

Réunion publique
PROJET CENTRE-NORD
ETUDE DES SOLUTIONS ALTERNATIVES A
L'AMENAGEMENT DE L'AVENUE DE LA BOISSE

Ville de Chambéry
Grand Chambéry
Conseil Départemental
de la Savoie

Mercredi 13 avril 2022

PRÉSENTATION DES INTERVENANTS

Elus ville de Chambéry :

- **Isabelle DUNOD** : adjointe au maire chargée de la Mobilité Durable
- **Jimmy BÂABÂA** : adjoint au maire chargé de la Transition Écologique
- **Benjamin LOUIS** : adjoint au maire chargé du Centre Ville

Elus Grand Chambéry :

- **Alain CARACO** : vice-président chargé de la Mobilité
- **Michel DYEN** : vice-président chargé des Bâtiments , du Patrimoine, des Voiries et des Infrastructures

Services techniques Ville de Chambéry :

- **Marie-Paule MORISSET** : directrice des services techniques
- **Franck VILLAND** : directeur du projet Centre Nord
- **Bertrand BAVAY** : chef de projet Centre Nord

Bureau d'Etude Assistant au Maître d'Ouvrage :

- **Guillaume Arnaud** : groupement ARTER – Profils Etudes – PTV France

ORDRE DU JOUR

Introduction de la réunion par Isabelle Dunod

I. Contexte technique du projet Centre Nord

A- Rappel du contexte technique:

- Le projet global Centre Nord
- Le projet initial de l'avenue de la Boisse
- Diagnostic arboricole

B- Synthèse des contributions issues de la consultation de juin 2021

II. Présentation des solutions alternatives étudiées

A- Présentation technique des solutions

B- Présentation de l'analyse multicritères

C- Présentation du tableau d'analyse multicritères

III. Discussions / échanges

IV. Conclusion de la soirée

Prochaines étapes, démarches et calendrier prévisionnel

I – CONTEXTE TECHNIQUE DU PROJET CENTRE NORD



A – LE PROJET GLOBAL CENTRE NORD

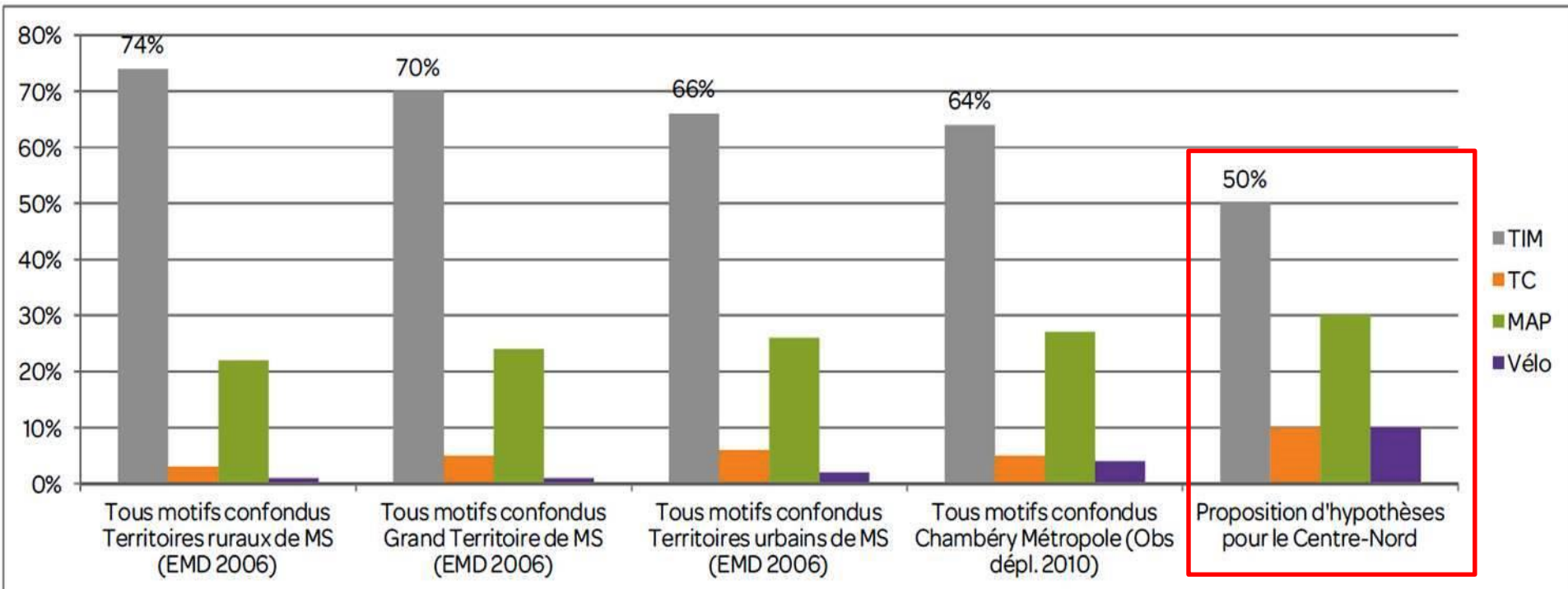


HYPOTHÈSES DE L'ÉTUDE « TRAFIC »

(diapo présentée le 9 juin 2021)

Hypothèses prises en compte identiques pour le projet initial et les variantes :

- Part modale piéton à 30 %
- Part modale vélos à 10 %
- Part modale transports en commun à 10 %
- Part modale voiture à 50%

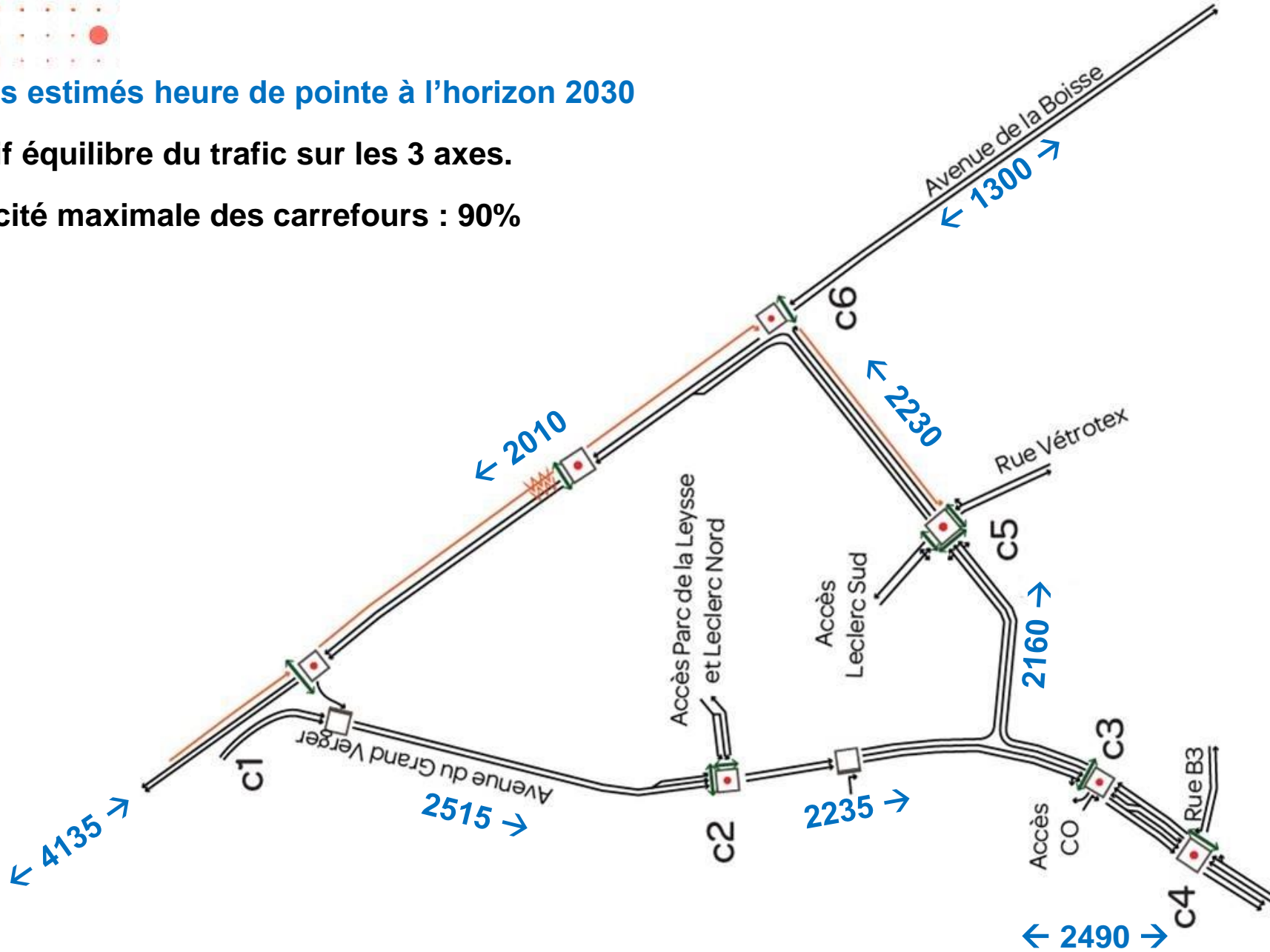


DIMENSIONNEMENT DU RÉSEAU ROUTIER DU PROJET INITIAL

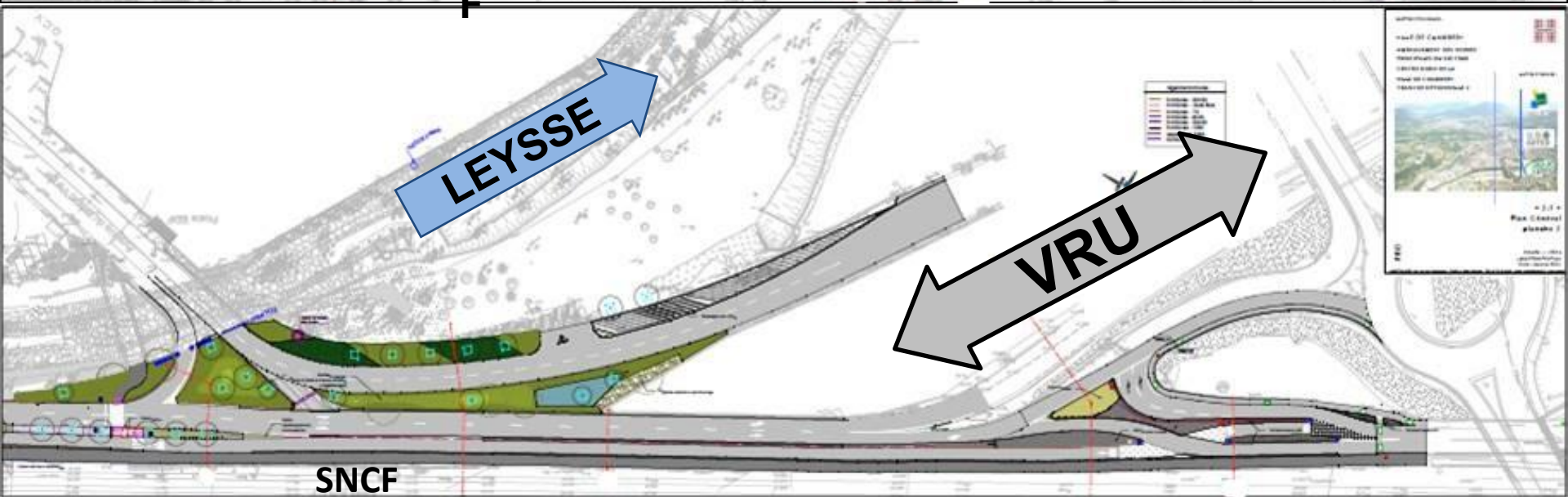
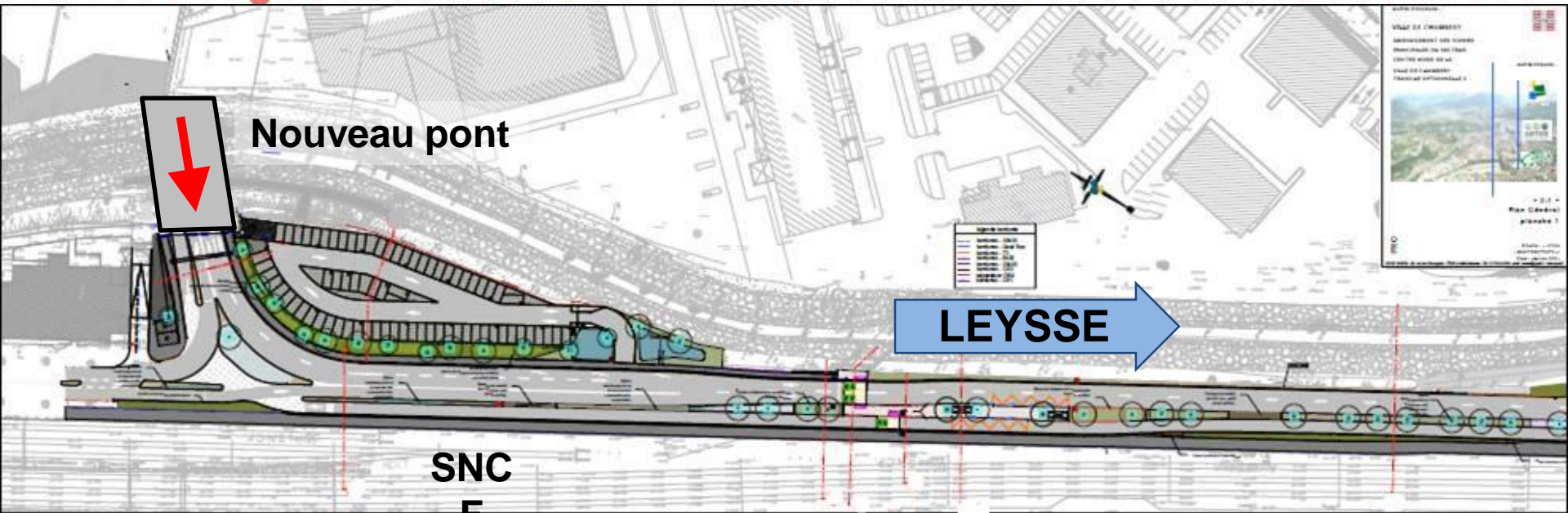
Traffics estimés heure de pointe à l'horizon 2030

Relatif équilibre du trafic sur les 3 axes.

Capacité maximale des carrefours : 90%



LE PROJET INITIAL DE L'AVENUE DE LA BOISSE côté CENTRE VILLE

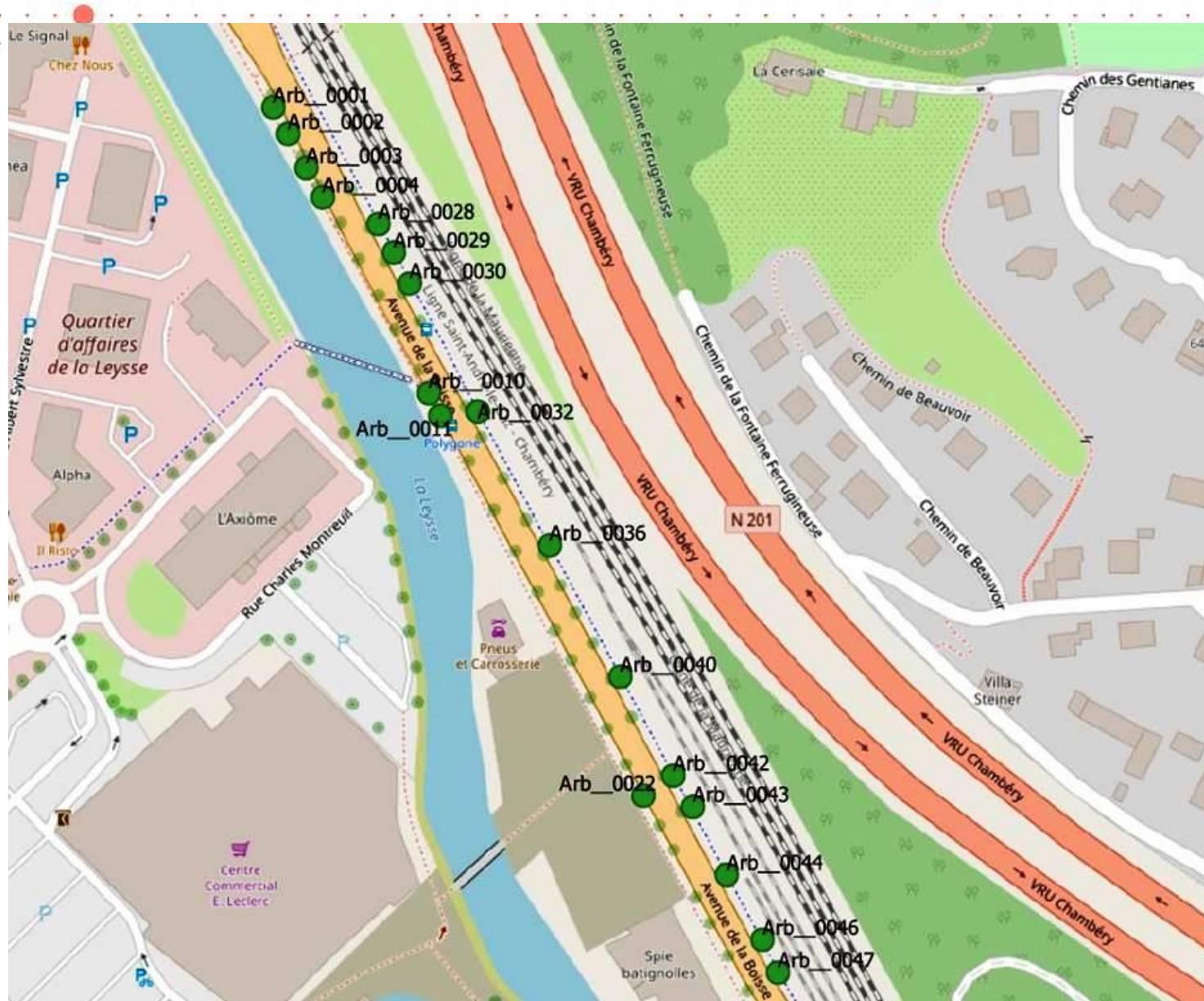


SYNTHÈSE DU DIAGNOSTIC DES ARBRES : DEVENIR À 5 ANS (établi en mai 2021)

Arbres diagnostiqués	46
Arbres à conserver	18
Abattage sous 4 à 5 ans	19
Abattage sous 2 à 3 ans	1
Abattage sous 1 à 2 ans	5
Abattage sans délai	3 en 2021

- Les causes en sont :
- Etat mécanique des branches charpentières dangereux
 - Etat mécanique du collet des arbres présentant de cavités avec de fortes dégradations du duramen et de l'aubier
 - Le système racinaire d'ancrage des arbres n'est pas assez stable pour conserver des arbres de cette hauteur qui plus est en port libre avec conduite sur prolongement.

SYNTHÈSE DU DIAGNOSTIC DES ARBRES : ARBRES À CONSERVER



B – SYNTHÈSE DES CONTRIBUTIONS ISSUES DE LA CONSULTATION DE JUIN 2021



B – PRINCIPALES CONTRIBUTIONS REÇUES LORS DE LA RÉUNION DU 9 JUIN

➤ PLATANES :

- Pétition pour maintien des platanes malgré le constat sanitaire

➤ VÉLOS :

- Maintien des continuités cyclables (Roue Libre)
- Site propre vélos plutôt qu'espaces mixtes piétons/cycles

➤ TRANSPORT EN COMMUN :

- Favoriser le gain de temps de parcours pour favoriser le report modal (ADTC)
- Gratuité des transport en commun ?

B – PRINCIPALES CONTRIBUTIONS REÇUES SUITE À LA RÉUNION DU 9 JUIN

➤ CIRCULATION :

- Favoriser le report modal en général (marche, vélo, TC)
- Privilégier les solutions alternatives à l'*auto-solisme* (co-voiturage, autopartage)
- Inciter des Plans de Déplacement Entreprises ambitieux
- Favoriser l'itinéraire « Centre Nord » depuis Cognin pour réduire le trafic au centre-ville de Chambéry
- Créer une voie de pré-selection vers sortie 15 sur la VRU
- Privilégier l'accès au centre ville par la sortie « Cassine » et son parking
- Réduire la vitesse de la VRU à 70 km/h

B – PRINCIPALES CONTRIBUTIONS REÇUES SUITE À LA RÉUNION DU 9 JUIN

➤ PLATANES :

- Préservation et pérennité des plantations sur la Ville, donc sur la Boisse
- Abattage MAIS Qualité des aménagements paysagers en entrée/sortie de Ville
- Etat sanitaire et compensation (Grand Chambéry)

➤ VÉLOS :

- Liaisons supplémentaires vers Cassine, Repos, à travers parking Leclerc
- Améliorer les continuités cyclables

➤ TRANSPORT EN COMMUN :

- Mesures incitatives à l'utilisation des TC (gratuité, confort, temps de parcours)
- Favoriser l'offre TC vers le Bourget du Lac
- Envisager des aménagements bus entre Technolac et l'entrée de Chambéry

B – SYNTHÈSE DES CONTRIBUTIONS : LES PROPOSITIONS NON RETENUES

➤ Proposition :

- Solution gardant le projet actuel avec la suppression du séparateur entre la voie bus et VL de l'avenue de la Boisse pour conserver 3 voies.
- Décaler la voirie d'un côté pour préserver un alignement sur deux.
- Réduire la longueur du passage de 3 voies à 2 voies sur l'Avenue de la Boisse.

➤ Proposition :

- Solution avec 1 seule voie sortante sur l'avenue de la Boisse
- Supprimer une voie sortante sur l'Avenue de la Boisse.
- Créer une voie cyclable sur le pont sur La Leysse.
- Transférer le couloir bus à droite coté Leysse sur l'Avenue de la Boisse.

➤ **Ces propositions ont été écartées car techniquement et fonctionnellement non viables.**

B – SYNTHÈSE DES CONTRIBUTIONS : LES PROPOSITIONS ALTERNATIVES RETENUES

➤ Proposition :

- Solution à 1 voie sortante sur l'avenue de la Boisse et report d'une voie sur l'avenue du Grand Verger
- Présélection entre ces 2 voies par un carrefour entre l'Avenue du Grand Verger et la voie nouvelle.
- Maintenir un carrefour à feux au Pont des Chèvres.

➤ Proposition :

- Reporter la circulation de sortie de la ville par l'avenue de Boisse vers la nouvelle voie et l'avenue du Grand Verger et réserver ainsi l'avenue de la Boisse uniquement pour les bus sur 2 voies (double sens) et les 2 roues.
- Sur l'Avenue du Grand Verger: instaurer 2 voies entrantes et 1 voie sortante
- Maintenir un carrefour à feux au pont des Chèvres

II – LES SOLUTIONS ALTERNATIVES :

A – PRÉSENTATION TECHNIQUE



PROJET INITIAL ET VARIANTE PROPOSÉE PAR LA VILLE



Projet initial



Variante 1 : suppression de la voie bus sur l'avenue de la Boisse

VARIANTES ISSUES DES CONTRIBUTIONS

2 variantes issues de la consultation publique ayant comme point commun le **calibrage à 2 voies** de l'Avenue de la Boisse



Variante 2 : **suppression d'une voie sur l'avenue de la Boisse, remplacée par une voie sur l'avenue du Grand Verger**



Variante 3 : **réservation de l'avenue de la Boisse aux bus et vélos** et utilisation de l'itinéraire Grand Verger/voie nouvelle/Boisse pour les échanges entre la VRU et le secteur gare

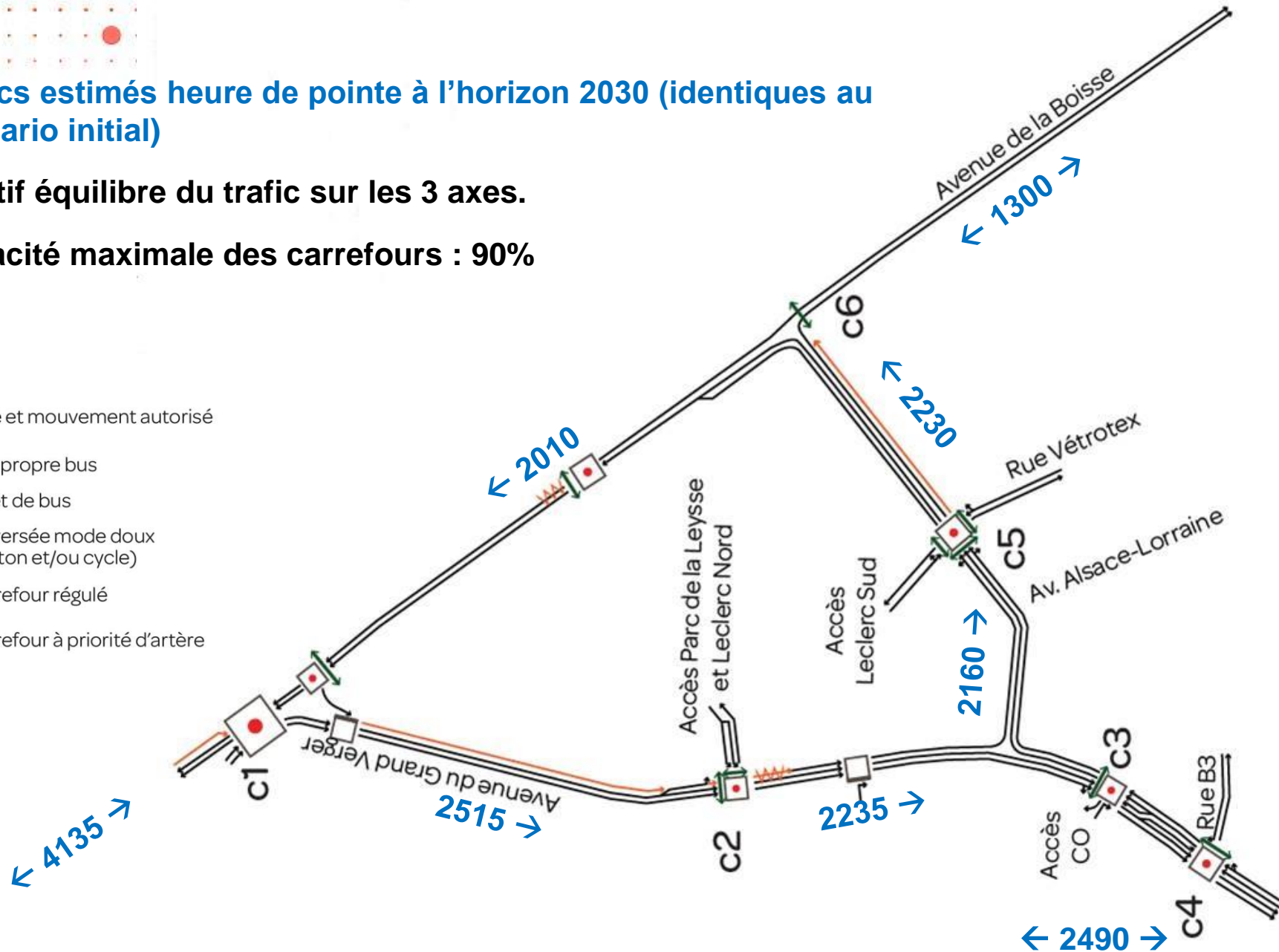
DIMENSIONNEMENT DU RÉSEAU ROUTIER DE LA VARIANTE 1

Traffics estimés heure de pointe à l'horizon 2030 (identiques au scénario initial)

Relatif équilibre du trafic sur les 3 axes.




Capacité maximale des carrefours : 90%

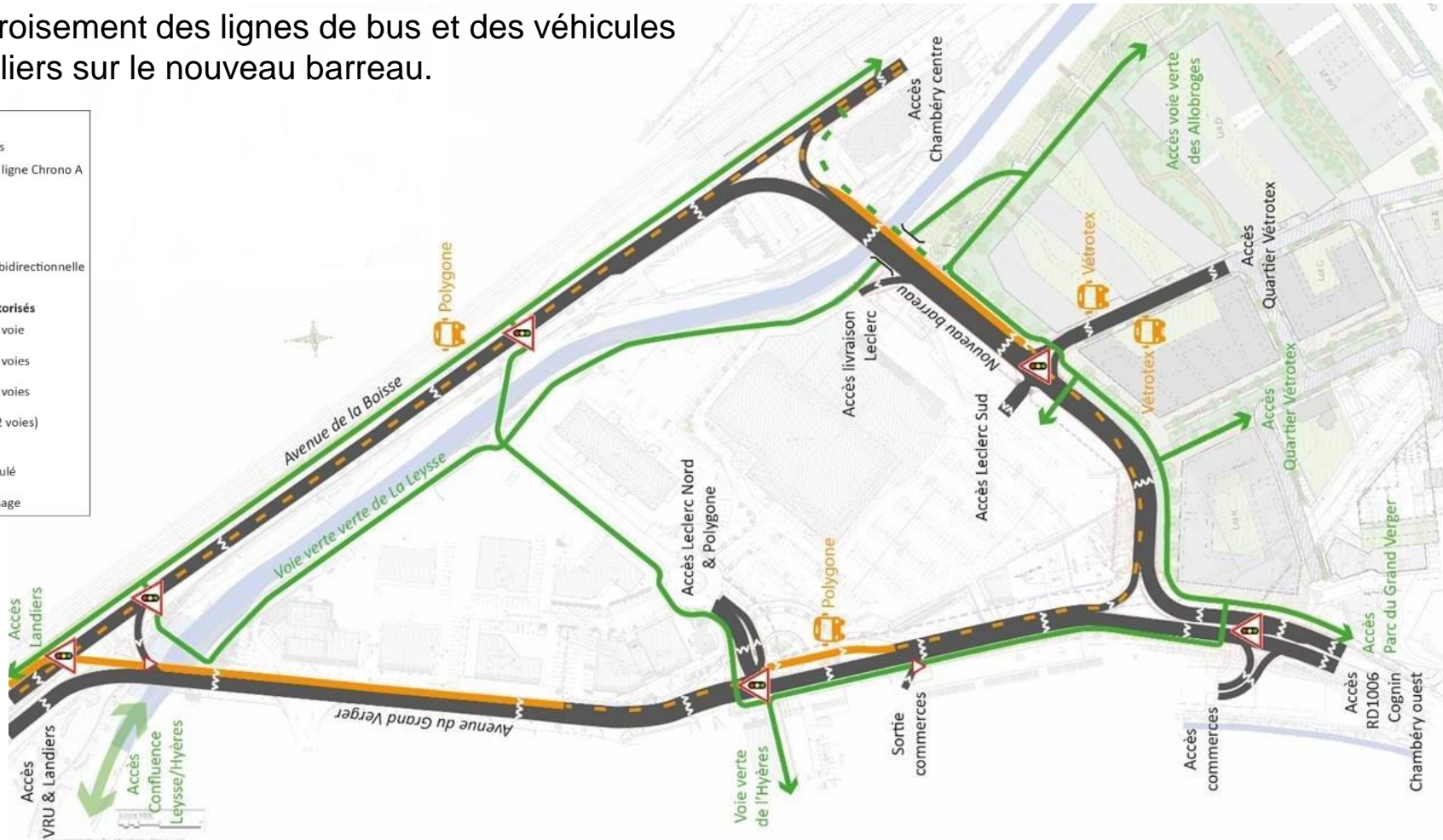
- Voie et mouvement autorisé
- Site propre bus
- W Arrêt de bus
- ↕ Traversée mode doux (piéton et/ou cycle)
- ◻ Carrefour régulé
- ◻ Carrefour à priorité d'artère



DÉTAILS DE LA VARIANTE 1

- Création d'un site propre bus entrant sur l'Avenue du Grand Verger.
- Suppression soit d'une piste cyclable, soit d'une noue plantée sur l'Avenue du Grand Verger.
- Déconnexion des arrêts de bus Polygone.
- Inversion du sens du site propre bus sur le nouveau pont.
- Entrecroisement des lignes de bus et des véhicules particuliers sur le nouveau barreau.

Transports publics	
	Site propre bus
	Parcours de la ligne Chrono A en site mixte
	Arrêt de bus
Vélo	
	Voie verte ou piste cyclable bidirectionnelle
	Trottoir mixte
Transports individuels motorisés	
	Sens unique 1 voie
	Sens unique 2 voies
	Sens unique 3 voies
	Double sens (2 voies)
Carrefour	
	Carrefour régulé
	Cédez-le-passage



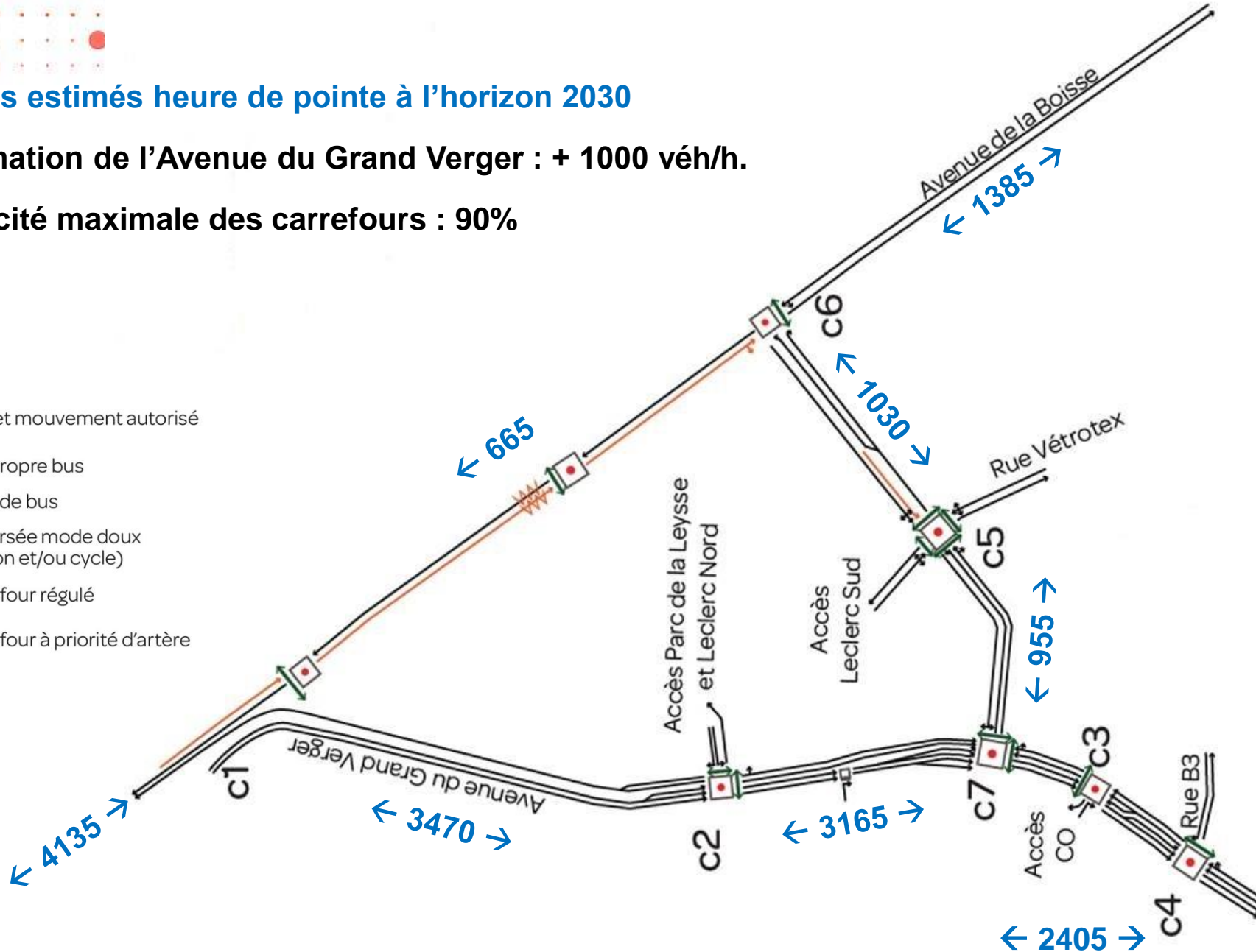
DIMENSIONNEMENT DU RÉSEAU ROUTIER DE LA VARIANTE 2

Traffics estimés heure de pointe à l'horizon 2030

Affirmation de l'Avenue du Grand Verger : + 1000 véh/h.


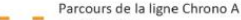


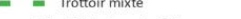






Capacité maximale des carrefours : 90%

- Voie et mouvement autorisé
- Site propre bus
- W Arrêt de bus
- ↕ Traversée mode doux (piéton et/ou cycle)
- ◻ Carrefour régulé
- ◻ Carrefour à priorité d'artère



DÉTAILS DE LA VARIANTE 2

- Réservation de l'actuelle voie entrante sur l'Avenue de la Boisse aux bus.
- Maintien des arrêts Polygone en co-visibilité.
- Création de deux nouveaux carrefours à feux entre Voie nouvelle/Grand Verger et Voie nouvelle/Boisse.
- Calibrage à 6 voies de la partie sud de l'Avenue du Grand Verger.
- Calibrage à 5 voies de la partie centrale de l'Avenue du Grand Verger.
- Traversée cycle et piétonne du carrefour Grand Verger/Montreuil en deux temps.

Transports publics	
	Site propre bus
	Parcours de la ligne Chrono A en site mixte
	Arrêt de bus
Vélo	
	Voie verte ou piste cyclable bidirectionnelle
	Trottoir mixte
Transports individuels motorisés	
	Sens unique 1 voie
	Sens unique 2 voies
	Sens unique 3 voies
	Double sens (2 voies)
Carrefour	
	Carrefour régulé
	Cédez-le-passage



DIMENSIONNEMENT DU RÉSEAU ROUTIER DE LA VARIANTE 3

Trafics estimés heure de pointe à l'horizon 2030

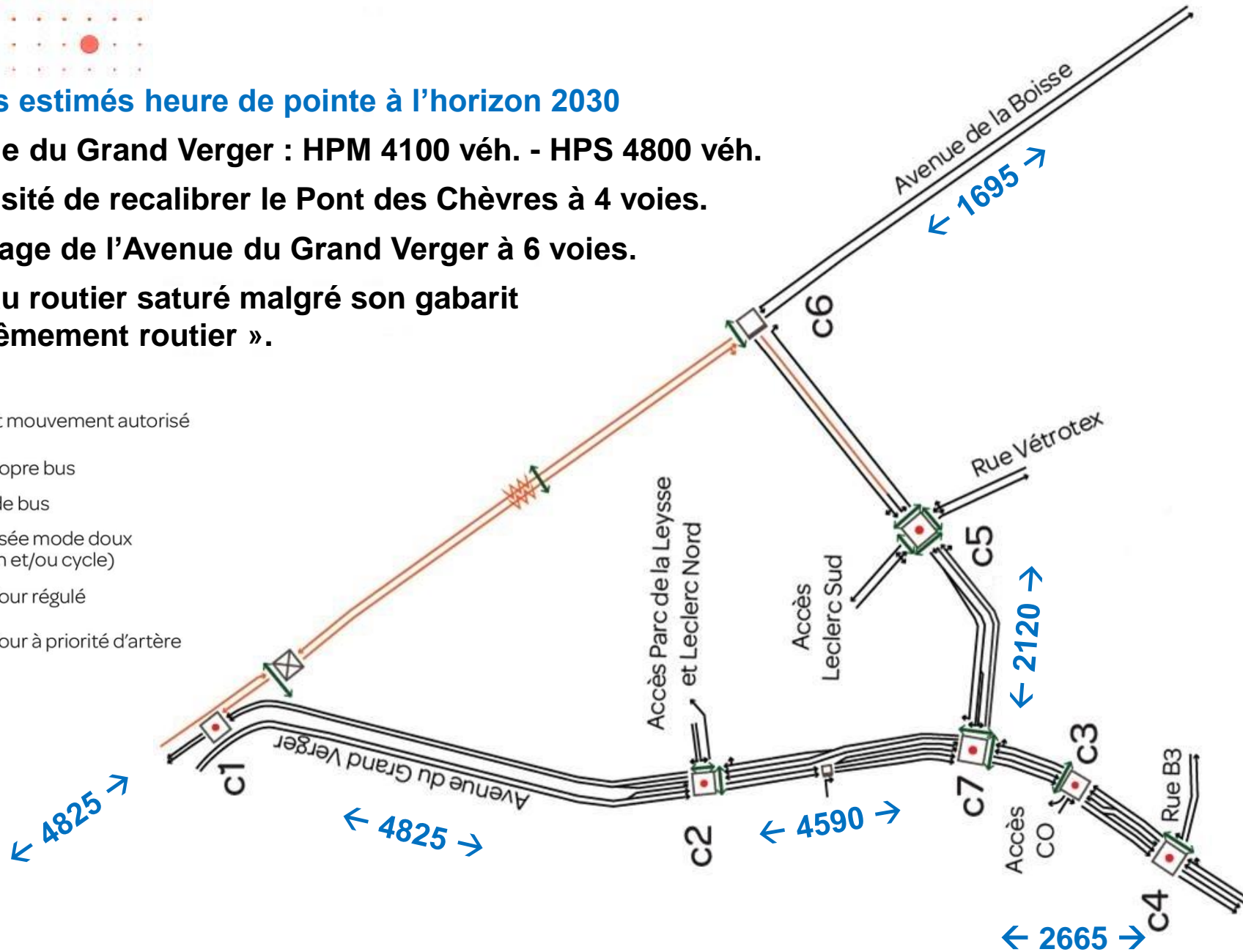
Avenue du Grand Verger : HPM 4100 véh. - HPS 4800 véh.

Nécessité de recalibrer le Pont des Chèvres à 4 voies.

Calibrage de l'Avenue du Grand Verger à 6 voies.

Réseau routier saturé malgré son gabarit
« extrêmement routier ».

- Voie et mouvement autorisé
- Site propre bus
- W Arrêt de bus
- ↕ Traversée mode doux (piéton et/ou cycle)
- Carrefour régulé
- Carrefour à priorité d'artère



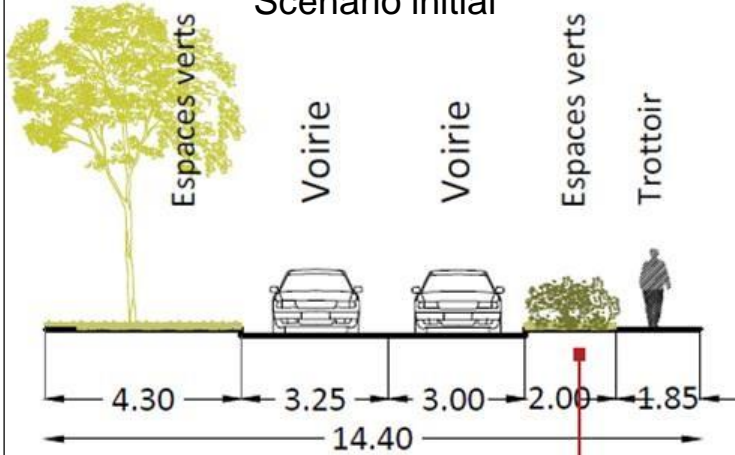
ÉTUDE DE FAISABILITÉ SPATIALE ET ÉVALUATION MULTICRITÈRES

Compte tenu du dimensionnement nécessaire au fonctionnement de la variante 3, ce scénario a été écarté à ce stade des études.

La solution de base et les variantes 1 et 2 ont été soumises aux études de faisabilité spatiale et à l'évaluation multicritères.

PROFILS EN TRAVERS AVENUE DU GRAND VERGER NORD

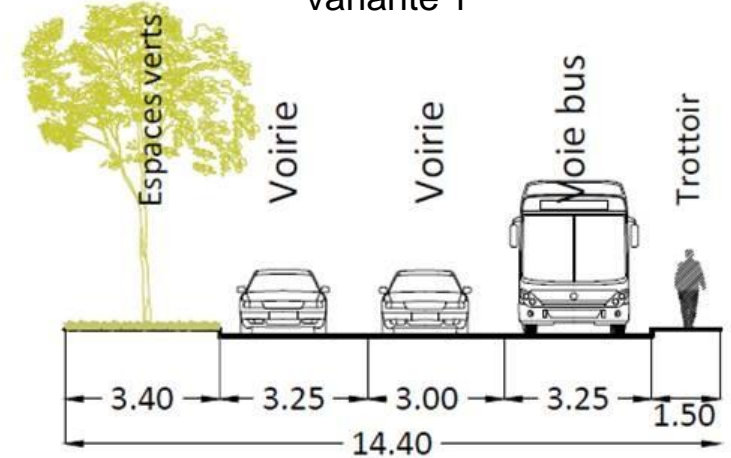
Scénario initial



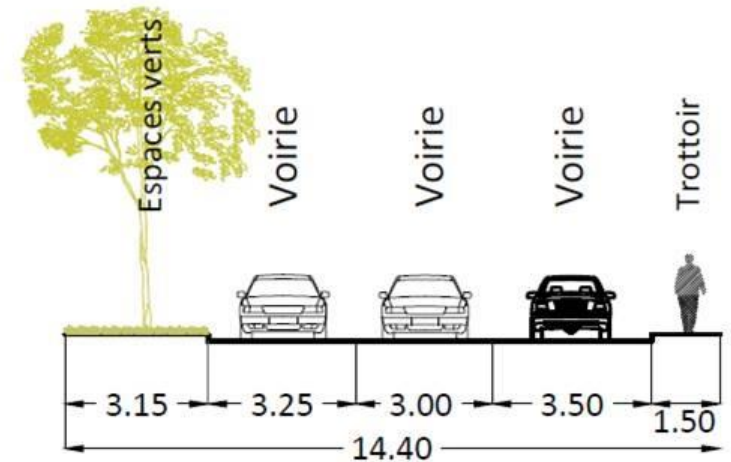
Potentielle voie verte si nous paysagère décalée à l'ouest



Variante 1

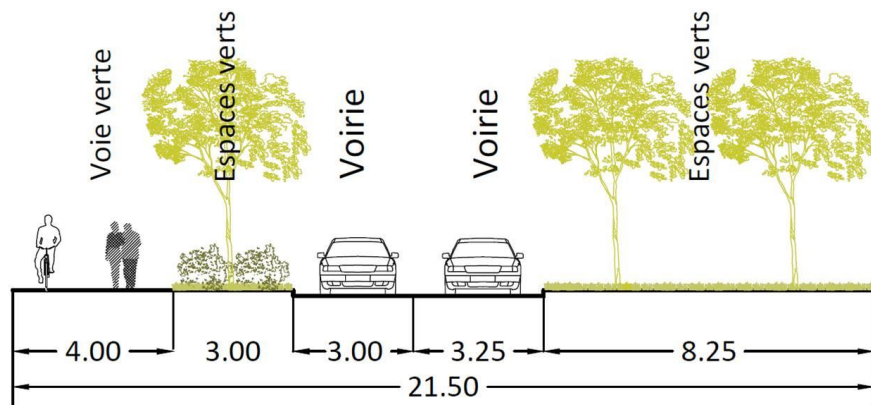


Variante 2

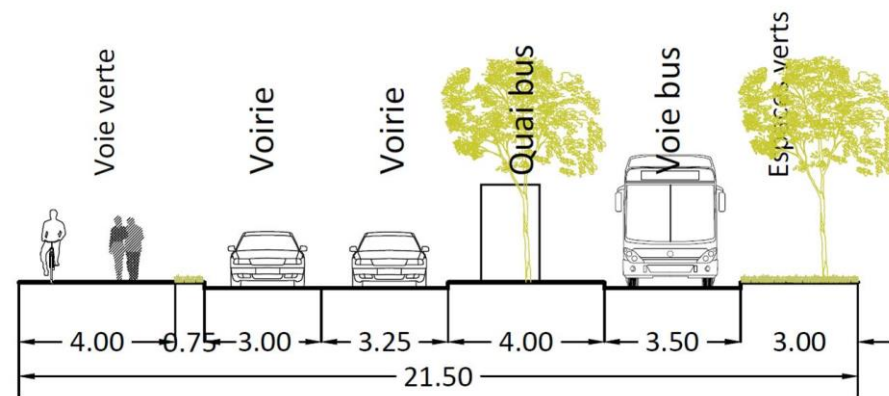


PROFILS EN TRAVERS AVENUE DU GRAND VERGER SUD

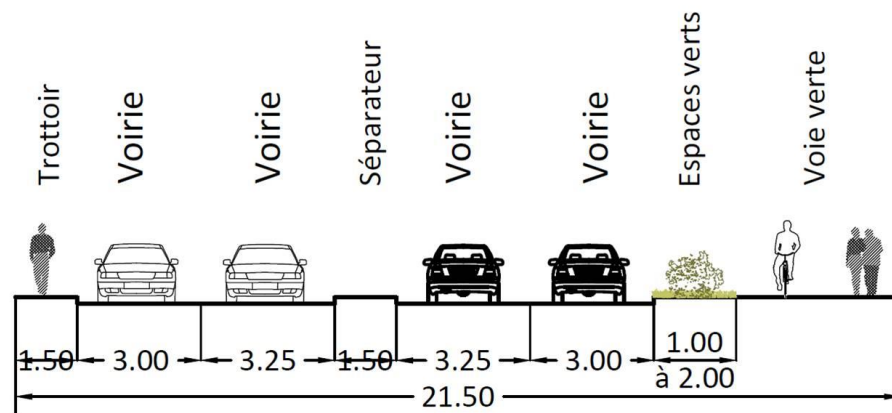
Scénario initial



Variante 1



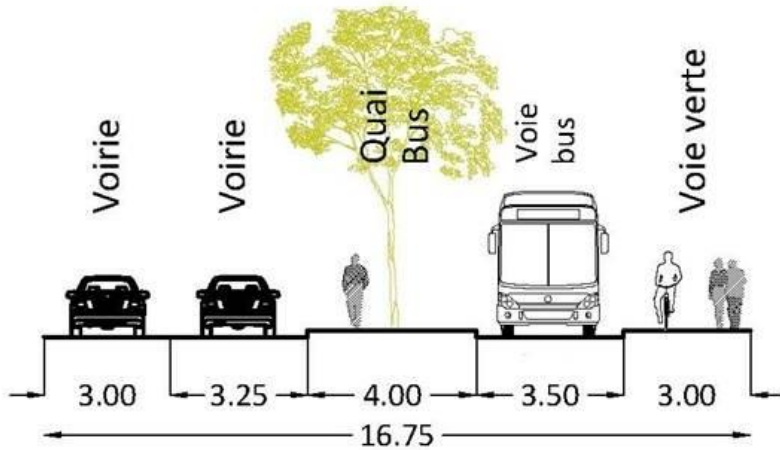
Variante 2



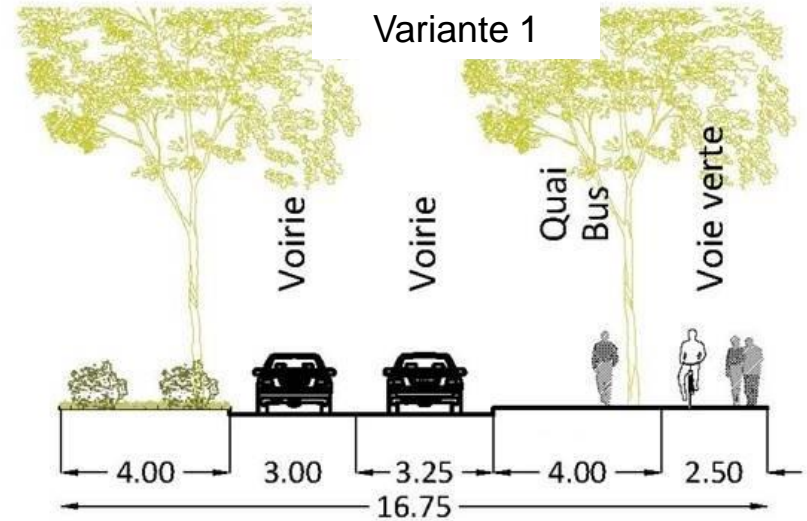
PROFILS EN TRAVERS AVENUE DE LA BOISSE

SECTION PASSERELLE MÉTALLIQUE ET ARRÊT TC POLYGONE

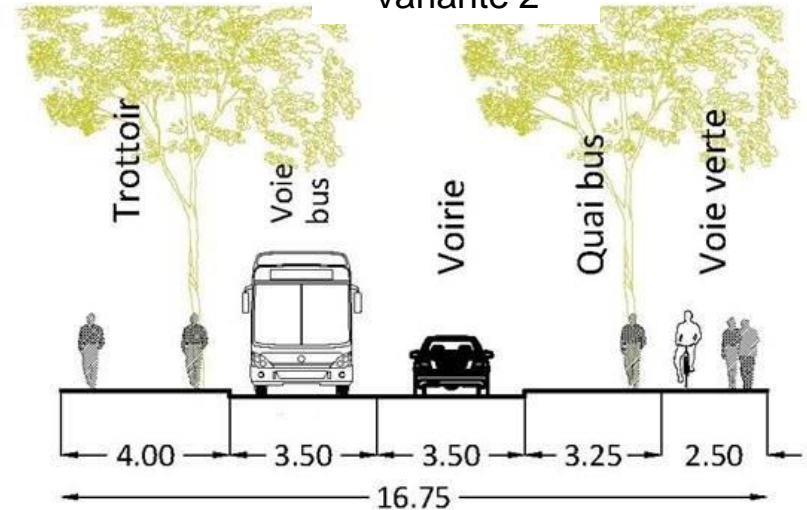
Scénario initial



Variante 1



Variante 2



II – LES SOLUTIONS ALTERNATIVES :

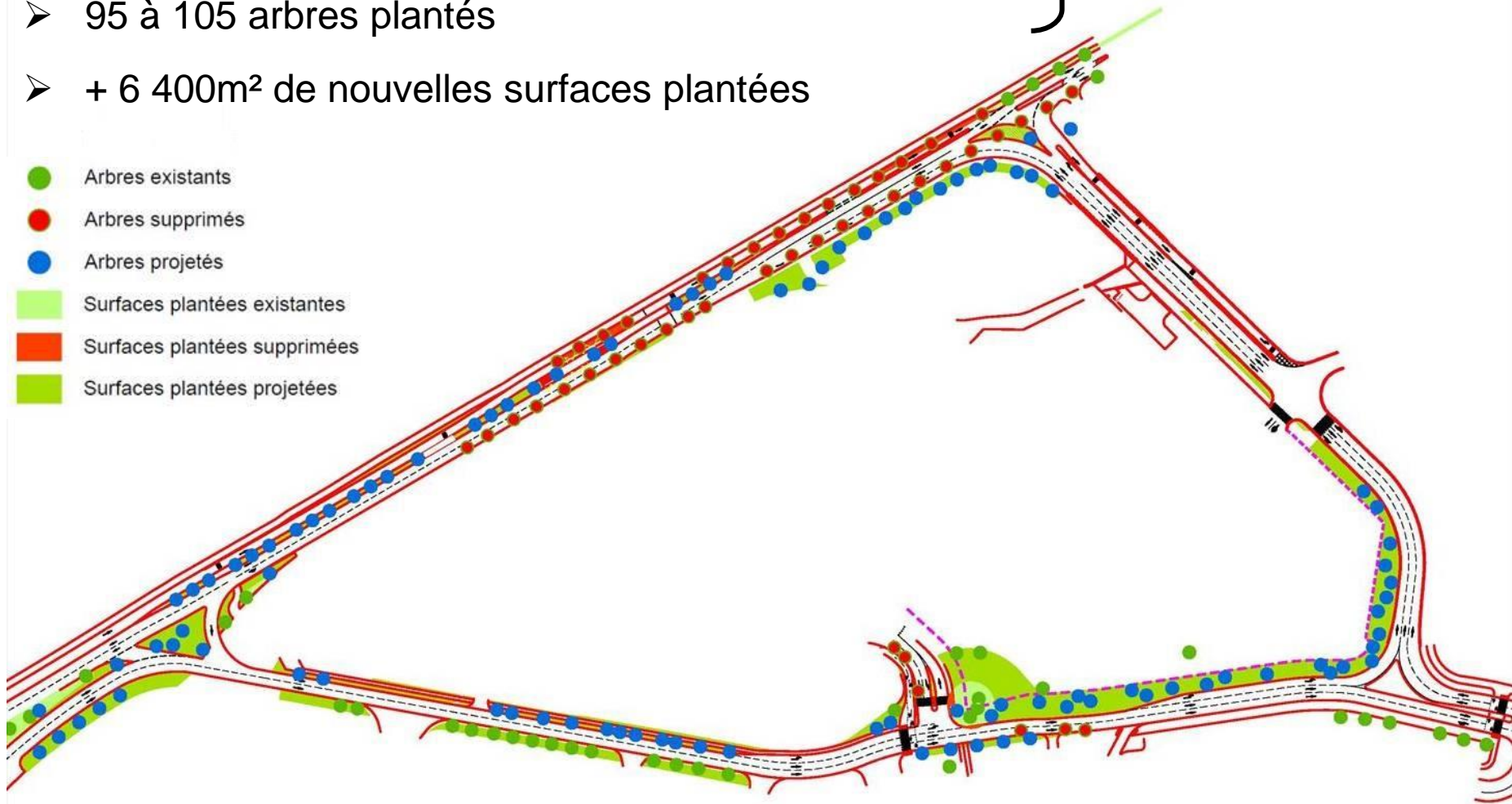
B – PRÉSENTATION DE L'ANALYSE MULTICRITÈRES



IMPACTS SUR LA VÉGÉTATION - SCÉNARIO DE BASE

- 45 arbres supprimés dont 39 sur l'Avenue de la Boisse
 - 5 platanes conservés dont 3 pour plus de 5 ans
 - 95 à 105 arbres plantés
 - + 6 400m² de nouvelles surfaces plantées
- } + 50 arbres

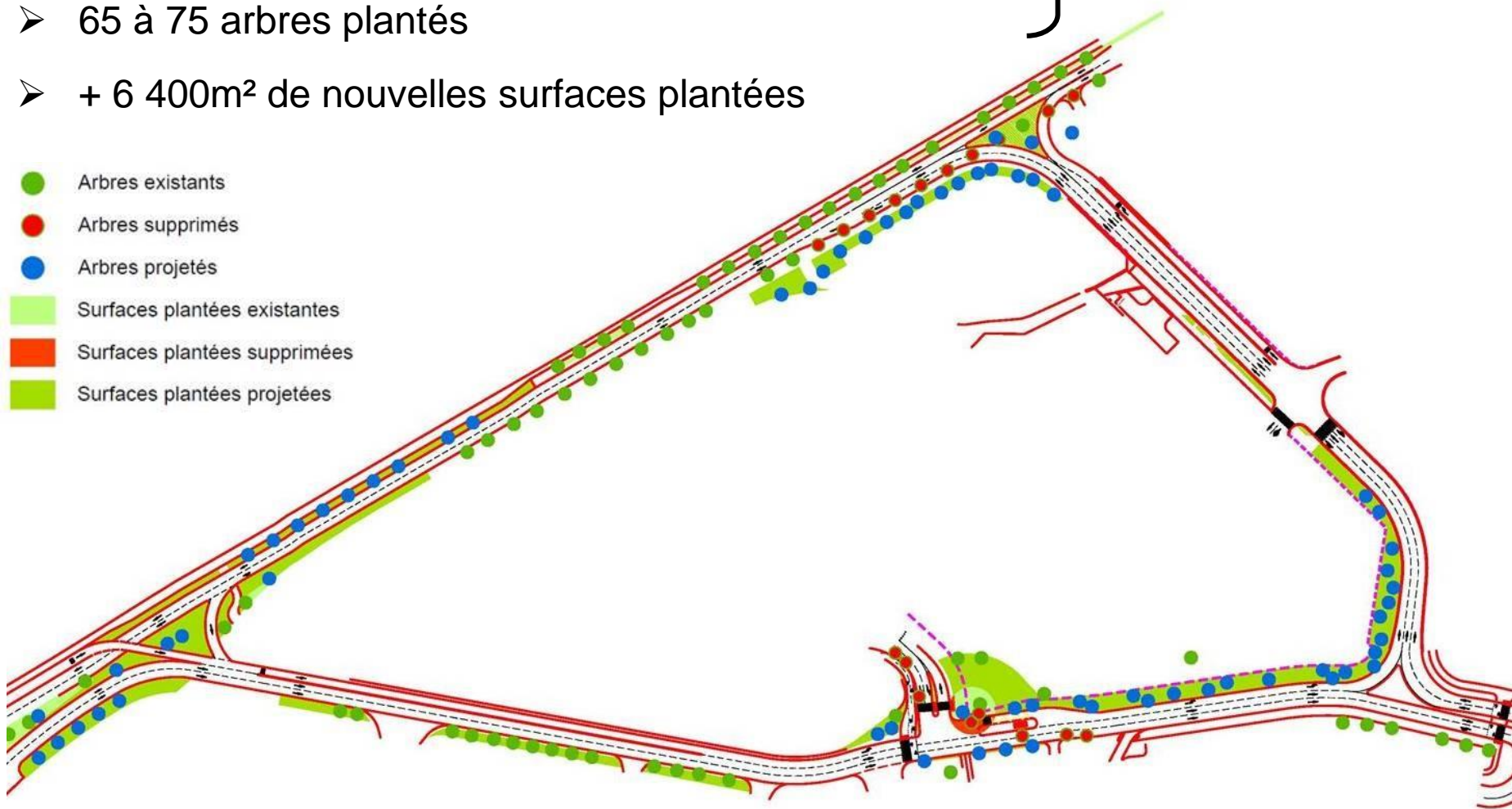
- Arbres existants
- Arbres supprimés
- Arbres projetés
- Surfaces plantées existantes
- Surfaces plantées supprimées
- Surfaces plantées projetées



IMPACTS SUR LA VÉGÉTATION – VARIANTE 1

- 18 arbres supprimés dont 10 sur l'Avenue de la Boisse
 - 34 platanes conservés dont 16 pour plus de 5 ans
 - 65 à 75 arbres plantés
 - + 6 400m² de nouvelles surfaces plantées
- } + 50 arbres

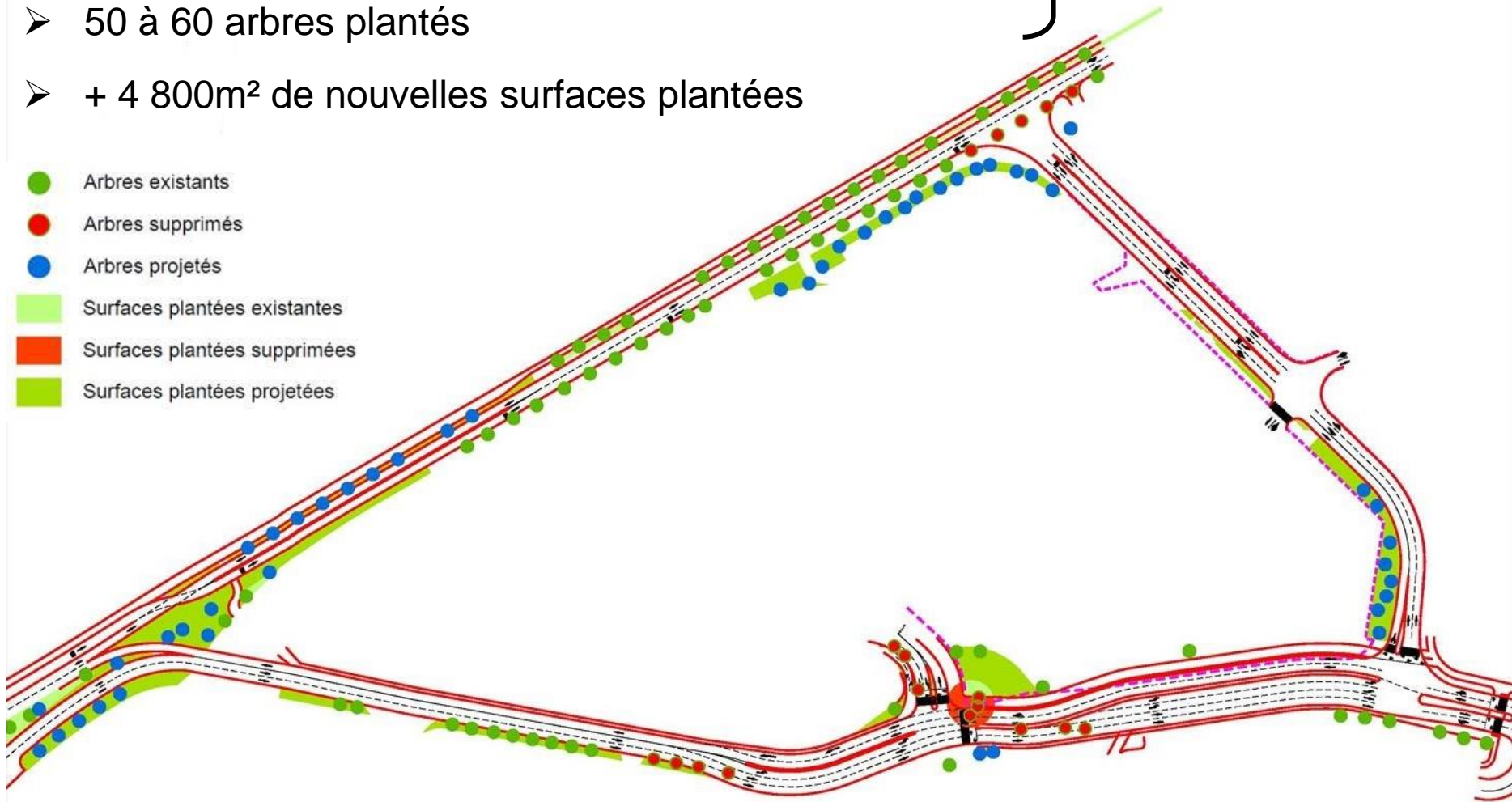
- Arbres existants
- Arbres supprimés
- Arbres projetés
- Surfaces plantées existantes
- Surfaces plantées supprimées
- Surfaces plantées projetées



IMPACTS SUR LA VÉGÉTATION – VARIANTE 2

- 18 arbres supprimés dont 5 sur l'Avenue de la Boisse
 - 39 platanes conservés dont 16 pour plus de 5 ans
 - 50 à 60 arbres plantés
 - + 4 800m² de nouvelles surfaces plantées
- } + 30 arbres

- Arbres existants
- Arbres supprimés
- Arbres projetés
- Surfaces plantées existantes
- Surfaces plantées supprimées
- Surfaces plantées projetées



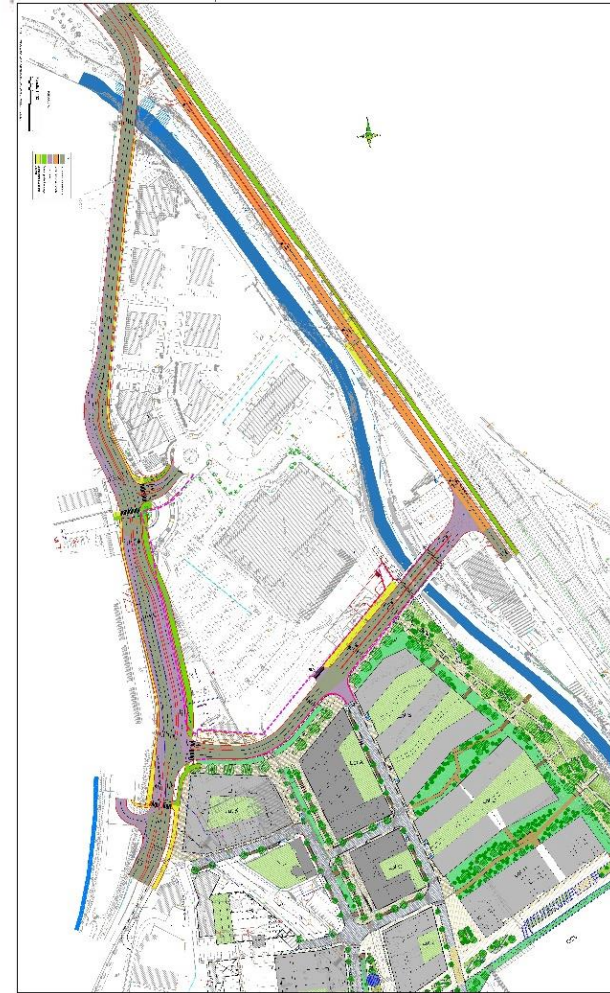
ESTIMATION DES COÛTS DE RÉALISATION



Scénario initial
5 400 000 € HT



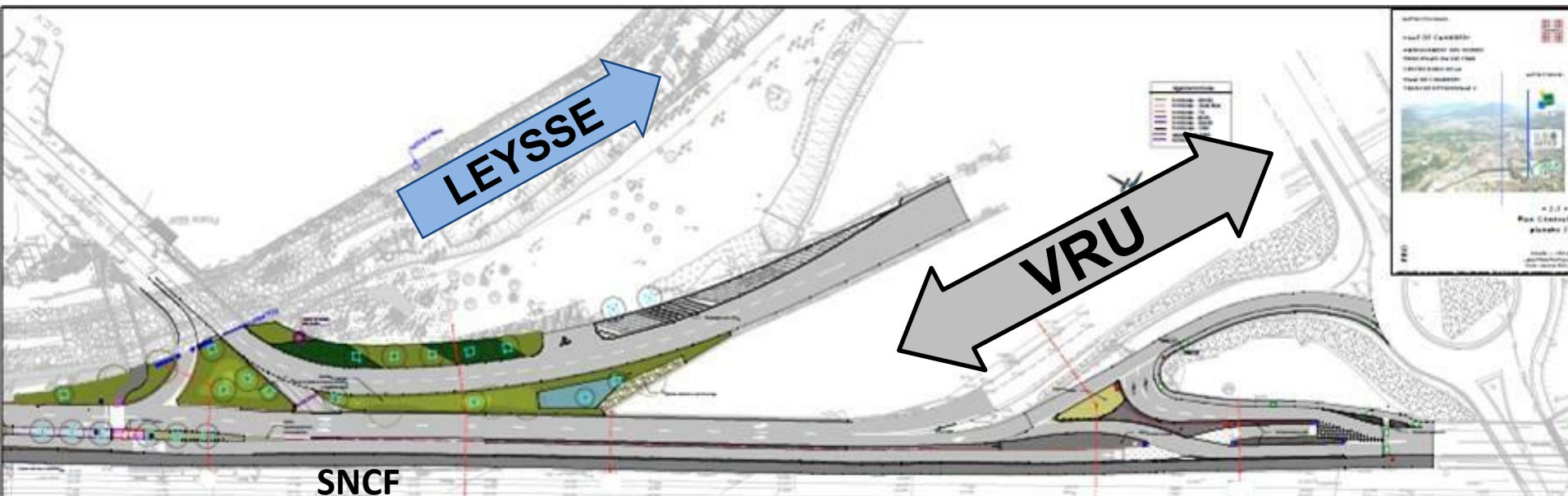
Variante 1
4 900 000 € HT



Variante 2
6 250 000 € HT

TEMPS DE PARCOURS DES BUS À L'HEURE DE POINTE

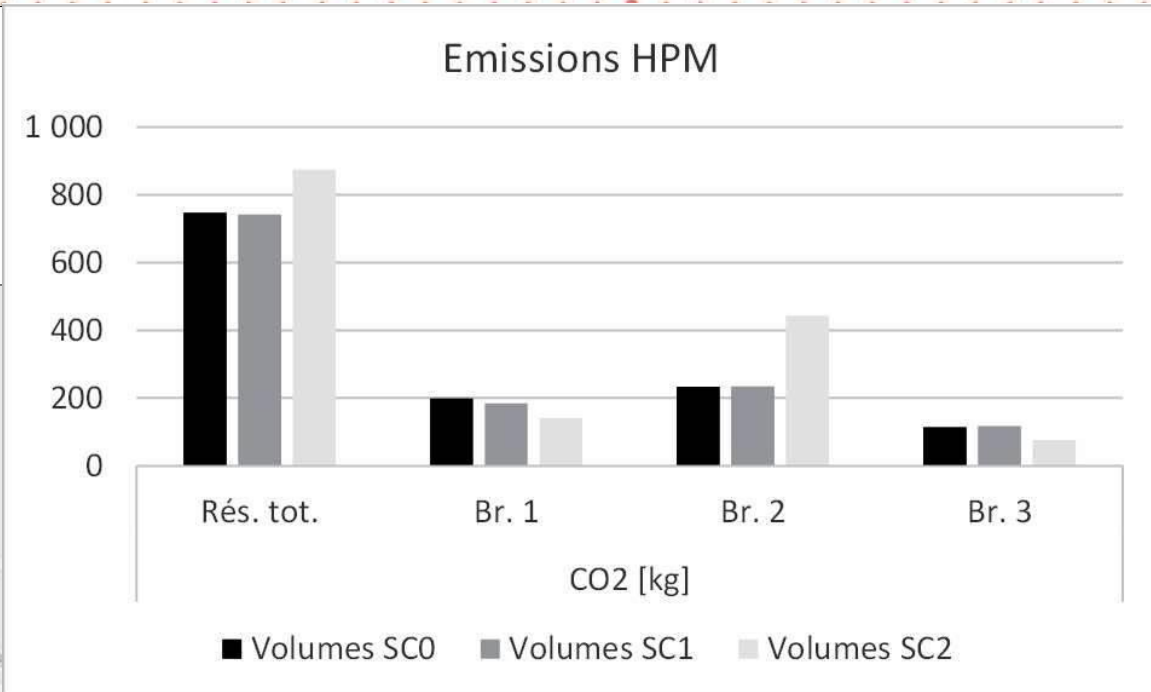
- La création d'une voie bus en site propre entre l'Avenue des Landiers et le Pont des Chèvres permet aux bus de ne plus passer par les 2 giratoires de l'échangeur de la Boisse surplombant la VRU. Cet aménagement est présent dans tous les scénarios.
- La voie bus en site propre entre le Pont des Chèvres et le nouveau pont est présente dans la solution initiale et la variante 2.



TEMPS DE PARCOURS DE LA LIGNE CHRONO A SENS TECHNOLAC-GARE (NORD-SUD)

- Situation actuelle : T0
- T0 : Technolac-Gare environ 22 min / Chamnord-Gare environ 10 min
- Situation future avec solution initiale :
 - T0 – 2 min en moyenne
 - T0 – 5 à 6 min en heures de pointe
- Situation future avec Variante 1 :
 - T0 – 52 sec en moyenne
 - T0 – 2 à 3 min en heures de pointe
- Situation future avec Variante 2 :
 - T0 – 2 min en moyenne
 - T0 – 5 à 6 min en heures de pointe

IMPACTS SUR LES ÉMISSIONS DE GAZ À EFFET DE SERRE (GES)



- Le scénario de base et la variante 1 ont des effets semblables.
- La variante 2 émet environ 10% de CO2 supplémentaire à l'Heure de Pointe.
- La variante 2 engendre de moindres émissions sur l'avenue de la Boisse (branche 1) et le nouveau barreau (branche 3) mais double les émissions sur l'avenue Grand Verger (branche 2).

II – LES SOLUTIONS ALTERNATIVES :

C – PRÉSENTATION DU TABLEAU D'ANALYSE MULTICRITERES



ANALYSE MULTICRITÈRES – CRITÈRES D'ÉVALUATION

Critères d'évaluation retenus	Notation		
	-	=	+
Faisabilité spatiale			
Impacts fonciers	impact fort	impact modeste	aucun impact
Coûts	plus couteux	coûts semblables	moins couteux
Impacts environnementaux			
Espaces verts	plus imperméable	semblable	moins imperméable
Arbres général	moins planté	semblable	plus planté
Platanes de l'avenue de la Boisse (hors prise en compte des enjeux sanitaires)	abattages nombreux	abattages Faibles	abattages modestes
Emission de GES	plus impactant	impact égal	moins impactant
Impacts fonctionnels TC			
Temps de parcours synchro	plus lents	semblables	plus rapide
Longueurs d'itinéraires et coûts d'exploitation (base évaluation Synchro)	plus longs	semblable	moins longs
Lisibilité du réseau synchro	moins lisible	semblable	plus lisible
Impacts fonctionnels modes actifs			
Qualité du réseau piéton	moins dense et sûre	semblable	plus dense et sûre
Qualité du réseau cycle	moins dense et sûre	semblable	plus dense et sûre
Impacts fonctionnels VP			
Fluidité & Temps de parcours VP	plus lents	semblables	plus rapide
Connexions, lisibilité du réseau	plus longs	semblable	moins longs

SYNTHÈSE DE L'ANALYSE MULTICRITÈRES – SOLUTION INITIALE

Critères d'évaluation retenus	SCENARIO DE BASE	
	Evaluation	Commentaire
Faisabilité spatiale		
Impacts fonciers	=	400m ² environ (sur des emprises dont la mutation est programmée.
Coûts	=	5 400 000 €
Impacts environnementaux		
Espaces verts	+	Bilan : +6400m ² d'espaces verts
Arbres général	+	Bilan : +50 arbres planté ; 3 platanes durablement sauvés
Platanes de l'avenue de la Boisse (hors prise en compte des enjeux sanitaires)	-	39 platanes abattus
Emission de GES	=	environ 1600 kg de CO2 produits chaque jour à chaque heure de pointe.
Impacts fonctionnels TC		
Temps de parcours synchro	+	Scénario le plus performant sur toutes les liaisons. Site propre intégral en N>S. Temps gagné d'au moins 2 minutes (Synchro) voir plus aux HP.
Longueurs d'itinéraires et coûts d'exploitation (base évaluation Synchro)	+	Même nombre de véhicules utiles. -13000km/an (par rapport à la situation actuelle)
Lisibilité du réseau synchro	+	Maintien des arrêts sur leurs position, quai unique.
Impacts fonctionnels modes actifs		
Qualité du réseau piéton	+	Toutes les voies sont bordées d'un cheminement piéton confortable, les traversées des voies principales sont régulées.
Qualité du réseau cycle	=	Schéma directeur cyclable respecté, amélioration du confort de VV la Boisse, aménagement possible sur GV nord (si suppression de la noue plantée). Attention l'aménagement de la piste cyclable GV nord implique la suppression de 15 arbres et de 600 m ² d'espaces verts.
Impacts fonctionnels VP		
Fluidité & Temps de parcours VP	+	Suppression des rétentions en entrée de ville et sur la VRU.
Connexions, lisibilité du réseau	+	Toutes les connexions sont permises, création d'un lien Boisse > Polygone.

SYNTHÈSE DE L'ANALYSE MULTICRITÈRES – VARIANTE 1

Critères d'évaluation retenus	VARIANTE 1	
	Evaluation	Commentaire
Faisabilité spatiale		
Impacts fonciers	=	940m ² environ (sur des emprises dont la mutation est programmée).
Coûts	+	4 900 000 €
Impacts environnementaux		
Espaces verts	+	Bilan : +6400m ² d'espaces verts
Arbres général	+	Bilan : +50 arbres plantés ; 16 platanes durablement sauvés
Platanes de l'avenue de la Boisse (hors prise en compte des enjeux sanitaires)	=	10 platanes abattus
Emission de GES	=	environ 1600 kg de CO2 produits chaque jour à chaque heure de pointe.
Impacts fonctionnels TC		
Temps de parcours synchro	=	Mauvaise performance de la Chrono A N>S La Chrono A est soumise aux aléas de la fluidité du trafic sur le nouveau barreau.
Longueurs d'itinéraires et coûts d'exploitation (base évaluation Synchro)	=	- 3 500km/an (par rapport à la situation actuelle). Les aléas de la fluidité sur le nouveau barreau sont susceptibles d'avoir un impact sur les coûts d'exploitation (véhicule supplémentaire) et la fréquentation du réseau. Entrecroisement complexe sur le nouveau barreau.
Lisibilité du réseau synchro	-	Déconnexion des arrêts A/R.
Impacts fonctionnels modes actifs		
Qualité du réseau piéton	+	Toutes les voies sont bordées d'un cheminement piéton confortable, les traversées des voies principales sont régulées.
Qualité du réseau cycle	=	Respect du schéma directeur cyclable sauf sur GV Nord (liaison impossible si site propre TC).
Impacts fonctionnels VP		
Fluidité & Temps de parcours VP	+	Suppression des rétentions en entrée de ville et sur la VRU.
Connexions, lisibilité du réseau	+	Toutes les connexions sont permises, création d'un lien Boisse > Polygone.

SYNTHÈSE DE L'ANALYSE MULTICRITÈRES – VARIANTE 2

Critères d'évaluation retenus	Variante 2	
	Evaluation	Commentaire
Faisabilité spatiale		
Impacts fonciers	-	2500m ² environ (sur des emprises dont la mutation n'était pas programmée).
Coûts	-	6 250 000 €
Impacts environnementaux		
Espaces verts	=	Bilan : + 4800 m ² d'espaces verts
Arbres général	+	Bilan de +30 arbres plantés ; 16 platanes durablement sauvés
Platanes de l'avenue de la Boisse (hors prise en compte des enjeux sanitaires)	+	5 platanes abattus
Emission de GES	-	environ 1800 kg de CO ₂ produits chaque jour à chaque heure de pointe principalement sur GV.
Impacts fonctionnels TC		
Temps de parcours synchro	=	Un carrefour à feux supplémentaire sur l'av. de la Boisse et Ligne 2 dégradée en S>N.
Longueurs d'itinéraires et coûts d'exploitation (base évaluation Synchro)	=	Non évalué par Synchro à ce stade.
Lisibilité du réseau synchro	+	Maintien des arrêts sur leurs positions, quai en face à face.
Impacts fonctionnels modes actifs		
Qualité du réseau piéton	=	Confort modeste des cheminements sur l'avenue Grand Verger calibrée à 6 voies VP.
Qualité du réseau cycle	-	Respect du schéma directeur cyclable sauf sur GV Nord (liaison impossible si 3 voies VP). Traversée du carrefour Montreuil en deux temps.
Impacts fonctionnels VP		
Fluidité & Temps de parcours VP	=	Suppression des rétentions sur la VRU, mais temps de parcours Pont des Chèvres > Boisse environ 2X plus long que SO et V1
Connexions, lisibilité du réseau	-	Connexion avec la zone de livraison Leclerc complexe. Connexion "commerces ouest" Polygone via Louis Sève. Complexité de la desserte des îlots ouest de GV nord (demi-tour via l'échangeur). Condition de sécurité VP médiocre sur le carrefour Grand Verger / nouveau barreau (régulation en décalage à la fermeture sur une 2X2 voies).

SYNTHÈSE DE L'ANALYSE MULTICRITÈRES

Critères d'évaluation retenus		SCENARIO DE BASE	VARIANTE 1	VARIANTE 2
		Evaluation	Evaluation	Evaluation
Faisabilité spatiale	Rang sur le critère ->	2	1	3
	Impacts fonciers	=	=	-
	Coûts	=	+	-
Impacts environnementaux	Rang sur le critère ->	2	1	3
	Espaces verts	+	+	=
	Arbres général	+	+	+
	Platanes de l'avenue de la Boisse (hors prise en compte des enjeux sanitaires)	-	=	+
	Emission de GES	=	=	-
Impacts fonctionnels TC	Rang sur le critère ->	1	3	2
	Temps de parcours synchro	+	=	=
	Longueurs d'itinéraires et coûts d'exploitation (base évaluation Synchro)	+	=	=
	Lisibilité du réseau synchro	+	-	+
Impacts fonctionnels modes actifs	Rang sur le critère ->	1	2	3
	Qualité du réseau piéton	+	+	=
	Qualité du réseau cycle	=	=	-
Impacts fonctionnels VP	Rang sur le critère ->	1	1	3
	Fluidité & Temps de parcours VP	+	+	=
	Connexions, lisibilité du réseau	+	+	-

RÈGLE DU JEU DES INTERVENTIONS

- Interventions synthétiques limitées à 2 min/pers
 - Reformulation avant la prise de note
 - Prise de note par les services

IV. CONCLUSIONS



PROCHAINES ÉTAPES, CALENDRIER PRÉVISIONNEL

13 avril 2022

Réunion Publique

Mise en ligne de la présentation

Transmission des observations jusqu'au 8 mai sur

<https://participons.chambery.fr/processes/Amenagement-Boisse>

Mai/juin 2022

Synthèse et mise en ligne des observations

Juillet 2022

Décision finale

La décision finale sera prise en concertation avec nos partenaires et co-financeurs de Grand Chambéry et du Conseil Départemental de la Savoie.

Automne 2022

Reprise du projet

Été 2023

Travaux