
<b>Barberaz</b>	Lélia					Non accessible	Non programmé	Arrêt non prioritaire
<b>Barberaz</b>	Lélia					Non accessible	Non programmé	Arrêt non prioritaire
<b>Barberaz</b>	Chambotte					Compatible	Non programmé	Arrêt non prioritaire
<b>Barberaz</b>	Chambotte					Non accessible	Non programmé	Arrêt non prioritaire
<b>Barberaz</b>	Croix de la Brune					Non accessible	Non programmé	Arrêt non prioritaire
<b>Barberaz</b>	Croix de la Brune					Non accessible	Non programmé	Arrêt non prioritaire
<b>Barberaz</b>	Eglise Barberaz					Non accessible	Non programmé	Arrêt non prioritaire
<b>Barberaz</b>	Eglise Barberaz					Non accessible	Non programmé	Arrêt non prioritaire
<b>Barberaz</b>	Galoppaz					Non accessible	Non programmé	Arrêt non prioritaire
<b>Barberaz</b>	Galoppaz					Non accessible	Non programmé	Arrêt non prioritaire

Commune	Nom de l'arrêt	Pôle générateur de déplacements ou structure d'accueil pour personne handicapée	Pôle d'échanges	Ligne structurante	Arrêt prioritaire	Etat en matière d'accessibilité	Accessibilité mise en service	Programmation
<b>Barberaz</b>	Gotteland					Non accessible	Non programmé	Arrêt non prioritaire
<b>Barberaz</b>	Gotteland					Non accessible	Non programmé	Arrêt non prioritaire
<b>Barberaz</b>	Jacques					Non accessible	Non programmé	Arrêt non prioritaire
<b>Barberaz</b>	Jacques					Non accessible	Non programmé	Arrêt non prioritaire
<b>Barberaz</b>	La Capite					Non accessible	Non programmé	Arrêt non prioritaire
<b>Barberaz</b>	Myosotis					Compatible	Non programmé	Arrêt non prioritaire
<b>Barberaz</b>	Myosotis					Compatible	Non programmé	Arrêt non prioritaire
<b>Barby</b>	Château de la Bâtie					Non accessible	Non programmé	Arrêt non prioritaire
<b>Barby</b>	Château de la Bâtie					Non accessible	Non programmé	Arrêt non prioritaire
<b>Barby</b>	Côteau					Non accessible	Non programmé	Arrêt non prioritaire
<b>Barby</b>	Côteau					Non accessible	Non programmé	Arrêt non prioritaire
<b>Bassens</b>	Bémaz					Non accessible	Non programmé	Arrêt non prioritaire
<b>Bassens</b>	Bémaz					Non accessible	Non programmé	Arrêt non prioritaire
<b>Bassens</b>	Bressieux					Non accessible	Non	Arrêt non

Commune	Nom de l'arrêt	Pôle générateur de déplacements ou structure d'accueil pour personne handicapée	Pôle d'échanges	Ligne structurante	Arrêt prioritaire	Etat en matière d'accessibilité	Accessibilité mise en service	Programmation
							programmé	prioritaire
<b>Bassens</b>	Clusaz					Non accessible	Non programmé	Arrêt non prioritaire
<b>Bassens</b>	Clusaz					Non accessible	Non programmé	Arrêt non prioritaire
<b>Bassens</b>	Côteaux Fleuris	OUI				Non accessible	Non programmé	Arrêt non prioritaire
<b>Bassens</b>	Côteaux Fleuris	OUI				Non accessible	Non programmé	Arrêt non prioritaire
<b>Bassens</b>	Curiaz					Non accessible	Non programmé	Arrêt non prioritaire
<b>Bassens</b>	Curiaz					Non accessible	Non programmé	Arrêt non prioritaire
<b>Bassens</b>	Eglise Bassens					Non accessible	Non programmé	Arrêt non prioritaire
<b>Bassens</b>	Eglise Bassens					Non accessible	Non programmé	Arrêt non prioritaire
<b>Bassens</b>	Monts					Non accessible	Non programmé	Arrêt non prioritaire
<b>Bassens</b>	Monts					Non accessible	Non programmé	Arrêt non prioritaire
<b>Bassens</b>	Praz du Nant					Compatible	Non programmé	Arrêt non prioritaire
<b>Bassens</b>	Praz du Nant					Non accessible	Non programmé	Arrêt non prioritaire
<b>Bassens</b>	Rippes					Non accessible	Non programmé	Arrêt non prioritaire

Commune	Nom de l'arrêt	Pôle générateur de déplacements ou structure d'accueil pour personne handicapée	Pôle d'échanges	Ligne structurante	Arrêt prioritaire	Etat en matière d'accessibilité	Accessibilité mise en service	Programmation
<b>Bassens</b>	Rippes					Non accessible	Non programmé	Arrêt non prioritaire
<b>Bassens</b>	St-Louis du Mont					Non accessible	Non programmé	Arrêt non prioritaire
<b>Bassens</b>	St-Saturnin					Non accessible	Non programmé	Arrêt non prioritaire
<b>Bassens</b>	St-Saturnin					Non accessible	Non programmé	Arrêt non prioritaire
<b>Challes les Eaux</b>	APEI	OUI				Non accessible	Non programmé	Arrêt non prioritaire
<b>Challes les Eaux</b>	Baraques					Non accessible	Non programmé	Arrêt non prioritaire
<b>Challes les Eaux</b>	Casino Challes					Compatible	Non programmé	Arrêt non prioritaire
<b>Challes les Eaux</b>	Château Des Comtes De Challes	OUI				Compatible	Non programmé	Arrêt non prioritaire
<b>Challes les Eaux</b>	Framboisiers					Non accessible	Non programmé	Arrêt non prioritaire
<b>Challes les Eaux</b>	Jean Jaurès					Non accessible	Non programmé	Arrêt non prioritaire
<b>Challes les Eaux</b>	Thermes Challes	OUI				Non accessible	Non programmé	Arrêt non prioritaire
<b>Challes les Eaux</b>	Thermes Challes	OUI				Non accessible	Non programmé	Arrêt non prioritaire
<b>Chambéry</b>	Bastienne					Non accessible	Non programmé	Arrêt non prioritaire

Commune	Nom de l'arrêt	Pôle générateur de déplacements ou structure d'accueil pour personne handicapée	Pôle d'échanges	Ligne structurante	Arrêt prioritaire	Etat en matière d'accessibilité	Accessibilité mise en service	Programmation
Chambéry	Bastienne					Non accessible	Non programmé	Arrêt non prioritaire
Chambéry	Bisseraine					Compatible	Non programmé	Arrêt non prioritaire
Chambéry	Bisseraine					Compatible	Non programmé	Arrêt non prioritaire
Chambéry	Bois Candie					Non accessible	Non programmé	Arrêt non prioritaire
Chambéry	Chamoux					Non accessible	Non programmé	Arrêt non prioritaire
Chambéry	Chantemerle					Non accessible	Non programmé	Arrêt non prioritaire
Chambéry	Chantemerle					Non accessible	Non programmé	Arrêt non prioritaire
Chambéry	Charmettes					Non accessible	Non programmé	Arrêt non prioritaire
Chambéry	Charmettes					Non accessible	Non programmé	Arrêt non prioritaire
Chambéry	Charmilles					Compatible	Non programmé	Arrêt non prioritaire
Chambéry	Charmilles					Compatible	Non programmé	Arrêt non prioritaire
Chambéry	Combe Noire					Non accessible	Non programmé	Arrêt non prioritaire
Chambéry	Combe Noire					Non accessible	Non programmé	Arrêt non prioritaire
Chambéry	Grand Verger	OUI		OUI		Compatible	Non	Arrêt non



Commune	Nom de l'arrêt	Pôle générateur de déplacements ou structure d'accueil pour personne handicapée	Pôle d'échanges	Ligne structurante	Arrêt prioritaire	Etat en matière d'accessibilité	Accessibilité mise en service	Programmation
							programmé	prioritaire
<b>Chambéry</b>	Grand Verger	OUI		OUI		Compatible	Non programmé	Arrêt non prioritaire
<b>Chambéry</b>	Iris					Non accessible	Non programmé	Arrêt non prioritaire
<b>Chambéry</b>	Iris					Non accessible	Non programmé	Arrêt non prioritaire
<b>Chambéry</b>	Laitière					Non accessible	Non programmé	Arrêt non prioritaire
<b>Chambéry</b>	Laitière					Non accessible	Non programmé	Arrêt non prioritaire
<b>Chambéry</b>	Les Bois					Non accessible	Non programmé	Arrêt non prioritaire
<b>Chambéry</b>	Les Bois					Non accessible	Non programmé	Arrêt non prioritaire
<b>Chambéry</b>	Moulins					Non accessible	Non programmé	Arrêt non prioritaire
<b>Chambéry</b>	Moulins					Non accessible	Non programmé	Arrêt non prioritaire
<b>Chambéry</b>	Petit Champ					Compatible	Non programmé	Arrêt non prioritaire
<b>Chambéry</b>	Petit Champ					Compatible	Non programmé	Arrêt non prioritaire
<b>Chambéry</b>	Rocher Blanc					Non accessible	Non programmé	Arrêt non prioritaire
<b>Chambéry</b>	Rocher Blanc					Non accessible	Non programmé	Arrêt non prioritaire

Commune	Nom de l'arrêt	Pôle générateur de déplacements ou structure d'accueil pour personne handicapée	Pôle d'échanges	Ligne structurante	Arrêt prioritaire	Etat en matière d'accessibilité	Accessibilité mise en service	Programmation
<b>Chambéry</b>	Rousseau					Non accessible	Non programmé	Arrêt non prioritaire
<b>Chambéry</b>	Rousseau					Non accessible	Non programmé	Arrêt non prioritaire
<b>Chambéry</b>	Square l'Ensoleillé					Non accessible	Non programmé	Arrêt non prioritaire
<b>Chambéry</b>	Square l'Ensoleillé					Non accessible	Non programmé	Arrêt non prioritaire
<b>Chambéry</b>	St-Ombre					Non accessible	Non programmé	Arrêt non prioritaire
<b>Chambéry</b>	St-Ombre					Non accessible	Non programmé	Arrêt non prioritaire
<b>Cognin</b>	Montée De Chaloup					Non accessible	Non programmé	Arrêt non prioritaire
<b>Cognin</b>	Montée De Chaloup					Non accessible	Non programmé	Arrêt non prioritaire
<b>Cognin</b>	Petite Forêt					Compatible	Non programmé	Arrêt non prioritaire
<b>Cognin</b>	Petite Forêt					Non accessible	Non programmé	Arrêt non prioritaire
<b>Curienne</b>	Le Boyat					Non accessible	Non programmé	Arrêt non prioritaire
<b>Curienne</b>	Le Boyat					Non accessible	Non programmé	Arrêt non prioritaire
<b>Curienne</b>	Les Covets					Non accessible	Non programmé	Arrêt non prioritaire
<b>Curienne</b>	Les Covets					Non accessible	Non	Arrêt non

Commune	Nom de l'arrêt	Pôle générateur de déplacements ou structure d'accueil pour personne handicapée	Pôle d'échanges	Ligne structurante	Arrêt prioritaire	Etat en matière d'accessibilité	Accessibilité mise en service	Programmation
							programmé	prioritaire
<b>Curienne</b>	Montgelas					Non accessible	Non programmé	Arrêt non prioritaire
<b>Curienne</b>	Montgelas					Non accessible	Non programmé	Arrêt non prioritaire
<b>Curienne</b>	Montmerlet					Non accessible	Non programmé	Arrêt non prioritaire
<b>Curienne</b>	Montmerlet					Non accessible	Non programmé	Arrêt non prioritaire
<b>Jacob Bellecombette</b>	A. Chypre					Non accessible	Non programmé	Arrêt non prioritaire
<b>Jacob Bellecombette</b>	A. Chypre					Non accessible	Non programmé	Arrêt non prioritaire
<b>Jacob Bellecombette</b>	Cesolet					Non accessible	Non programmé	Arrêt non prioritaire
<b>Jacob Bellecombette</b>	Cesolet					Non accessible	Non programmé	Arrêt non prioritaire
<b>Jacob Bellecombette</b>	Les Clarines					Non accessible	Non programmé	Arrêt non prioritaire
<b>Jacob Bellecombette</b>	Les Clarines					Non accessible	Non programmé	Arrêt non prioritaire
<b>Jacob Bellecombette</b>	Mairie Jacob					Non accessible	Non programmé	Arrêt non prioritaire
<b>Jacob Bellecombette</b>	Mairie Jacob					Non accessible	Non programmé	Arrêt non prioritaire
<b>Jacob Bellecombette</b>	Silènes					Non accessible	Non programmé	Arrêt non prioritaire

Commune	Nom de l'arrêt	Pôle générateur de déplacements ou structure d'accueil pour personne handicapée	Pôle d'échanges	Ligne structurante	Arrêt prioritaire	Etat en matière d'accessibilité	Accessibilité mise en service	Programmation
<b>Jacob Bellecombette</b>	Silènes					Non accessible	Non programmé	Arrêt non prioritaire
<b>La Motte Servolex</b>	Barbizet					Non accessible	Non programmé	Arrêt non prioritaire
<b>La Motte Servolex</b>	Barby					Non accessible	Non programmé	Arrêt non prioritaire
<b>La Motte Servolex</b>	Beauvoir					Non accessible	Non programmé	Arrêt non prioritaire
<b>La Motte Servolex</b>	Bethollet					Non accessible	Non programmé	Arrêt non prioritaire
<b>La Motte Servolex</b>	Collège G. Sand	OUI				Compatible	Non programmé	Arrêt non prioritaire
<b>La Motte Servolex</b>	Collège G. Sand	OUI				Compatible	Non programmé	Arrêt non prioritaire
<b>La Motte Servolex</b>	Coopérative					Non accessible	Non programmé	Arrêt non prioritaire
<b>La Motte Servolex</b>	Coopérative					Non accessible	Non programmé	Arrêt non prioritaire
<b>La Motte Servolex</b>	Ecole Lamartine					Compatible	Non programmé	Arrêt non prioritaire
<b>La Motte Servolex</b>	Ecole Lamartine					Compatible	Non programmé	Arrêt non prioritaire
<b>La Motte Servolex</b>	Granges					Non accessible	Non programmé	Arrêt non prioritaire
<b>La Motte Servolex</b>	Granges					Non accessible	Non programmé	Arrêt non prioritaire
<b>La Motte</b>	Janon					Compatible	Non	Arrêt non

Commune	Nom de l'arrêt	Pôle générateur de déplacements ou structure d'accueil pour personne handicapée	Pôle d'échanges	Ligne structurante	Arrêt prioritaire	Etat en matière d'accessibilité	Accessibilité mise en service	Programmation
<b>Servolex</b>							programmé	prioritaire
<b>La Motte Servolex</b>	Janon					Non accessible	Non programmé	Arrêt non prioritaire
<b>La Motte Servolex</b>	La Fontaine					Non accessible	Non programmé	Arrêt non prioritaire
<b>La Motte Servolex</b>	La Fontaine					Non accessible	Non programmé	Arrêt non prioritaire
<b>La Motte Servolex</b>	Lavoisier					Compatible	Non programmé	Arrêt non prioritaire
<b>La Motte Servolex</b>	Lavoisier					Non accessible	Non programmé	Arrêt non prioritaire
<b>La Motte Servolex</b>	L'Epine Bas					Non accessible	Non programmé	Arrêt non prioritaire
<b>La Motte Servolex</b>	Mairie Tremblay	OUI				Non accessible	Non programmé	Arrêt non prioritaire
<b>La Motte Servolex</b>	Mairie Tremblay	OUI				Non accessible	Non programmé	Arrêt non prioritaire
<b>La Motte Servolex</b>	Maison Pouli					Non accessible	Non programmé	Arrêt non prioritaire
<b>La Motte Servolex</b>	Montarlet					Non accessible	Non programmé	Arrêt non prioritaire
<b>La Motte Servolex</b>	Montarlet					Non accessible	Non programmé	Arrêt non prioritaire
<b>La Motte Servolex</b>	Montaugier					Non accessible	Non programmé	Arrêt non prioritaire
<b>La Motte Servolex</b>	Noiray					Non accessible	Non programmé	Arrêt non prioritaire

Commune	Nom de l'arrêt	Pôle générateur de déplacements ou structure d'accueil pour personne handicapée	Pôle d'échanges	Ligne structurante	Arrêt prioritaire	Etat en matière d'accessibilité	Accessibilité mise en service	Programmation
<b>La Motte Servolex</b>	Place Larmartine					Non accessible	Non programmé	Arrêt non prioritaire
<b>La Motte Servolex</b>	Sources					Non accessible	Non programmé	Arrêt non prioritaire
<b>La Motte Servolex</b>	Sources					Non accessible	Non programmé	Arrêt non prioritaire
<b>La Motte Servolex</b>	St Exupéry	OUI				Compatible	Non programmé	Arrêt non prioritaire
<b>La Motte Servolex</b>	St Exupéry	OUI				Compatible	Non programmé	Arrêt non prioritaire
<b>La Motte Servolex</b>	Villard Dessus					Non accessible	Non programmé	Arrêt non prioritaire
<b>La Motte Servolex</b>	Villard-Péron					Non accessible	Non programmé	Arrêt non prioritaire
<b>La Ravoire</b>	Collège Notre Dame de la Villette					Non accessible	Non programmé	Arrêt non prioritaire
<b>La Ravoire</b>	Jacquier					Non accessible	Non programmé	Arrêt non prioritaire
<b>La Ravoire</b>	Montlevin					Non accessible	Non programmé	Arrêt non prioritaire
<b>La Ravoire</b>	Montlevin					Non accessible	Non programmé	Arrêt non prioritaire
<b>La Ravoire</b>	Pré Joli					Compatible	Non programmé	Arrêt non prioritaire
<b>La Ravoire</b>	Pré Joli					Non accessible	Non programmé	Arrêt non prioritaire

Commune	Nom de l'arrêt	Pôle générateur de déplacements ou structure d'accueil pour personne handicapée	Pôle d'échanges	Ligne structurante	Arrêt prioritaire	Etat en matière d'accessibilité	Accessibilité mise en service	Programmation
La Thuile	Boisserette					Non accessible	Non programmé	Arrêt non prioritaire
La Thuile	Boisserette					Non accessible	Non programmé	Arrêt non prioritaire
La Thuile	Entrenants					Non accessible	Non programmé	Arrêt non prioritaire
La Thuile	Entrenants					Non accessible	Non programmé	Arrêt non prioritaire
La Thuile	La Guillère					Non accessible	Non programmé	Arrêt non prioritaire
La Thuile	La Guillère					Non accessible	Non programmé	Arrêt non prioritaire
La Thuile	La Guillère					Non accessible	Non programmé	Arrêt non prioritaire
La Thuile	La Guillère					Non accessible	Non programmé	Arrêt non prioritaire
La Thuile	La Scie					Non accessible	Non programmé	Arrêt non prioritaire
La Thuile	La Scie					Non accessible	Non programmé	Arrêt non prioritaire
La Thuile	Le Crouzat					Non accessible	Non programmé	Arrêt non prioritaire
La Thuile	Le Crouzat					Non accessible	Non programmé	Arrêt non prioritaire
La Thuile	Le Fornet					Non accessible	Non programmé	Arrêt non prioritaire
La Thuile	Le Fornet					Non accessible	Non	Arrêt non

Commune	Nom de l'arrêt	Pôle générateur de déplacements ou structure d'accueil pour personne handicapée	Pôle d'échanges	Ligne structurante	Arrêt prioritaire	Etat en matière d'accessibilité	Accessibilité mise en service	Programmation
							programmé	prioritaire
<b>La Thuile</b>	Les Pachouds					Non accessible	Non programmé	Arrêt non prioritaire
<b>La Thuile</b>	Les Pachouds					Non accessible	Non programmé	Arrêt non prioritaire
<b>La Thuile</b>	Les Poncets					Non accessible	Non programmé	Arrêt non prioritaire
<b>La Thuile</b>	Les Poncets					Non accessible	Non programmé	Arrêt non prioritaire
<b>La Thuile</b>	Monthoux					Non accessible	Non programmé	Arrêt non prioritaire
<b>La Thuile</b>	Monthoux					Non accessible	Non programmé	Arrêt non prioritaire
<b>La Thuile</b>	Morion Bas					Non accessible	Non programmé	Arrêt non prioritaire
<b>La Thuile</b>	Morion Bas					Non accessible	Non programmé	Arrêt non prioritaire
<b>La Thuile</b>	Morion Haut					Non accessible	Non programmé	Arrêt non prioritaire
<b>La Thuile</b>	Morion Haut					Non accessible	Non programmé	Arrêt non prioritaire
<b>La Thuile</b>	Nécuidet					Non accessible	Non programmé	Arrêt non prioritaire
<b>La Thuile</b>	Salles Des Fêtes La Thuile					Non accessible	Non programmé	Arrêt non prioritaire
<b>La Thuile</b>	Salles Des Fêtes La Thuile					Non accessible	Non programmé	Arrêt non prioritaire



Commune	Nom de l'arrêt	Pôle générateur de déplacements ou structure d'accueil pour personne handicapée	Pôle d'échanges	Ligne structurante	Arrêt prioritaire	Etat en matière d'accessibilité	Accessibilité mise en service	Programmation
Les Déserts	Chemin De La Montagne					Non accessible	Non programmé	Arrêt non prioritaire
Les Déserts	Col De Plainpalais					Non accessible	Non programmé	Arrêt non prioritaire
Les Déserts	La Féclaz					Non accessible	Non programmé	Arrêt non prioritaire
Les Déserts	La ville					Non accessible	Non programmé	Arrêt non prioritaire
Les Déserts	Le Pleurachat					Non accessible	Non programmé	Arrêt non prioritaire
Les Déserts	Les copets					Non accessible	Non programmé	Arrêt non prioritaire
Les Déserts	Les Droux					Non accessible	Non programmé	Arrêt non prioritaire
Les Déserts	Les Favres					Non accessible	Non programmé	Arrêt non prioritaire
Les Déserts	Village Nordique					Non accessible	Non programmé	Arrêt non prioritaire
Montagnole	Curtillet					Non accessible	Non programmé	Arrêt non prioritaire
Montagnole	Le Pontet					Non accessible	Non programmé	Arrêt non prioritaire
Montagnole	Salle des Fêtes Montagnole					Non accessible	Non programmé	Arrêt non prioritaire
Montagnole	Stade Montagnole					Non accessible	Non programmé	Arrêt non prioritaire
Puygros	Arvey					Non accessible	Non	Arrêt non

Commune	Nom de l'arrêt	Pôle générateur de déplacements ou structure d'accueil pour personne handicapée	Pôle d'échanges	Ligne structurante	Arrêt prioritaire	Etat en matière d'accessibilité	Accessibilité mise en service	Programmation
							programmé	prioritaire
<b>Puygros</b>	Arvey					Non accessible	Non programmé	Arrêt non prioritaire
<b>Puygros</b>	Condemine					Non accessible	Non programmé	Arrêt non prioritaire
<b>Puygros</b>	Condemine					Non accessible	Non programmé	Arrêt non prioritaire
<b>Puygros</b>	Fénestroz					Non accessible	Non programmé	Arrêt non prioritaire
<b>Puygros</b>	Fénestroz					Non accessible	Non programmé	Arrêt non prioritaire
<b>Puygros</b>	Le Bois					Non accessible	Non programmé	Arrêt non prioritaire
<b>Puygros</b>	Le Bois					Non accessible	Non programmé	Arrêt non prioritaire
<b>Puygros</b>	Marle					Non accessible	Non programmé	Arrêt non prioritaire
<b>Puygros</b>	Marle					Non accessible	Non programmé	Arrêt non prioritaire
<b>Saint Baldoph</b>	Eglise St-Baldoph					Non accessible	Non programmé	Arrêt non prioritaire
<b>Saint Cassin</b>	Chemin De Chabran					Non accessible	Non programmé	Arrêt non prioritaire
<b>Saint Cassin</b>	Chemin De Chabran					Non accessible	Non programmé	Arrêt non prioritaire
<b>Saint Cassin</b>	Chemin Des Chataigners					Non accessible	Non programmé	Arrêt non prioritaire

Commune	Nom de l'arrêt	Pôle générateur de déplacements ou structure d'accueil pour personne handicapée	Pôle d'échanges	Ligne structurante	Arrêt prioritaire	Etat en matière d'accessibilité	Accessibilité mise en service	Programmation
Saint Cassin	Chemin Des Chataigners					Non accessible	Non programmé	Arrêt non prioritaire
Saint Cassin	Chemin Des Reposoirs					Non accessible	Non programmé	Arrêt non prioritaire
Saint Cassin	Chemin Des Reposoirs					Non accessible	Non programmé	Arrêt non prioritaire
Saint Cassin	Grignon					Non accessible	Non programmé	Arrêt non prioritaire
Saint Cassin	Grignon					Non accessible	Non programmé	Arrêt non prioritaire
Saint Cassin	Le Châtelard					Non accessible	Non programmé	Arrêt non prioritaire
Saint Cassin	Le Châtelard					Non accessible	Non programmé	Arrêt non prioritaire
Saint Cassin	Le Chêne					Non accessible	Non programmé	Arrêt non prioritaire
Saint Cassin	Le Chêne					Non accessible	Non programmé	Arrêt non prioritaire
Saint Cassin	Le Pont					Non accessible	Non programmé	Arrêt non prioritaire
Saint Cassin	Les Alberges					Non accessible	Non programmé	Arrêt non prioritaire
Saint Cassin	Les Alberges					Non accessible	Non programmé	Arrêt non prioritaire
Saint Cassin	Les Bonnets					Non accessible	Non programmé	Arrêt non prioritaire
Saint Cassin	Les Bonnets					Non accessible	Non	Arrêt non

Commune	Nom de l'arrêt	Pôle générateur de déplacements ou structure d'accueil pour personne handicapée	Pôle d'échanges	Ligne structurante	Arrêt prioritaire	Etat en matière d'accessibilité	Accessibilité mise en service	Programmation
							programmé	prioritaire
Saint Cassin	Les Platons					Non accessible	Non programmé	Arrêt non prioritaire
Saint Cassin	Les Platons					Non accessible	Non programmé	Arrêt non prioritaire
Saint Cassin	L'Oratoire					Non accessible	Non programmé	Arrêt non prioritaire
Saint Cassin	L'Oratoire					Non accessible	Non programmé	Arrêt non prioritaire
Saint Cassin	Roche Fougère					Non accessible	Non programmé	Arrêt non prioritaire
Saint Cassin	Roche Fougère					Non accessible	Non programmé	Arrêt non prioritaire
Saint Jean d'Arvey	Les Thermes					Non accessible	Non programmé	Arrêt non prioritaire
Saint Jean d'Arvey	Les Thermes					Non accessible	Non programmé	Arrêt non prioritaire
Saint Jean d'Arvey	Plamaz					Non accessible	Non programmé	Arrêt non prioritaire
Saint Jean d'Arvey	Plamaz					Non accessible	Non programmé	Arrêt non prioritaire
Saint Jean d'Arvey	Puisat					Non accessible	Non programmé	Arrêt non prioritaire
Saint Jean d'Arvey	Puisat					Non accessible	Non programmé	Arrêt non prioritaire
Saint Jean d'Arvey	Route de Monterminod					Non accessible	Non programmé	Arrêt non prioritaire

Commune	Nom de l'arrêt	Pôle générateur de déplacements ou structure d'accueil pour personne handicapée	Pôle d'échanges	Ligne structurante	Arrêt prioritaire	Etat en matière d'accessibilité	Accessibilité mise en service	Programmation
<b>Saint Jean d'Arvey</b>	Route de Monterminod					Non accessible	Non programmé	Arrêt non prioritaire
<b>Saint Sulpice</b>	Bégon					Non accessible	Non programmé	Arrêt non prioritaire
<b>Saint Sulpice</b>	Bégon					Non accessible	Non programmé	Arrêt non prioritaire
<b>Saint Sulpice</b>	Châtel					Non accessible	Non programmé	Arrêt non prioritaire
<b>Saint Sulpice</b>	Châtel					Non accessible	Non programmé	Arrêt non prioritaire
<b>Saint Sulpice</b>	La Tissot					Non accessible	Non programmé	Arrêt non prioritaire
<b>Saint Sulpice</b>	La Tissot					Non accessible	Non programmé	Arrêt non prioritaire
<b>Saint Sulpice</b>	Le Freney					Non accessible	Non programmé	Arrêt non prioritaire
<b>Saint Sulpice</b>	Le Freney					Non accessible	Non programmé	Arrêt non prioritaire
<b>Saint Sulpice</b>	Les Martins					Non accessible	Non programmé	Arrêt non prioritaire
<b>Saint Sulpice</b>	Les Martins					Non accessible	Non programmé	Arrêt non prioritaire
<b>Saint Sulpice</b>	Les Molasses					Non accessible	Non programmé	Arrêt non prioritaire
<b>Saint Sulpice</b>	Les Molasses					Non accessible	Non programmé	Arrêt non prioritaire
<b>Saint Sulpice</b>	Les Yvrouds					Non accessible	Non	Arrêt non

Commune	Nom de l'arrêt	Pôle générateur de déplacements ou structure d'accueil pour personne handicapée	Pôle d'échanges	Ligne structurante	Arrêt prioritaire	Etat en matière d'accessibilité	Accessibilité mise en service	Programmation
							programmé	prioritaire
<b>Saint Sulpice</b>	Les Yvrouds					Non accessible	Non programmé	Arrêt non prioritaire
<b>Saint Sulpice</b>	Montfort					Non accessible	Non programmé	Arrêt non prioritaire
<b>Saint Sulpice</b>	Montfort					Non accessible	Non programmé	Arrêt non prioritaire
<b>Saint Sulpice</b>	Pravaut					Non accessible	Non programmé	Arrêt non prioritaire
<b>Saint Sulpice</b>	Pravaut					Non accessible	Non programmé	Arrêt non prioritaire
<b>Saint Sulpice</b>	Villard Marin					Non accessible	Non programmé	Arrêt non prioritaire
<b>Sonnaz</b>	Antions					Non accessible	Non programmé	Arrêt non prioritaire
<b>Sonnaz</b>	Antions					Non accessible	Non programmé	Arrêt non prioritaire
<b>Sonnaz</b>	Autigny					Non accessible	Non programmé	Arrêt non prioritaire
<b>Sonnaz</b>	Autigny					Non accessible	Non programmé	Arrêt non prioritaire
<b>Sonnaz</b>	Beaumont					Non accessible	Non programmé	Arrêt non prioritaire
<b>Sonnaz</b>	Beaumont					Non accessible	Non programmé	Arrêt non prioritaire
<b>Sonnaz</b>	Crêt					Non accessible	Non programmé	Arrêt non prioritaire

Commune	Nom de l'arrêt	Pôle générateur de déplacements ou structure d'accueil pour personne handicapée	Pôle d'échanges	Ligne structurante	Arrêt prioritaire	Etat en matière d'accessibilité	Accessibilité mise en service	Programmation
Sonnaz	Crêt					Non accessible	Non programmé	Arrêt non prioritaire
Sonnaz	Fougères					Non accessible	Non programmé	Arrêt non prioritaire
Sonnaz	Fougères					Non accessible	Non programmé	Arrêt non prioritaire
Sonnaz	Mairie Sonnaz	OUI				Non accessible	Non programmé	Arrêt non prioritaire
Sonnaz	Mairie Sonnaz	OUI				Non accessible	Non programmé	Arrêt non prioritaire
Sonnaz	Montagny					Non accessible	Non programmé	Arrêt non prioritaire
Sonnaz	Oratoire					Non accessible	Non programmé	Arrêt non prioritaire
Sonnaz	Oratoire					Non accessible	Non programmé	Arrêt non prioritaire
Sonnaz	Pierre Noire					Non accessible	Non programmé	Arrêt non prioritaire
Sonnaz	Pierre Noire					Non accessible	Non programmé	Arrêt non prioritaire
Sonnaz	Ragès					Non accessible	Non programmé	Arrêt non prioritaire
Sonnaz	Ragès					Non accessible	Non programmé	Arrêt non prioritaire
Sonnaz	Route d'Autigny					Non accessible	Non programmé	Arrêt non prioritaire
Sonnaz	Route d'Autigny					Non accessible	Non	Arrêt non

Commune	Nom de l'arrêt	Pôle générateur de déplacements ou structure d'accueil pour personne handicapée	Pôle d'échanges	Ligne structurante	Arrêt prioritaire	Etat en matière d'accessibilité	Accessibilité mise en service	Programmation
							programmé	prioritaire
<b>Sonnaz</b>	Salle du Crêt					Non accessible	Non programmé	Arrêt non prioritaire
<b>Sonnaz</b>	Servennaz					Non accessible	Non programmé	Arrêt non prioritaire
<b>Sonnaz</b>	Servennaz					Non accessible	Non programmé	Arrêt non prioritaire
<b>Sonnaz</b>	Sonnaz le Bas					Non accessible	Non programmé	Arrêt non prioritaire
<b>Sonnaz</b>	Sonnaz le Bas					Non accessible	Non programmé	Arrêt non prioritaire
<b>St Alban Laysse</b>	Chesses					Non accessible	Non programmé	Arrêt non prioritaire
<b>St Alban Laysse</b>	Chesses					Non accessible	Non programmé	Arrêt non prioritaire
<b>St Alban Laysse</b>	Corniolles					Non accessible	Non programmé	Arrêt non prioritaire
<b>St Alban Laysse</b>	Corniolles					Non accessible	Non programmé	Arrêt non prioritaire
<b>St Alban Laysse</b>	Panoramique					Non accessible	Non programmé	Arrêt non prioritaire
<b>St Alban Laysse</b>	Panoramique					Non accessible	Non programmé	Arrêt non prioritaire
<b>St Alban Laysse</b>	Petit Laysse					Compatible	Non programmé	Arrêt non prioritaire
<b>St Alban Laysse</b>	Villeneuve					Compatible	Non programmé	Arrêt non prioritaire



Commune	Nom de l'arrêt	Pôle générateur de déplacements ou structure d'accueil pour personne handicapée	Pôle d'échanges	Ligne structurante	Arrêt prioritaire	Etat en matière d'accessibilité	Accessibilité mise en service	Programmation
<b>St Alban Laysse</b>	Villeneuve					Non accessible	Non programmé	Arrêt non prioritaire
<b>St Baldoph</b>	Chartreuse					Non accessible	Non programmé	Arrêt non prioritaire
<b>St Baldoph</b>	Chartreuse					Non accessible	Non programmé	Arrêt non prioritaire
<b>St Baldoph</b>	Combelle					Non accessible	Non programmé	Arrêt non prioritaire
<b>St Baldoph</b>	Combelle					Non accessible	Non programmé	Arrêt non prioritaire
<b>St Baldoph</b>	Freno					Non accessible	Non programmé	Arrêt non prioritaire
<b>St Baldoph</b>	Freno					Non accessible	Non programmé	Arrêt non prioritaire
<b>St Baldoph</b>	Garenes					Non accessible	Non programmé	Arrêt non prioritaire
<b>St Baldoph</b>	Garenes					Non accessible	Non programmé	Arrêt non prioritaire
<b>St Baldoph</b>	Haut des Lamettes					Non accessible	Non programmé	Arrêt non prioritaire
<b>St Baldoph</b>	Mairie St Baldoph	OUI				Non accessible	Non programmé	Arrêt non prioritaire
<b>St Baldoph</b>	Porretaz					Non accessible	Non programmé	Arrêt non prioritaire
<b>St Baldoph</b>	Porretaz					Non accessible	Non programmé	Arrêt non prioritaire
<b>St Baldoph</b>	Verger					Non accessible	Non	Arrêt non

Commune	Nom de l'arrêt	Pôle générateur de déplacements ou structure d'accueil pour personne handicapée	Pôle d'échanges	Ligne structurante	Arrêt prioritaire	Etat en matière d'accessibilité	Accessibilité mise en service	Programmation
							programmé	prioritaire
<b>St Baldoph</b>	Visitation					Non accessible	Non programmé	Arrêt non prioritaire
<b>St Baldoph</b>	Visitation					Non accessible	Non programmé	Arrêt non prioritaire
<b>St Jean D'Arvey</b>	Les Villards					Non accessible	Non programmé	Arrêt non prioritaire
<b>St Jean D'Arvey</b>	Les Villards					Non accessible	Non programmé	Arrêt non prioritaire
<b>St Jean D'Arvey</b>	Montagny					Non accessible	Non programmé	Arrêt non prioritaire
<b>St Jean D'Arvey</b>	Montagny					Non accessible	Non programmé	Arrêt non prioritaire
<b>St Jean D'Arvey</b>	Saint-Nicolle					Non accessible	Non programmé	Arrêt non prioritaire
<b>St Jean D'Arvey</b>	Saint-Nicolle					Non accessible	Non programmé	Arrêt non prioritaire
<b>Thoiry</b>	Chavonettes					Non accessible	Non programmé	Arrêt non prioritaire
<b>Thoiry</b>	La Frutière					Non accessible	Non programmé	Arrêt non prioritaire
<b>Thoiry</b>	La Frutière					Non accessible	Non programmé	Arrêt non prioritaire
<b>Vérel Pragondran</b>	Belvédère					Non accessible	Non programmé	Arrêt non prioritaire
<b>Vérel Pragondran</b>	Belvédère					Non accessible	Non programmé	Arrêt non prioritaire

Commune	Nom de l'arrêt	Pôle générateur de déplacements ou structure d'accueil pour personne handicapée	Pôle d'échanges	Ligne structurante	Arrêt prioritaire	Etat en matière d'accessibilité	Accessibilité mise en service	Programmation
Vérel Pragondran	Chavannes					Non accessible	Non programmé	Arrêt non prioritaire
Vérel Pragondran	Chavannes					Non accessible	Non programmé	Arrêt non prioritaire
Vérel Pragondran	Creusettes					Non accessible	Non programmé	Arrêt non prioritaire
Vérel Pragondran	Creusettes					Non accessible	Non programmé	Arrêt non prioritaire
Vérel Pragondran	Curtet					Non accessible	Non programmé	Arrêt non prioritaire
Vérel Pragondran	Curtet					Non accessible	Non programmé	Arrêt non prioritaire
Vérel Pragondran	Fontaines					Non accessible	Non programmé	Arrêt non prioritaire
Vérel Pragondran	Fontaines					Non accessible	Non programmé	Arrêt non prioritaire
Vérel Pragondran	Lachat					Non accessible	Non programmé	Arrêt non prioritaire
Vérel Pragondran	Lachat					Non accessible	Non programmé	Arrêt non prioritaire
Vérel Pragondran	Les Routes					Non accessible	Non programmé	Arrêt non prioritaire
Vérel Pragondran	Les Routes					Non accessible	Non programmé	Arrêt non prioritaire
Vérel Pragondran	Mas Partout					Non accessible	Non programmé	Arrêt non prioritaire
Vérel	Mas Partout					Non accessible	Non	Arrêt non

Commune	Nom de l'arrêt	Pôle générateur de déplacements ou structure d'accueil pour personne handicapée	Pôle d'échanges	Ligne structurante	Arrêt prioritaire	Etat en matière d'accessibilité	Accessibilité mise en service	Programmation
<b>Pragondran</b>							programmé	prioritaire
<b>Vérel Pragondran</b>	Palatiers					Non accessible	Non programmé	Arrêt non prioritaire
<b>Vérel Pragondran</b>	Palatiers					Non accessible	Non programmé	Arrêt non prioritaire
<b>Vérel Pragondran</b>	Pragondran					Non accessible	Non programmé	Arrêt non prioritaire
<b>Vérel Pragondran</b>	Treilles					Non accessible	Non programmé	Arrêt non prioritaire
<b>Vérel Pragondran</b>	Treilles					Non accessible	Non programmé	Arrêt non prioritaire
<b>Vérel Pragondran</b>	Vérel Chef-Lieu	OUI				Non accessible	Non programmé	Arrêt non prioritaire
<b>Vérel Pragondran</b>	Vérel Chef-Lieu	OUI				Non accessible	Non programmé	Arrêt non prioritaire
<b>Vimines</b>	Autrain					Non accessible	Non programmé	Arrêt non prioritaire
<b>Vimines</b>	Autrain					Non accessible	Non programmé	Arrêt non prioritaire
<b>Vimines</b>	Jovinal					Non accessible	Non programmé	Arrêt non prioritaire
<b>Vimines</b>	Jovinal					Non accessible	Non programmé	Arrêt non prioritaire
<b>Vimines</b>	Lanou					Non accessible	Non programmé	Arrêt non prioritaire
<b>Vimines</b>	Lanou					Non accessible	Non programmé	Arrêt non prioritaire

Commune	Nom de l'arrêt	Pôle générateur de déplacements ou structure d'accueil pour personne handicapée	Pôle d'échanges	Ligne structurante	Arrêt prioritaire	Etat en matière d'accessibilité	Accessibilité mise en service	Programmation
Vimines	Le Château					Non accessible	Non programmé	Arrêt non prioritaire
Vimines	Le Château					Non accessible	Non programmé	Arrêt non prioritaire
Vimines	Le Lard					Non accessible	Non programmé	Arrêt non prioritaire
Vimines	Le Lard					Non accessible	Non programmé	Arrêt non prioritaire
Vimines	Le Thêt					Non accessible	Non programmé	Arrêt non prioritaire
Vimines	Le Thêt					Non accessible	Non programmé	Arrêt non prioritaire
Vimines	Les Fontaines					Non accessible	Non programmé	Arrêt non prioritaire
Vimines	Les Fontaines					Non accessible	Non programmé	Arrêt non prioritaire
Vimines	Les Perriers					Non accessible	Non programmé	Arrêt non prioritaire
Vimines	Les Perriers					Non accessible	Non programmé	Arrêt non prioritaire
Vimines	Les Quidoiz					Non accessible	Non programmé	Arrêt non prioritaire
Vimines	Les Quidoiz					Non accessible	Non programmé	Arrêt non prioritaire
Vimines	Les Sauges					Non accessible	Non programmé	Arrêt non prioritaire
Vimines	Les Sauges					Non accessible	Non	Arrêt non

Commune	Nom de l'arrêt	Pôle générateur de déplacements ou structure d'accueil pour personne handicapée	Pôle d'échanges	Ligne structurante	Arrêt prioritaire	Etat en matière d'accessibilité	Accessibilité mise en service	Programmation
							programmé	prioritaire
<b>Vimines</b>	Les Venats					Non accessible	Non programmé	Arrêt non prioritaire
<b>Vimines</b>	L'Hodié					Non accessible	Non programmé	Arrêt non prioritaire
<b>Vimines</b>	L'Hodié					Non accessible	Non programmé	Arrêt non prioritaire
<b>Vimines</b>	Montée Vimines					Non accessible	Non programmé	Arrêt non prioritaire
<b>Vimines</b>	Montée Vimines					Non accessible	Non programmé	Arrêt non prioritaire
<b>Vimines</b>	Monzin					Non accessible	Non programmé	Arrêt non prioritaire
<b>Vimines</b>	Pierre baisse					Non accessible	Non programmé	Arrêt non prioritaire
<b>Vimines</b>	Pierre baisse					Non accessible	Non programmé	Arrêt non prioritaire
<b>Vimines</b>	Plantées Dessus					Non accessible	Non programmé	Arrêt non prioritaire
<b>Vimines</b>	Plantées Dessus					Non accessible	Non programmé	Arrêt non prioritaire
<b>Vimines</b>	Stade Vimines					Non accessible	Non programmé	Arrêt non prioritaire
<b>Vimines</b>	Stade Vimines					Non accessible	Non programmé	Arrêt non prioritaire



### **7.3. Liste des véhicules utilisés sur le réseau Stac**

**ETAT DU PARC BUS AU 01/09/2017**

N° BUS	Propriétaire	Type	Immatriculation	Marque	TYPE	DATE d'IMMAT	ACCESSIBLE
2000	Chambéry métropole - Cœur des Bauges	STANDARD GO	3224 SM 73	RVI	AGORA	16/04/1996	OUI
2003		STANDARD GO	564 SN 73	RVI	AGORA	28/06/1996	OUI
2005		STANDARD GO	AV-014-DV	RVI	AGORA	29/08/1997	OUI
2006		STANDARD GO	1237 VN 73	MERCEDES	CITARO	29/07/2006	OUI
2007		STANDARD GO	1240 VN 73	MERCEDES	CITARO	29/07/2006	OUI
2008		STANDARD GO	1242 VN 73	MERCEDES	CITARO	29/07/2006	OUI
2009		STANDARD GO	1244 VN 73	MERCEDES	CITARO	29/07/2006	OUI
2010		STANDARD GO	1245 VN 73	MERCEDES	CITARO	29/07/2006	OUI
2011		STANDARD GO	1252 VN 73	MERCEDES	CITARO	29/07/2006	OUI
2012		STANDARD GO	1255 VN 73	MERCEDES	CITARO	29/07/2006	OUI
2013		STANDARD GO	7090 VH 73	MERCEDES	CITARO	29/07/2005	OUI
2014		STANDARD GO	7087 VH 73	MERCEDES	CITARO	29/07/2005	OUI
2015		STANDARD GO	7088 VH 73	MERCEDES	CITARO	29/07/2005	OUI
2016		STANDARD GO	7093 VH 73	MERCEDES	CITARO	29/07/2005	OUI
2017		STANDARD GO	7094 VH 73	MERCEDES	CITARO	29/07/2005	OUI
2018		STANDARD GO	7095 VH 73	MERCEDES	CITARO	29/07/2005	OUI
2019		STANDARD GO	7097 VH 73	MERCEDES	CITARO	29/07/2005	OUI
2020		STANDARD GO	7096 VH 73	MERCEDES	CITARO	29/07/2005	OUI
2021		STANDARD GO	8785 VT 73	MERCEDES	CITARO	18/07/2007	OUI
2022		STANDARD GO	1581 WA 73	IRISBUS	CITELIS	08/07/2008	OUI
2023		STANDARD GO	1582 WA 73	IRISBUS	CITELIS	08/07/2008	OUI
2024		STANDARD GO	1583 WA 73	IRISBUS	CITELIS	08/07/2008	OUI
2025		STANDARD GO	1584 WA 73	IRISBUS	CITELIS	08/07/2008	OUI
2026		STANDARD GO	1755 WA 73	IRISBUS	CITELIS	08/07/2008	OUI
2027		STANDARD GO	1756 WA 73	IRISBUS	CITELIS	08/07/2008	OUI
2028		STANDARD GO	AB-445-RY	IRISBUS	CITELIS	01/07/2009	OUI
2029		STANDARD GO	AB-528-RY	IRISBUS	CITELIS	01/07/2009	OUI
2030		STANDARD GO	AB-513-RY	IRISBUS	CITELIS	01/07/2009	OUI
2031		STANDARD GO	AB-496-RY	IRISBUS	CITELIS	01/07/2009	OUI
2032		STANDARD GO	AV-129-DV	IRISBUS	CITELIS	29/06/2010	OUI
2033		STANDARD GO	AV-042-DV	IRISBUS	CITELIS	29/06/2010	OUI
2034		STANDARD GO	AV-066-DV	IRISBUS	CITELIS	29/06/2010	OUI
2035		STANDARD GO	AV-103-DV	IRISBUS	CITELIS	29/06/2010	OUI
2036		STANDARD GO	BQ-357-VF	IRISBUS	CITELIS	30/06/2011	OUI
2037		STANDARD GO	BQ-032-VG	IRISBUS	CITELIS	30/06/2011	OUI
2038		STANDARD GO	BQ-870-VG	IRISBUS	CITELIS	30/06/2011	OUI
2039		STANDARD GO	BQ-440-VH	IRISBUS	CITELIS	30/06/2011	OUI
2040		STANDARD GO	CH-319-MA	IRISBUS	CITELIS	09/07/2012	OUI
2041		STANDARD GO	CH-492-MA	IRISBUS	CITELIS	09/07/2012	OUI
2042		STANDARD GO	CW-498-KB	IRISBUS	CITELIS	28/06/2013	OUI
2043		STANDARD GO	CW-866-KB	IRISBUS	CITELIS	28/06/2013	OUI
2044		STANDARD GO	CW-073KC	IRISBUS	CITELIS	28/06/2013	OUI
2045		STANDARD GO	CW-184-KC	IRISBUS	CITELIS	28/06/2013	OUI
2046		STANDARD GO	CY-141-XC	IRISBUS	CITELIS	24/09/2013	OUI



2047		STANDARD GO	CY-190-XC	IRISBUS	CITELIS	24/09/2013	OUI
2048		STANDARD GO	CY-233-XC	IRISBUS	CITELIS	24/09/2013	OUI
2049		STANDARD GO	CY-297-XC	IRISBUS	CITELIS	24/09/2013	OUI
2050		STANDARD GO	EE-011-FG	IVECO	URBANWAY	01/08/2016	OUI
2051		STANDARD GO	EE-548-FF	IVECO	URBANWAY	01/08/2016	OUI
2052		STANDARD GO	EE-631-FF	IVECO	URBANWAY	01/08/2016	OUI
2053		STANDARD GO	EE-902-FC	IVECO	URBANWAY	01/08/2016	OUI
3009		STANDARD GNV	118 TV 73	IRISBUS	AGORA	25/02/2003	OUI
3010		STANDARD GNV	115 TV 73	IRISBUS	AGORA	25/02/2003	OUI
3011		STANDARD GNV	117 TV 73	IRISBUS	AGORA	25/02/2003	OUI
3013		STANDARD GNV	6656VA73	IRISBUS	AGORA	10/05/2004	OUI
3014		STANDARD GNV	6383VA73	IRISBUS	AGORA	07/05/2004	OUI
3015		STANDARD GNV	6381VA73	IRISBUS	AGORA	07/05/2004	OUI
3016		STANDARD GNV	6644VA73	IRISBUS	AGORA	10/05/2004	OUI
3017		STANDARD GNV	6645VA73	IRISBUS	AGORA	10/05/2004	OUI
3018		STANDARD GNV	5790 VE 73	IRISBUS	AGORA	10/12/2004	OUI
3019		STANDARD GNV	5791 VE 73	IRISBUS	AGORA	10/12/2004	OUI
3020		STANDARD GNV	5792 VE 73	IRISBUS	AGORA	10/12/2004	OUI
3050		STANDARD GNV	2004 VJ 73	MERCEDES	CITARO	08/09/2005	OUI
3051		STANDARD GNV	1920 VJ 73	MERCEDES	CITARO	08/09/2005	OUI
3052		STANDARD GNV	1970 VJ 73	MERCEDES	CITARO	08/09/2005	OUI
3053		STANDARD GNV	1941 VJ 73	MERCEDES	CITARO	08/09/2005	OUI
4004		ARTICULE GO	1330 TG 73	RVI	AGORA A	05/03/1998	OUI
4005		ARTICULE GO	8864 VN 73	IRISBUS	CITELIS	08/08/2006	OUI
4006		ARTICULE GO	8867 VN 73	IRISBUS	CITELIS	08/08/2006	OUI
4007		ARTICULE GO	8783 VT 73	MERCEDES	CITARO A	18/07/2007	OUI
4008		ARTICULE GO	8784 VT 73	MERCEDES	CITARO A	18/07/2007	OUI
4009		ARTICULE GO	8782 VT 73	MERCEDES	CITARO A	18/07/2007	OUI
4010		ARTICULE GO	1585 WA 73	MERCEDES	CITARO A	08/07/2008	OUI
4011		ARTICULE GO	1586 WA 73	MERCEDES	CITARO A	08/07/2008	OUI
4012		ARTICULE GO	AB-458-RY	MERCEDES	CITARO A	01/07/2009	OUI
4013		ARTICULE GO	CJ-261-XQ	MERCEDES	CITARO A	20/08/2012	OUI
4014		ARTICULE GO	CJ-260-XQ	MERCEDES	CITARO A	20/08/2012	OUI
4015		ARTICULE GO	EN-437-YV	MERCEDES	CITARO G	04/07/2017	OUI
1056		MINIBUS GO	BP-039-BK	MERCEDES	CYTIOS	26/05/2011	OUI
1057		MINIBUS GO	BP-051-BK	MERCEDES	CYTIOS	26/05/2011	OUI
4110		MOY CAPA GO	AZ-274-XE	HEULIEZ	GX 117	26/07/2004	OUI
4111		MOY CAPA GO	AY-094-HL	HEULIEZ	GX 117	10/12/2004	OUI
4112		MOY CAPA GO	EE-594-HL	HEULIEZ	GX137	01/08/2016	OUI
4113		MOY CAPA GO	EE-698-HL	HEULIEZ	GX137	01/08/2016	OUI
4114		MOY CAPA GO	EE-793-HL	HEULIEZ	GX137	01/08/2016	OUI
4115		MOY CAPA GO	EE-869-HL	HEULIEZ	GX137	01/08/2016	OUI
6061	TRAI	MINIBUS GO	AM-017-FN	RENAULT	MASTER	24/02/2010	OUI
6062	TRAI	MINIBUS GO	AM-047-FN	RENAULT	MASTER	24/02/2010	OUI
6016	TRAI	MOY CAPA GO	7942 VX 73	HEULIEZ	GX 127	28/04/2009	OUI
7004	TRAI	MOY CAPA GO	59 AWJ 34	HEULIEZ	GX 127	21/12/2006	OUI
7005	TSV	MOY CAPA GO	BZ-742-RR	HEULIEZ	GX 127	29/12/2011	OUI
7006	TSV	MOY CAPA GO	CA-376-HL	HEULIEZ	GX 117	12/09/2005	OUI
7007	TSV	MOY CAPA GO	BX-166-EV	HEULIEZ	GX 127	03/07/2007	OUI

<b>7008</b>	TSV	MOY CAPA GO	CA-258-HL	HEULIEZ	GX 127	03/07/2007	OUI
<b>7009</b>	TSV	MOY CAPA GO	CE-520-YA	HEULIEZ	GX127	09/05/2012	OUI
<b>7010</b>	TSV	MOY CAPA GO	CY-967-SG	HEULIEZ	GX 127	19/09/2013	OUI
<b>7011</b>	TSV	MOY CAPA GO	BA-776-GA	HEULIEZ	GX 127	14/10/2011	OUI
<b>4108</b>	TRAI	MOY CAPA GO	AW-877-YB	HEULIEZ	GX 117	26/07/2004	OUI
<b>4109</b>	TRAI	MOY CAPA GO	AX-929-WM	HEULIEZ	GX 117	26/07/2004	OUI
<b>6020</b>	TRAI	STANDARD GO	CA-426-HL	HEULIEZ	GX 327	09/09/2005	OUI
<b>6021</b>	TRAI	STANDARD GO	CA-078-QZ	HEULIEZ	GX 327	09/09/2005	OUI
<b>6022</b>	TRAI	STANDARD GO	BT-096-JY	HEULIEZ	GX 327	09/09/2005	OUI
<b>6023</b>	TRAI	STANDARD GO	BG-069-WP	HEULIEZ	GX 327	09/09/2005	OUI
<b>6024</b>	TSV	STANDARD GO	CA-024-HL	HEULIEZ	GX 327	09/09/2005	OUI
<b>6025</b>	TRAI	STANDARD GO	CH-690-HZ	IRISBUS	CITELIS	29/06/2012	OUI
<b>7100</b>	TSV	STANDARD GO	6488 VY 73	IRISBUS	CITELIS	08/04/2008	OUI
<b>7101</b>	TSV	STANDARD GO	4490 WD 73	IRISBUS	CITELIS	22/12/2008	OUI
<b>7106</b>	TSV	STANDARD GO	7657 VW 73	IRISBUS	CITELIS	27/11/2007	OUI