

1^{ères} **Rencontres** *du Réseau vélo et marche* **Annemasse**



**01 > 03
octobre
2025**



 Annemasse **Agglo**

hautesavoie
le Département

Transformation du réseau routier pour le vélo, en configuration contrainte hors agglomération



Transformation du réseau routier pour le vélo en configuration contrainte hors agglomération



Thomas JOUANNOT

*Directeur de projets modes
actifs
Cerema*



Nicolas MERCAT

*Maire
Le Bourget du Lac*



Didier CAUDOUX

*Inspecteur général des routes
DGITM*



Alice LOUIS

*Cheffe de projet vélo
Syndicat Mixte des Mobilités de
l'Aire Grenobloise*



Axel THIEULIN

*Chef de projet aménagement
et usages de la voirie
Cerema DTER Centre-Est*



Cécile REBOUT

*Animatrice de la politique
cyclable
Finistère*

1^{ères} **Rencontres** *du Réseau vélo et marche* **Annemasse**



**01 > 03
octobre
2025**



 Annemasse **Agglo**

hautesavoie
le Département

**Reconfigurer le profil en travers pour
donner de la place aux modes actifs**
Cas de Grand Lac (Savoie) sur la RD 1201



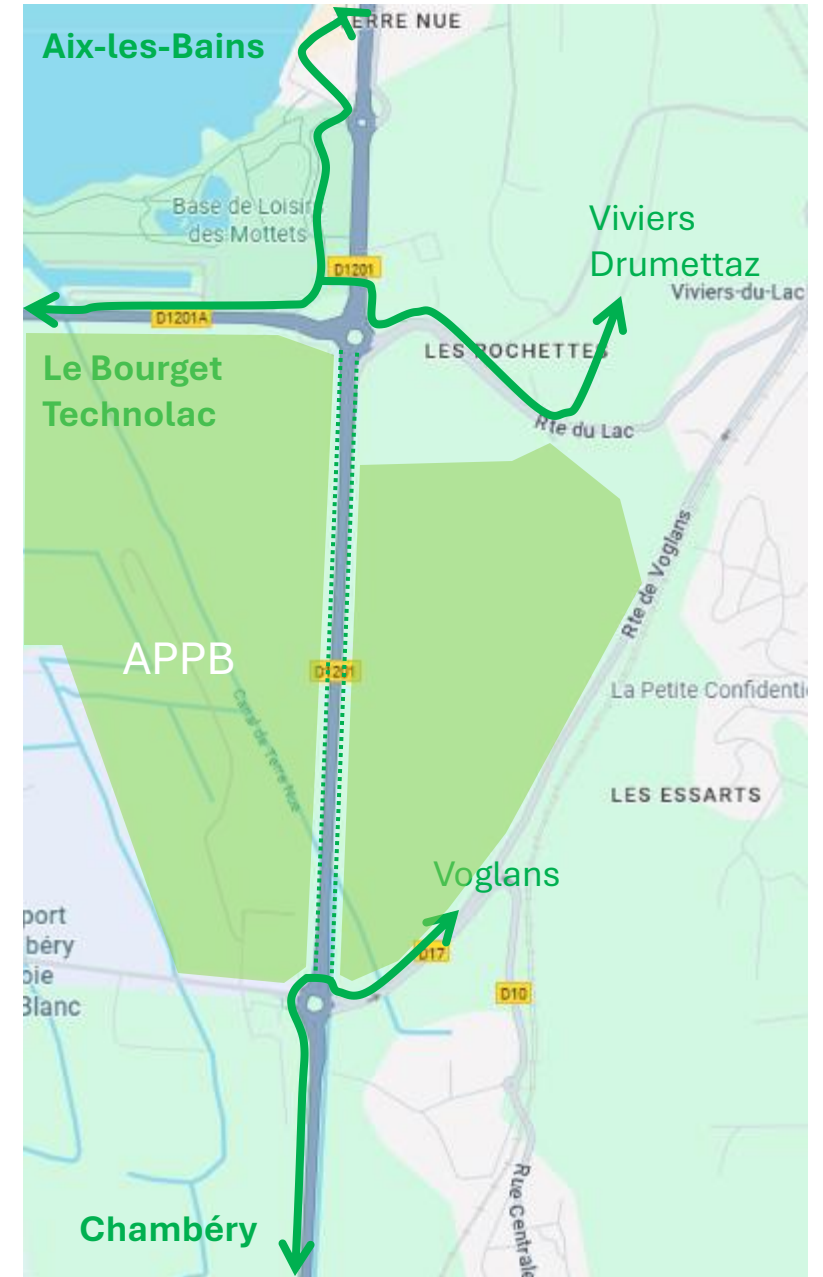
Reconfigurer le profil en travers pour donner de la place aux modes actifs

Cas de Grand Lac (Savoie)

sur la RD 1201



1,1 km
24 000 véh/j
28 000 en sem
V85 : 74 km/h
1,4% PL



Reconfigurer le profil en travers pour donner de la place aux modes actifs

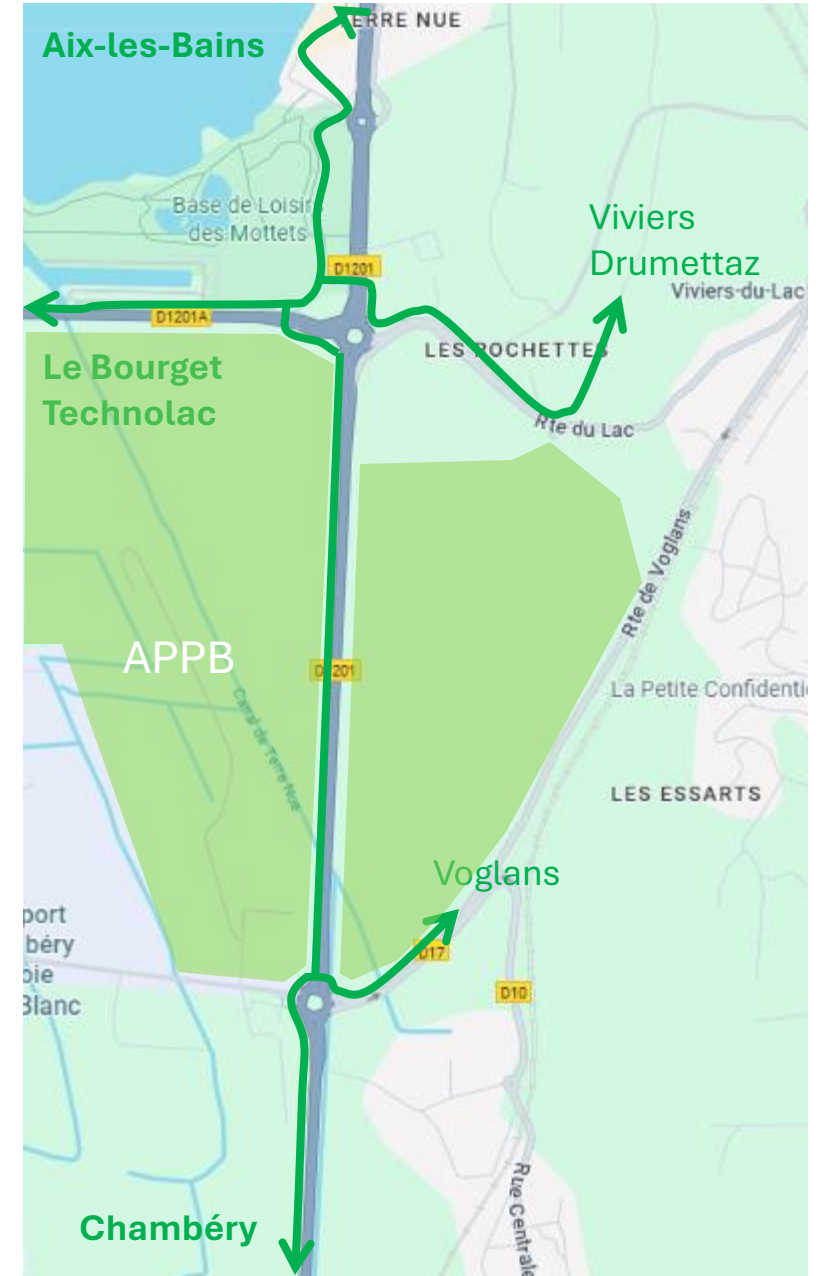
Cas de Grand Lac (Savoie)

sur la RD 1201



1,1 km
24 000 véh/j
28 000 en sem
V85 : 74 km/h

1,4% P₁₀₀

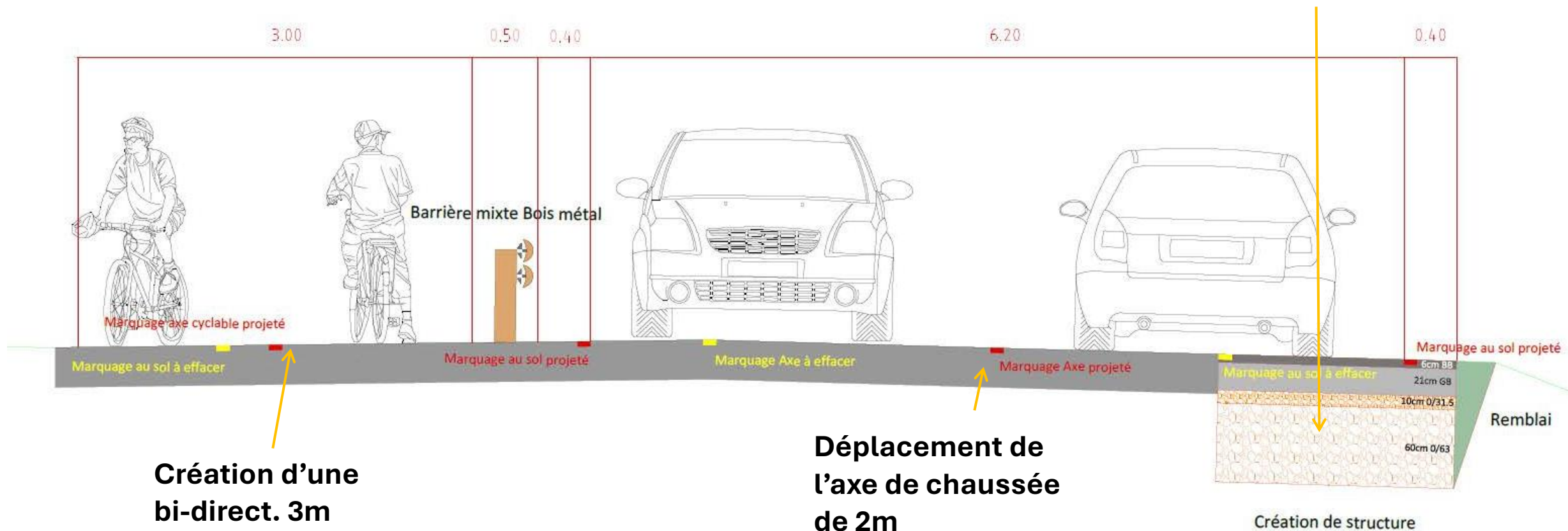


Reconfigurer le profil en travers pour donner de la place aux modes actifs

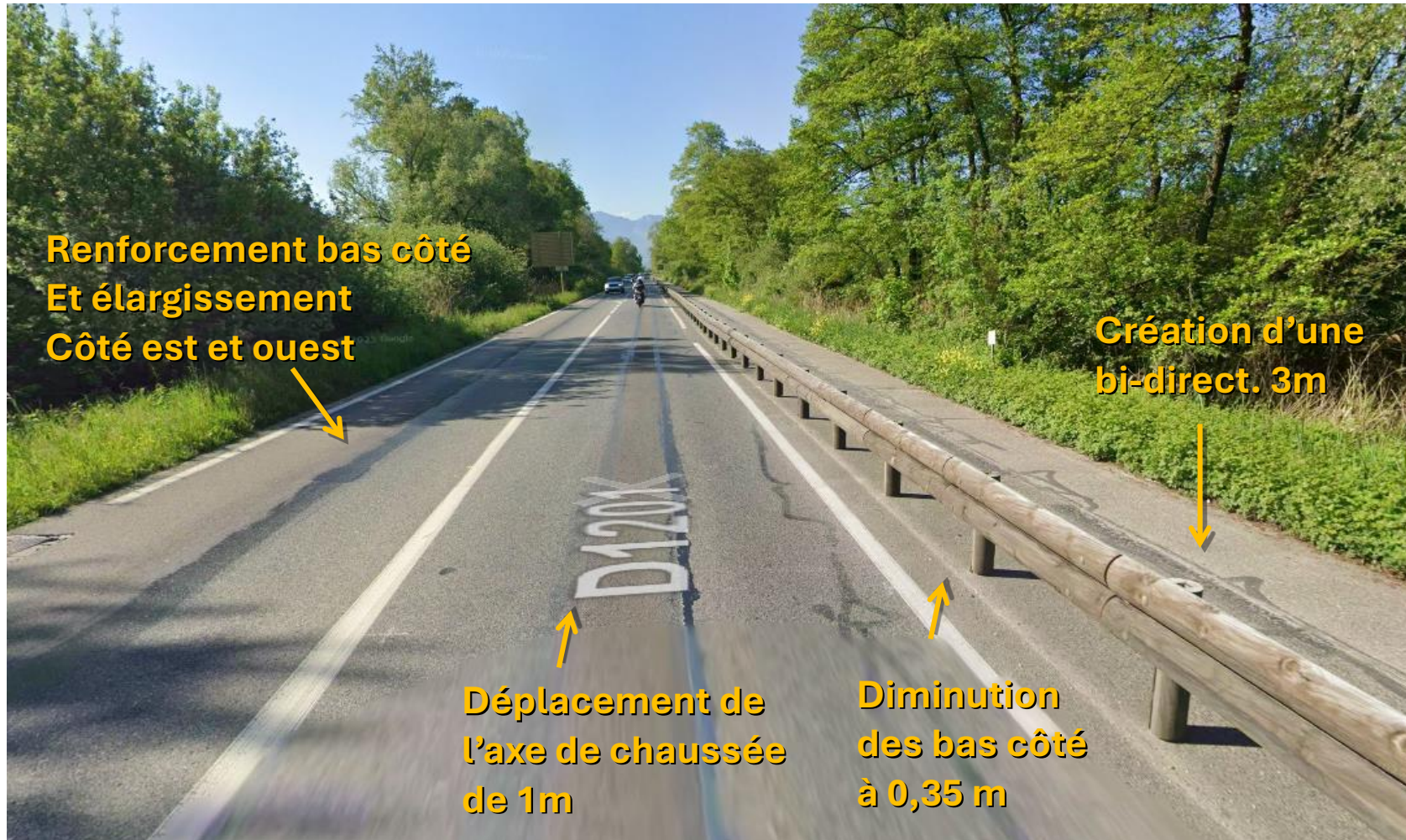
Diminution
des bas côté
à 0,4 m

Diminution de
chaussée de
7,60 à 6,20 m

Renforcement bas côté
Et élargissement
Côté est et ouest



Reconfigurer le profil en travers pour donner de la place aux modes actifs

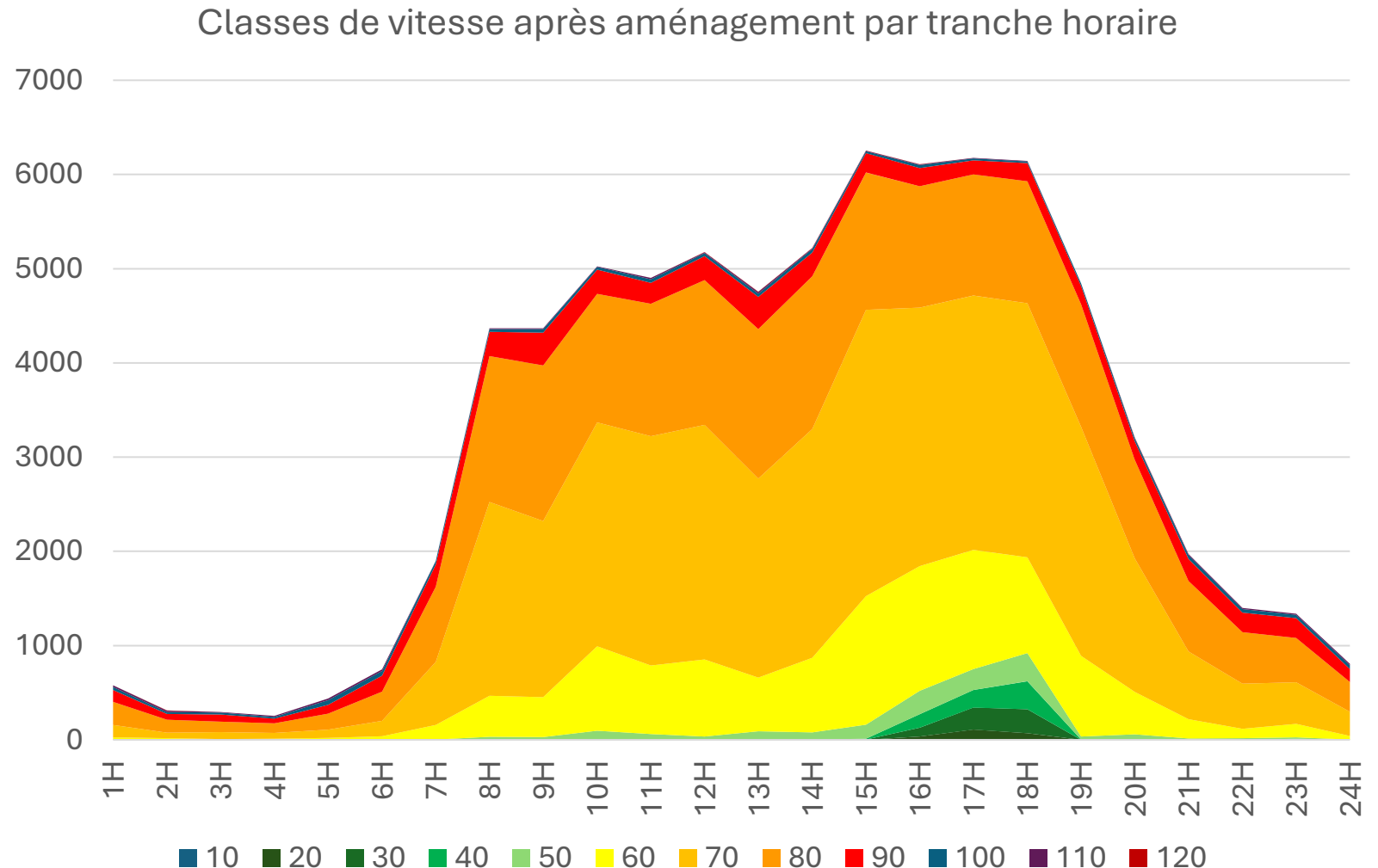


- Une réduction sensible de largeur de chaussée
- Une diminution des vitesses
- Capacité de la voie légèrement augmentée (24 000 véh/j)
- Pas d'impact sur l'accidentologie
- Déplacement du toit de chaussée gênant pour les motos, à corriger lors de la prochaine reprise d'enrobé en pente unique côté est

Reconfigurer le profil en travers pour donner de la place aux modes actifs

Régime de vitesse

- Des régimes de vitesse satisfaisants V85 à 74 km/h
- Légère congestion en semaine de 16 à 18h mais pas plus qu'avant





Reconfigurer le profil en travers pour donner de la place aux modes actifs

Accidentalité

- 2 accidents recensés sur la section (VL/2R BG, VL/PL BL), 8 sur le secteur entre 2014 et 2022 avant travaux
- 0 accident depuis les travaux



1^{ères} **Rencontres** *du Réseau vélo et marche* **Annemasse**



**01 > 03
octobre
2025**



 Annemasse **Agglo**

hautesavoie
le Département

Reconfigurer le profil en travers pour donner de la place aux modes actifs

Cas du Département du Finistère sur la RD 34

Reconfigurer le profil en travers pour donner de la place aux modes actifs

Cas du Département du Finistère sur la RD 34



Projet inscrit au Plan départemental vélo qui prévoit

50 M€ à l'horizon 2034 dont **30 M€** dans la période 2022-2028 :

- **20 M€** pour le maillage départemental
- **10 M€** via le Pacte Finistère 2030, pour accompagner les projets locaux et les continuités en agglomération

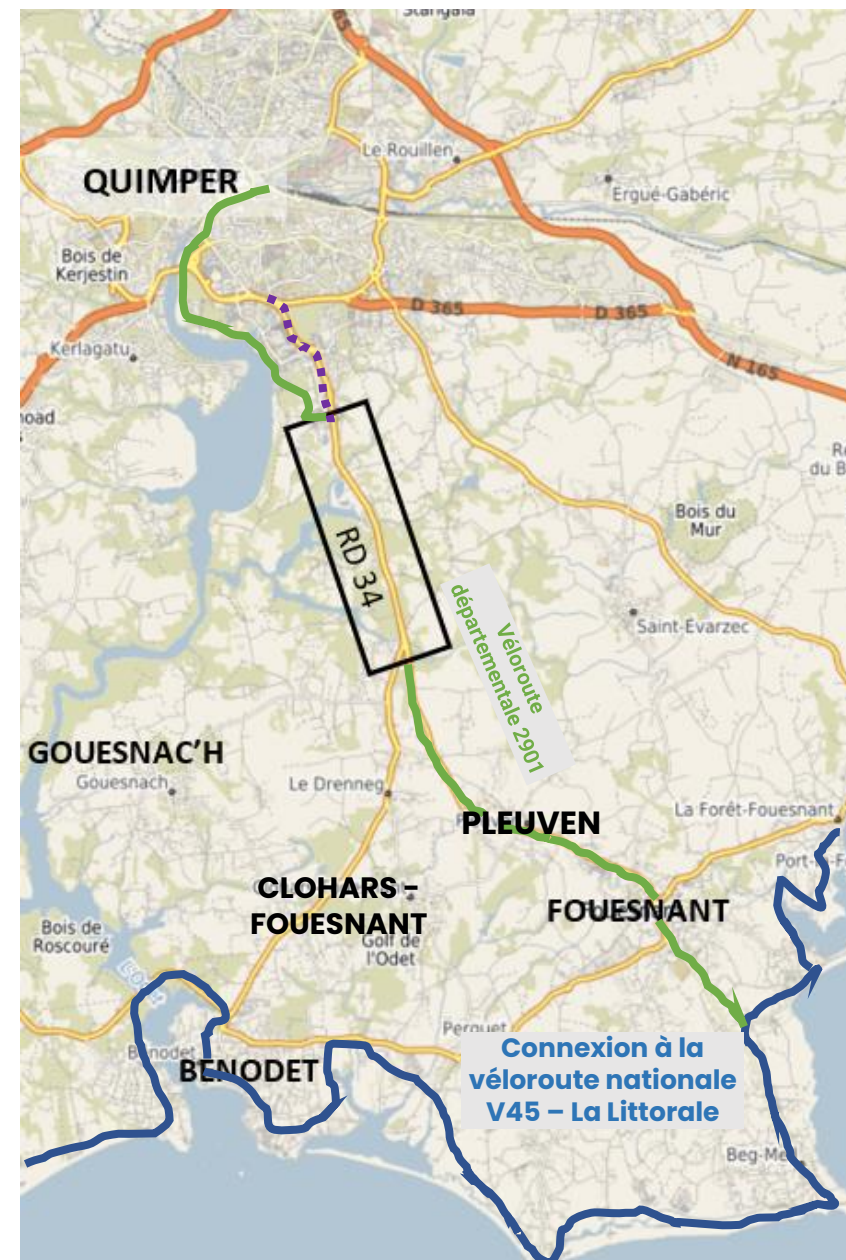
75 nouveaux itinéraires dont **6 à l'échelle intercommunautaire**

Objectif du projet :

3,7 km à restructurer ? sécuriser tous les modes de déplacement

Coût du projet : 3,8 M€ TTC dont 1,4 M€ de part cyclable estimée

Financements : Département : **1,7M€ env** – Ville Quimper : **1,1 M€** – Etat (FMA) : 492 000€
UE (FEDER) : 487 000 – Communauté communes Pays Fouesnantais : 50 000 €



Reconfigurer le profil en travers pour donner de la place aux modes actifs

Cas du Département du Finistère sur la RD 34

Caractéristiques routières AVANT PROJET

16 400 véh/j en TMJA 2018 / **18 500** véh/j en été
PL : 1,7 % ; **Trafic vélo quasi nul**

Largeur de chaussée : **13,20 m**

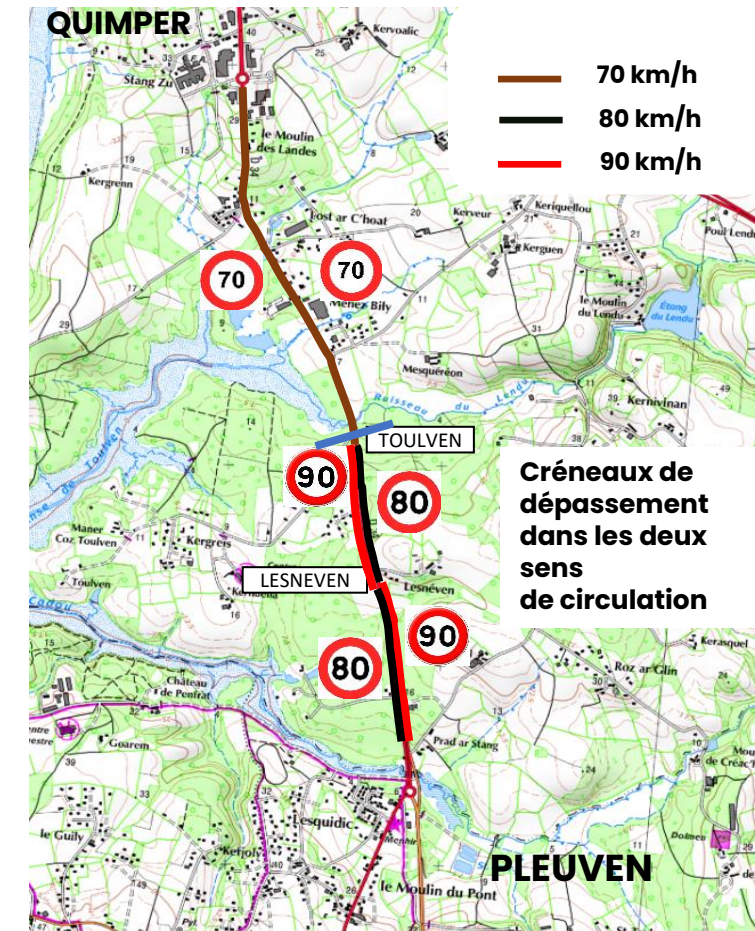
Largeur plateforme routière avec accotements : env. **15,80 m** (hors fossés)

21 tourne-à-gauche et zones de dépassement – 90 km/h dans les 2 sens
7 carrefours

35 accès directs à la RD

Accidents 2008 – 2018 : 19 accidents corporels
Dont 2 tués + 3 blessés hospitalisés

Limitations de vitesse avant projet



Reconfigurer le profil en travers pour donner de la place aux modes actifs

Cas du Département du Finistère sur la RD 34

Larges emprises routières AVANT PROJET

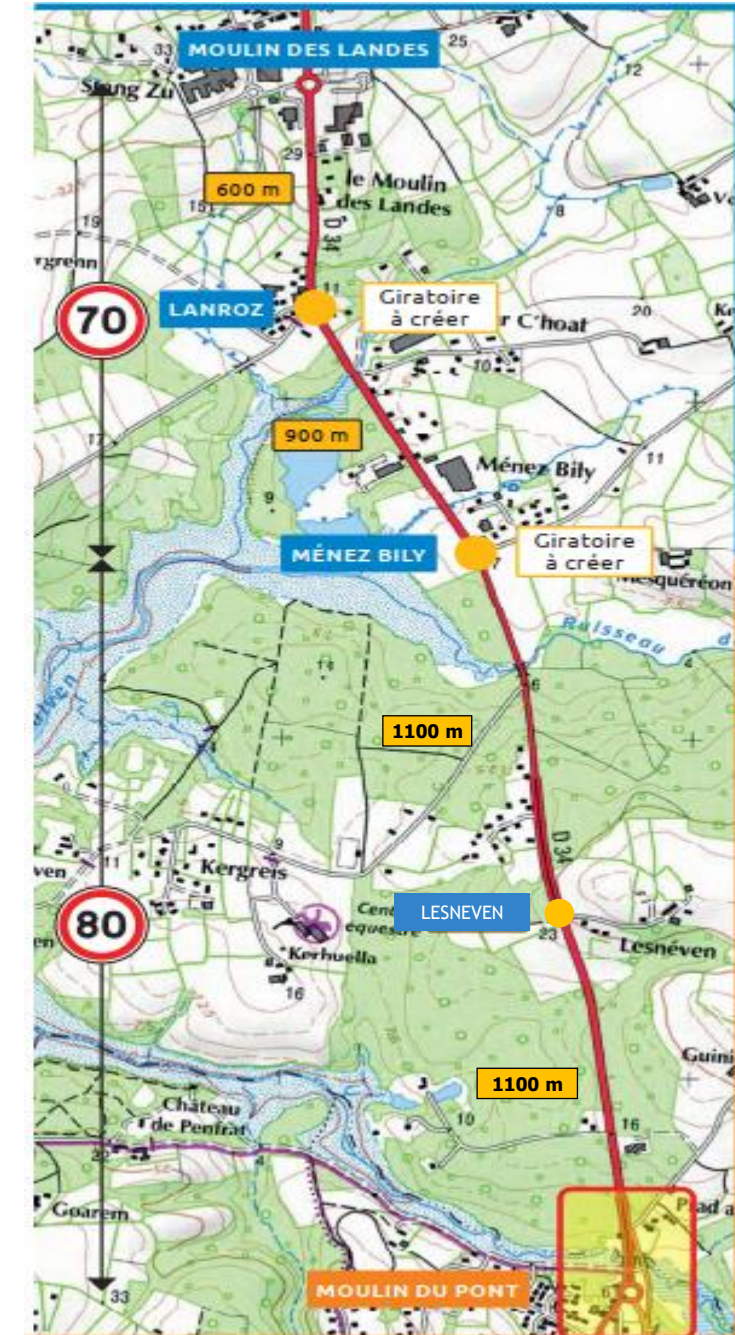


Reconfigurer le profil en travers pour donner de la place aux modes actifs

Cas du Département du Finistère sur la RD 34

La requalification de la RD 34 comprend :

- La création de **deux pistes cyclables unidirectionnelles de 2,5 à 3 m, obligatoires pour les cyclistes, prioritaires sur les voies sécantes (VC)**
- Le choix de **séparateurs** :
 - **bande enherbée d'1 m** en section courante + **0,5 m de surlargeur** côté route
 - **Murets véhicules légers (MVL) bétons** autour des giratoires
- La **suppression des tourne-à-gauche (TàG)**
- La **création de 3 giratoires** avec contrainte pour les automobilistes d'aller faire demi-tour au giratoire suivant pour certains accès privés ou à quelques voies communales (*du fait de la suppression des TàG*)
- La modification des limitations de vitesses

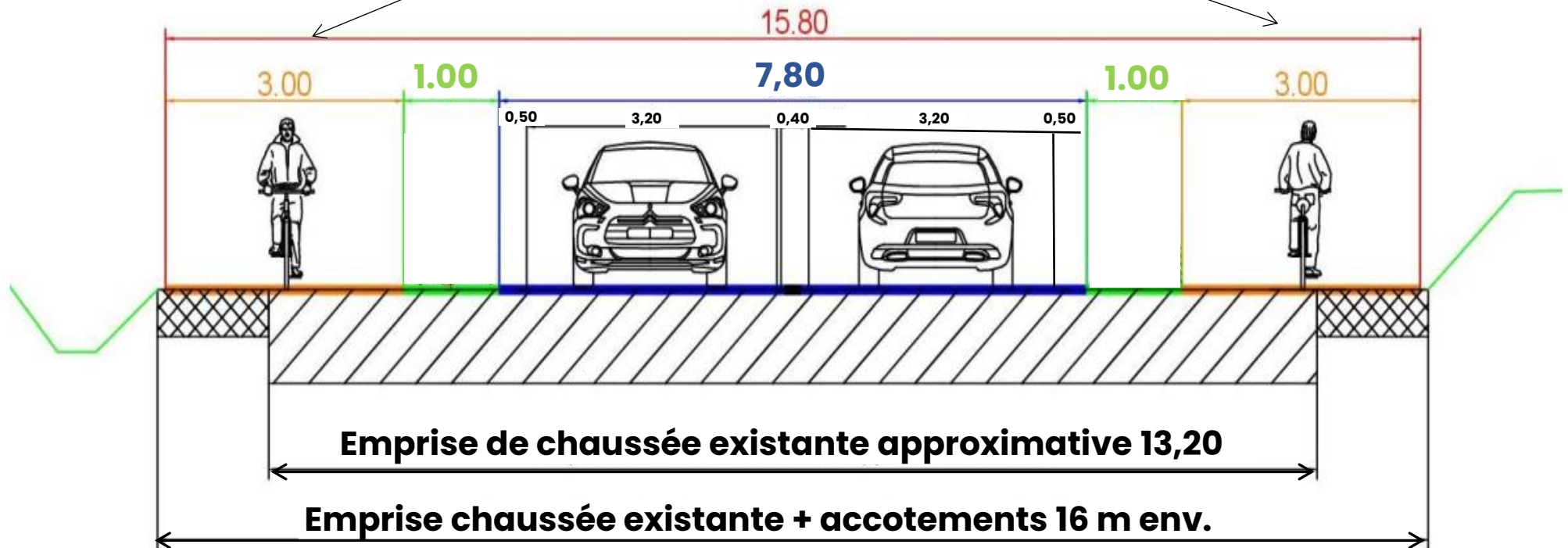


Reconfigurer le profil en travers pour donner de la place aux modes actifs

Cas du Département du Finistère sur la RD 34

Evolution des profils en travers

Création de 2 pistes unidirectionnelles
de 3m (partie nord) ou de 2,5m (partie sud car plateforme moins large)



Reconfigurer le profil en travers pour donner de la place aux modes actifs

Cas du Département du Finistère sur la RD 34

Avant travaux



Après travaux :

Différence de séparateur entre tour de giratoire (MVL) et section courante (bande enherbée)



Reconfigurer le profil en travers pour donner de la place aux modes actifs

Cas du Département du Finistère sur la RD 34

Avant travaux :
Larges emprises routières



Après travaux :
Nouvelles pistes cyclables qui longent la RD
≡
prioritaires / voies sécantes



Reconfigurer le profil en travers pour donner de la place aux modes actifs

Cas du Département du Finistère sur la RD 34

Avant travaux



Aménagements et modification des circulations

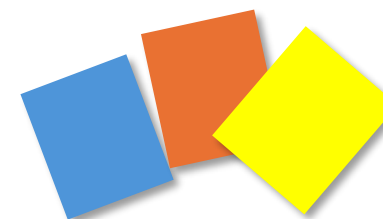





Reconfiguration du giratoire Moulin du Pont et du carrefour du Lendu après travaux



Selon vous, combien de kilomètres de CVCB sont aujourd'hui recensés en France ?




Levez le carton de couleur correspondant à votre réponse :



-  *Moins de 200 km*
-  *Entre 500 et 1 000 km*
-  *Plus de 1 500 km*



Selon vous, combien de kilomètres de CVCB sont aujourd'hui recensés en France ?

-  *Moins de 200 km*
-  ***Entre 500 et 1 000 km***
-  *Plus de 1 500 km*



1^{ères} **Rencontres** *du Réseau vélo et marche* **Annemasse**



**01 > 03
octobre
2025**



 Annemasse **Agglo**

hautesavoie
le Département

Chaussée à voie centrale bidirectionnelle (CVCB)

Vers un domaine d'emploi revisité

Mesure 17 du comité interministériel de sécurité routière de juillet 2023

Préciser le contexte d'emploi de la chaussée à voie centrale bidirectionnelle afin d'y rendre la circulation compatible avec les manœuvres à réaliser

Permettre une cohabitation plus facile et des risques moindres entre les cyclistes et les véhicules motorisés

Travail en commun

- Cerema
- Ministère des transports / DGITM
- Délégation à la sécurité routière

Écoute des collectivités, des associations, des bureaux d'études

Une réponse synthétique à la commande du CISR qui sera déclinée par le Cerema (nouvelle version de la Fiche n° 37, éléments de recommandation pour la CVCB)

Dossier
de presse

Circuler en sécurité et en sérénité
sur les routes de France

Comité interministériel de la sécurité routière
Présidé par Elisabeth Borne, Première ministre
Lundi 17 juillet 2023



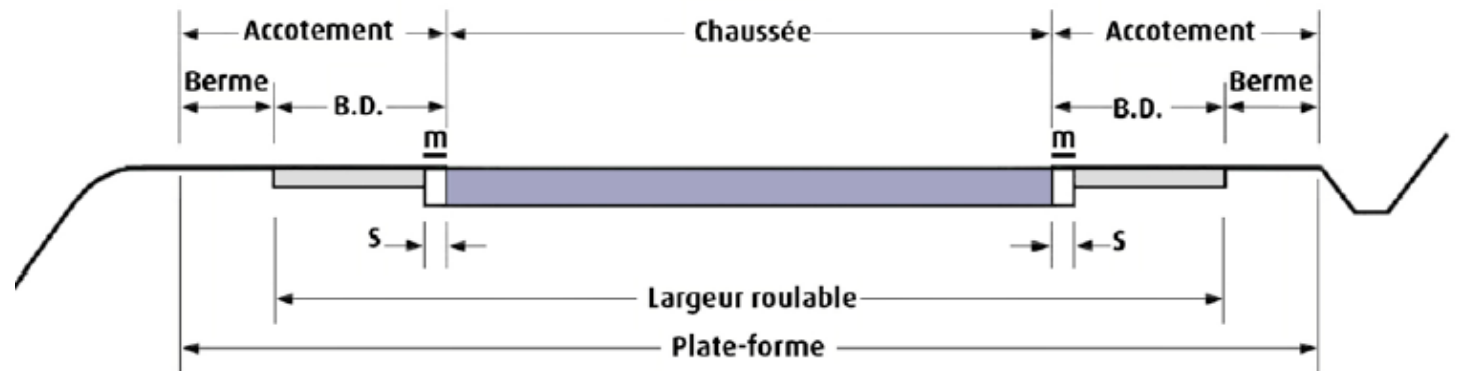
Cadre d'emploi de la CVCB

Aménagement qui n'offre qu'un niveau de service réduit, inférieur aux pistes cyclables, aux voies vertes ou aux bandes cyclables par exemple

La CVCB ne sépare pas les trafics et ne réserve pas d'espace pour le cycliste

Code de la route :

- Les cyclistes peuvent circuler sur l'accotement équipé d'un revêtement routier (R431-9)
- Les véhicules doivent, sauf nécessité absolue, circuler sur la chaussée (R412-7)



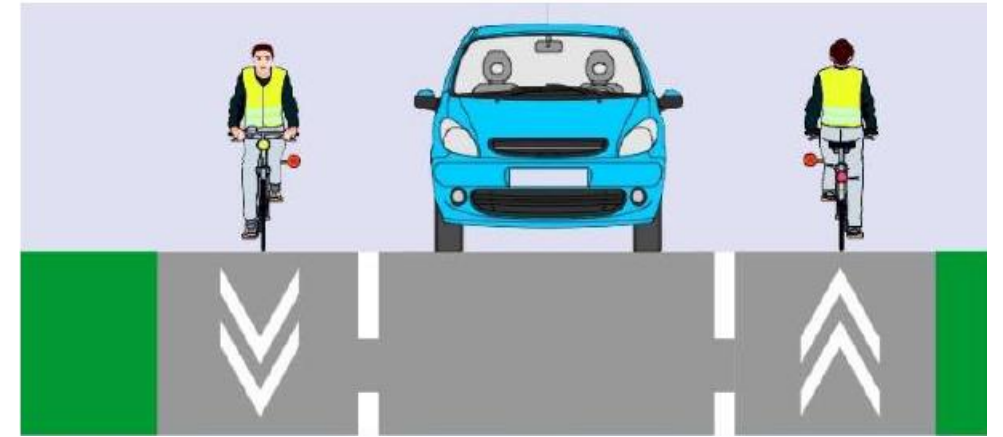
Aménagement de dernier recours, à n'envisager que pour le réseau routier secondaire et le réseau cyclable secondaire quand une démarche de planification et des études ont abouti à l'impossibilité d'implanter une solution plus performante. Ce peut être aussi un aménagement d'attente.

Le cadre d'emploi revisité

Profil en travers

Recommandation d'une largeur de l'accotement revêtu de 2 m (marquage compris)

- Confort des cyclistes et éventuels piétons
- Sécurité lors du dépassement d'un cycliste par un véhicule motorisé



Trouver la meilleure répartition de l'espace entre accotements revêtus et chaussée en fonction

- De la largeur roulable disponible
- Des caractéristiques du trafic motorisé (présence de PL notamment)
- De la vitesse autorisée ou pratiquée

Le cadre d'emploi revisité

Type de véhicules admis

Limiter la circulation des PL :

- Desserte locale,
- Sans générateur important

Mise en place d'une réglementation

- Interdire le transit, donc avoir un itinéraire de substitution

Seuils de trafic PL au-delà desquels il n'est pas recommandé d'implanter une CVCB

- 200 PL/j à 30 km/h
- 100 PL/j à 50 km/h



Le cadre d'emploi revisité

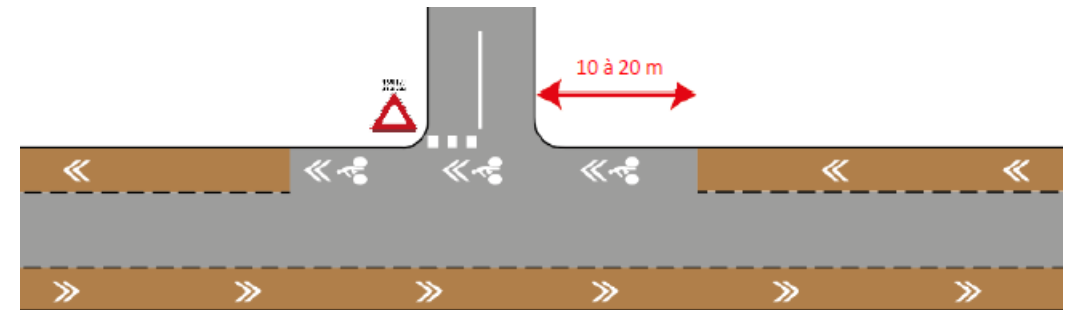
Signalisation horizontale

Rappels de la réglementation (code de la route & instruction interministérielle sur la signalisation routière)

- Type de ligne de rive (accotement et non bande cyclable)
- Bon usage des chevrons et des figurines « cycliste »
- Traitement de la CVCB dans les carrefours lorsque la CVCB conserve ou perd la priorité
- Subtilité « STOP » vs « CEDEZ-LE-PASSAGE »

Utilité d'un revêtement distinct par sa nature ou sa couleur pour améliorer la compréhension de la CVCB

- Adhérence et qualité de roulement conformes et au moins équivalentes à celles de la voie centrale



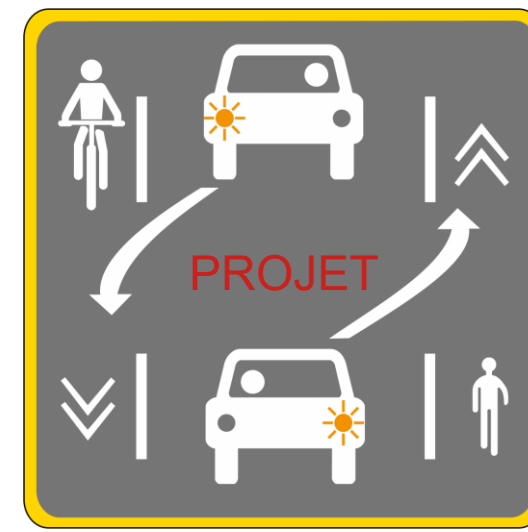
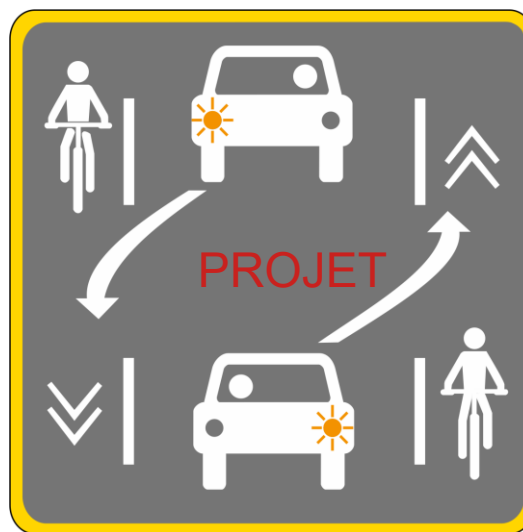
Le cadre d'emploi revisité

Signalisation verticale

Nécessité d'un panneau spécifique pour les CVCB

- Indispensable
- Uniformiser, de multiples panneaux ayant été définis localement pour compenser l'absence de panneau dans l'ISR

Projet de 2 panneaux de type SR,
dans le circuit d'approbation



Le cadre d'emploi revisité

Aménagements complémentaires

Utilité d'aménagements complémentaires pour marquer le caractère spécifique de la CVCB en entrée ou en rappel :

- Écluses
- Plateaux

Dans le respect des règles d'implantation de ces dispositifs



Le cadre d'emploi revisité

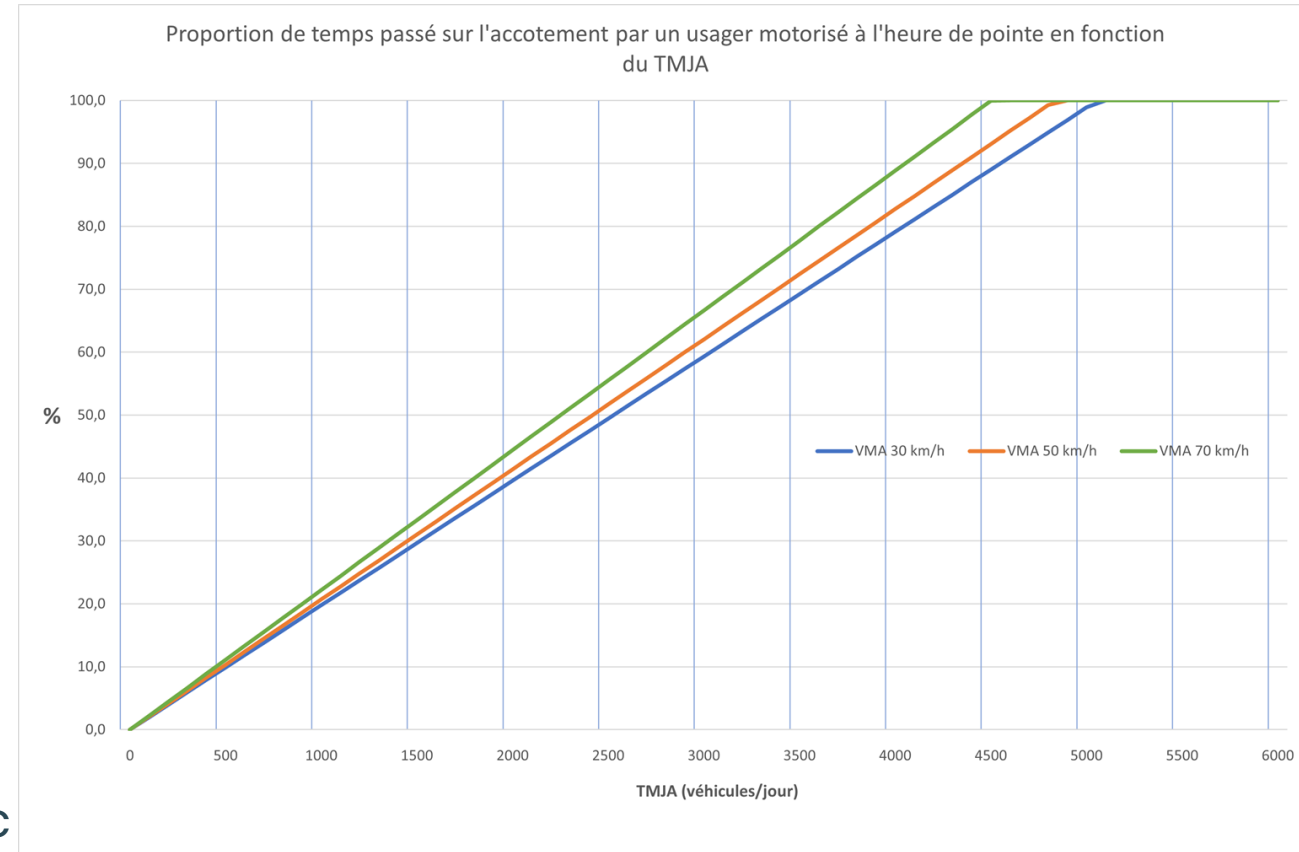
Niveau de trafic

La CVCB étant une alternative à la mixité, elle n'est recommandée que pour des niveaux de trafic inférieurs à 4 000 v/j (au-delà, recommandation de séparer les trafics)

- 4 000 v/j à 30 km/h
- 2 000 v/j à 50 km/h

Objectivation des critères d'appréciation

- Difficulté à effectuer les dépassements et les croisements
- % du temps passé par un automobiliste sur l'accotement en fonction du niveau de trafic



Le cadre d'emploi revisité

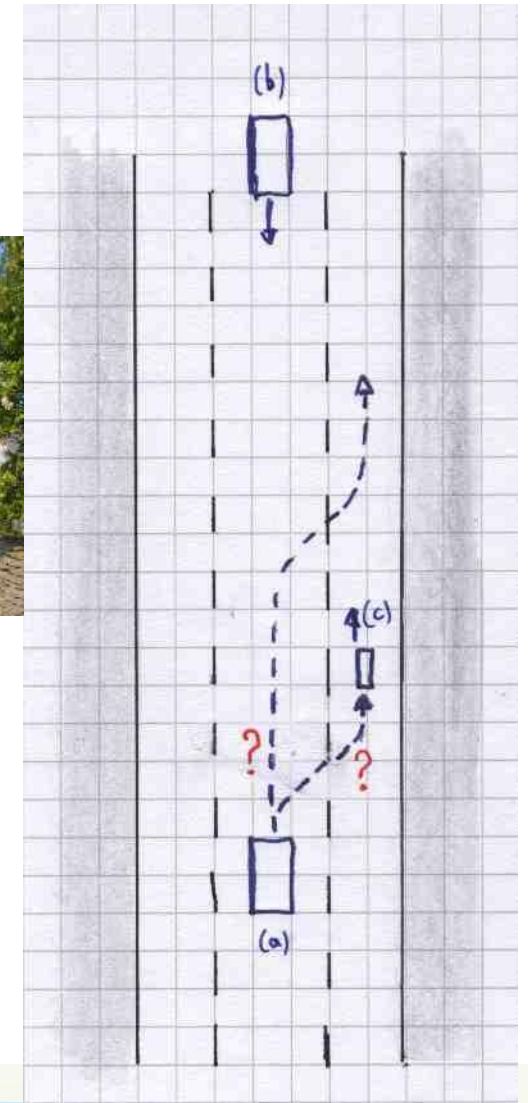
Distances de visibilité

Objectivation de la difficulté ressentie par les usagers lorsque la visibilité « n'est pas bonne » : où faut-il se positionner ?

Principe : visibilité sur un cycliste et un véhicule antagoniste pour décider

- de le dépasser
- ou de se ranger derrière lui

D'où une recommandation de distances de visibilité nécessaires pour une CVCB



Le cadre d'emploi revisité

Vitesse

Choix d'une approche prudente : la CVCB n'est recommandée que pour des vitesses inférieures ou égales à 50 km/h,

Adéquation

- Vitesse maximale autorisée
- Vitesse pratiquée (V85)



Conclusion

*Un aménagement utile,
avec un domaine d'emploi limité,
et dont l'implantation doit être bien étudiée au regard*

- de l'opportunité*
- des règles qui visent à garantir le confort et la sécurité de tous les usagers*

Utilité de prévoir une évaluation de l'aménagement réalisé



Reconfigurer le profil en travers pour donner de la place aux modes actifs

Cas de Grand Lac (Savoie)

RD14 Bourget-du-Lac / Bourdeau



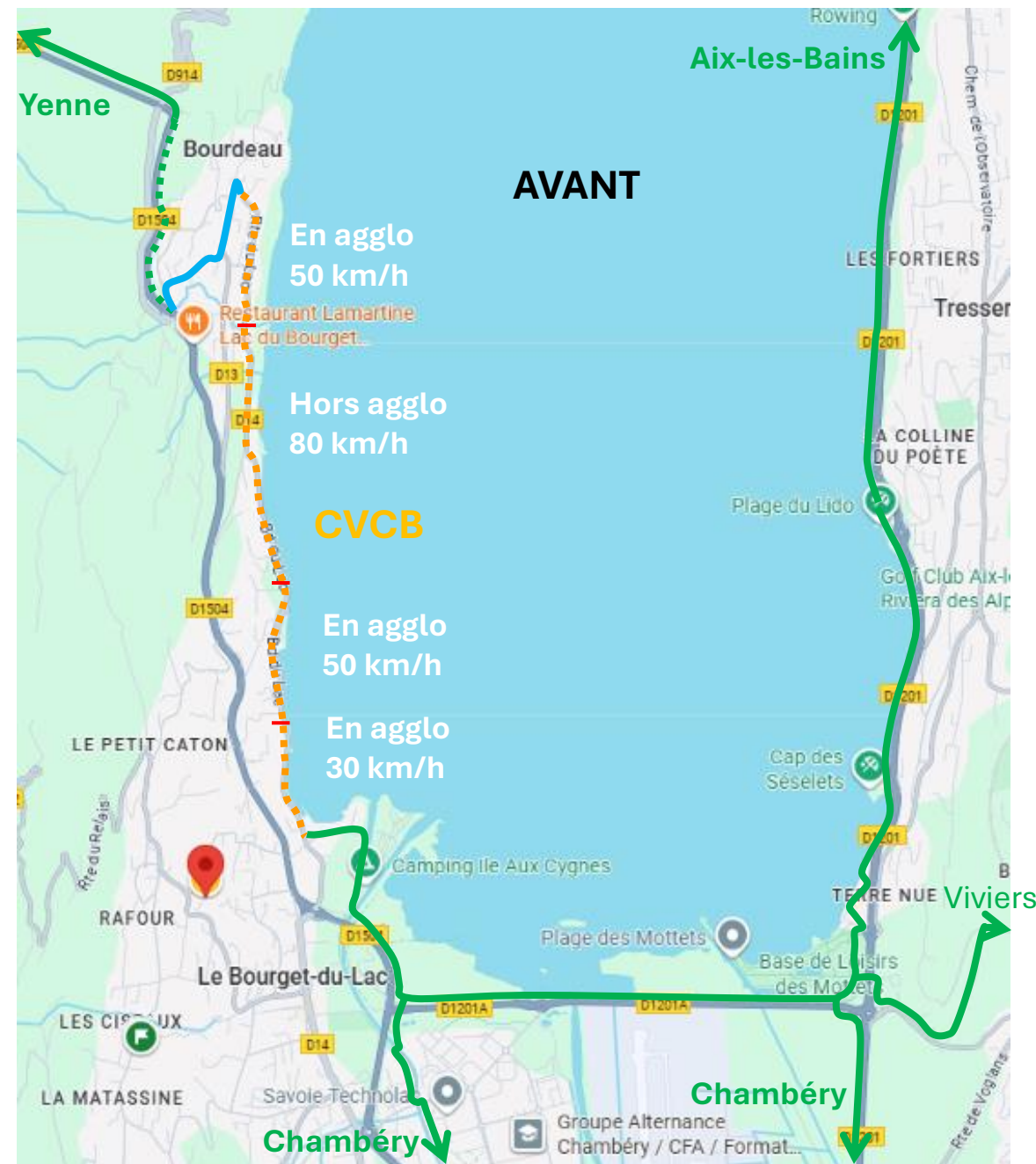
3,1 km

650 véh/j

Été 800 à 3000

V85 : 43 km/h

hors : 74 km/h



Reconfigurer le profil en travers pour donner de la place aux modes actifs

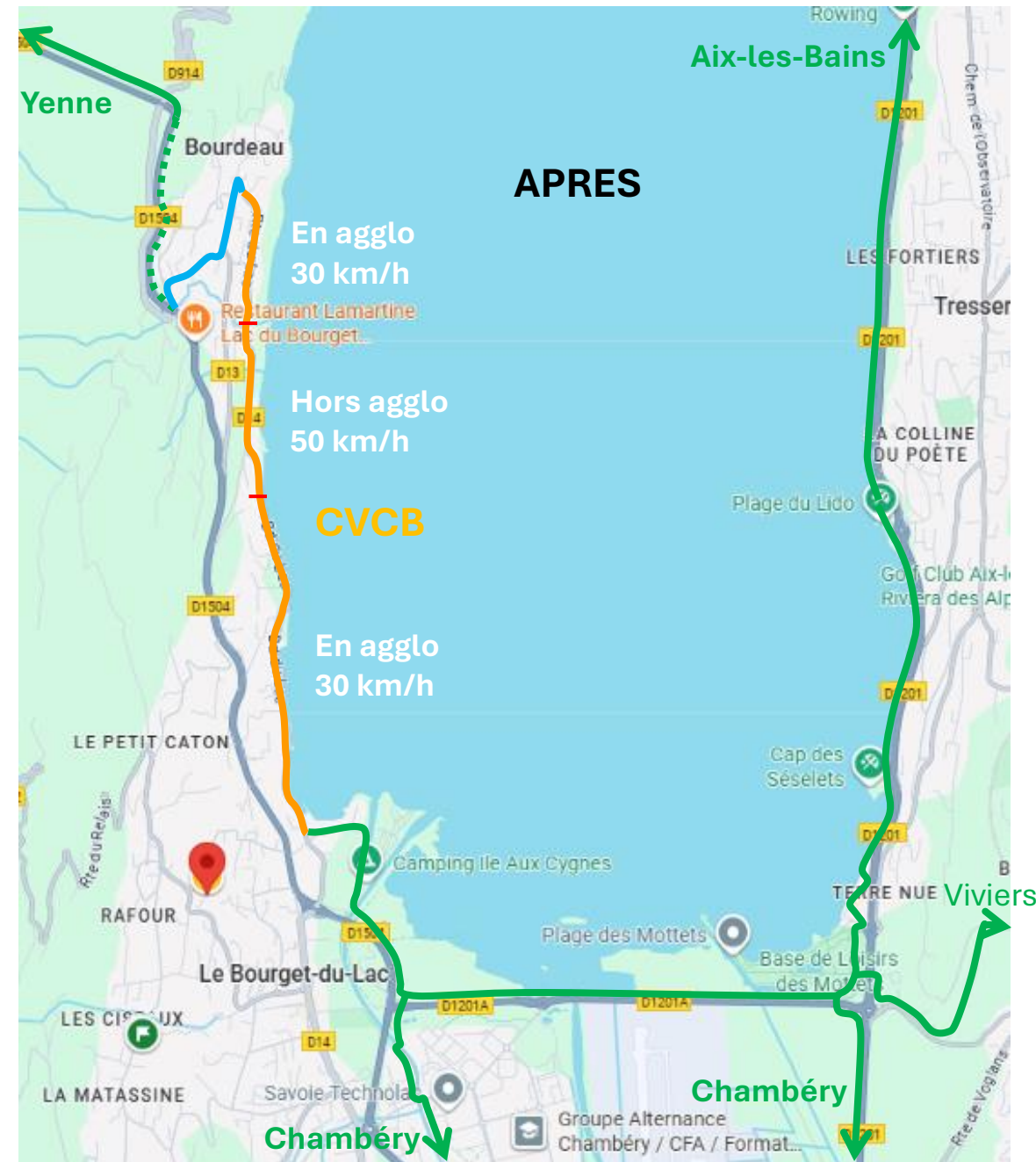
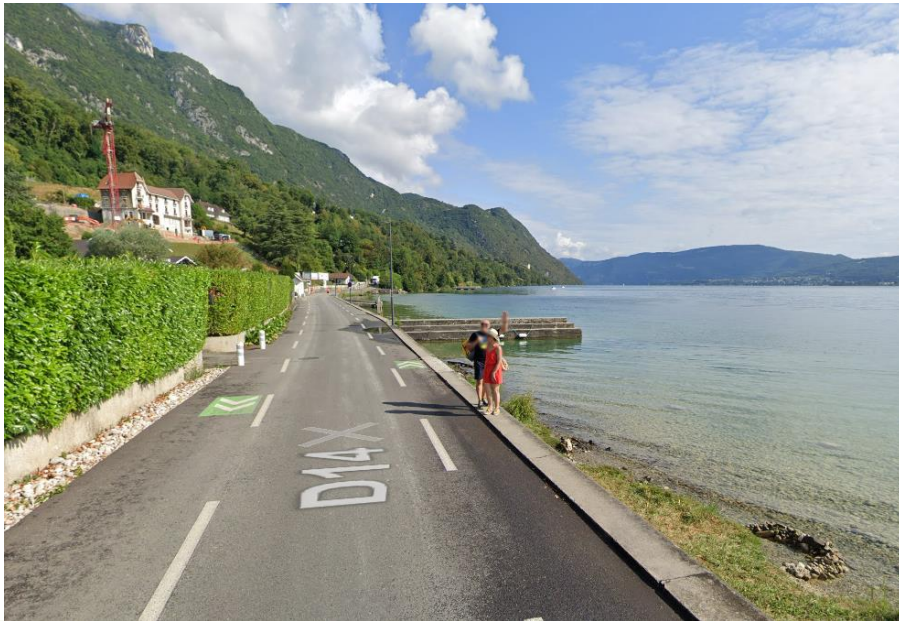
Cas de Grand Lac (Savoie)
RD14 Bourget-du-Lac / Bourdeau

3,1 km

650 véh/j

800 à 3000 en été

V85 : **38 km/h**

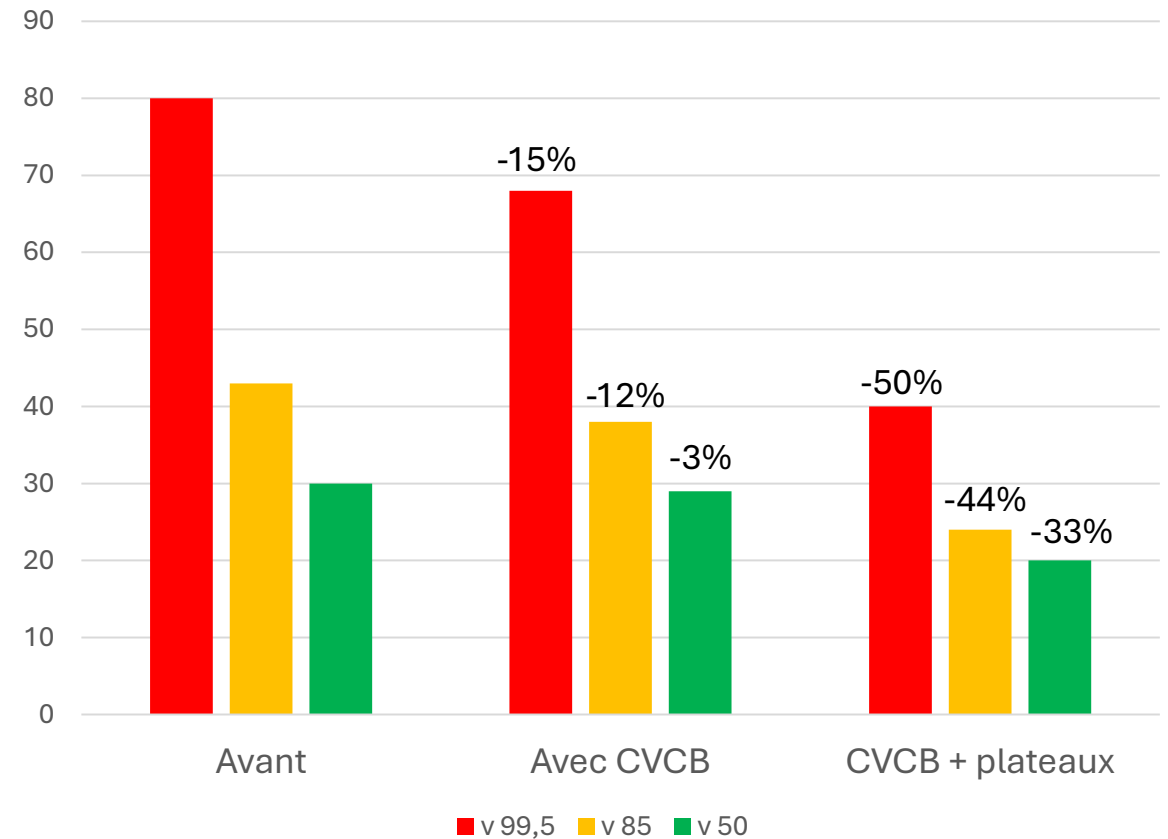


Reconfigurer le profil en travers pour donner de la place aux modes actifs

Cas de Grand Lac (Savoie)
RD14 Bourget-du-Lac / Bourdeau

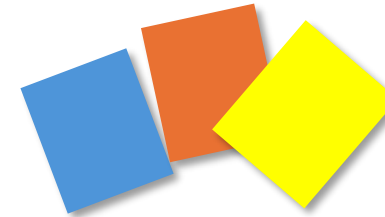
- Une forte appropriation par les piétons
- Une très bonne perception par les cyclistes
- Une diminution des vitesses insuffisante dans un premier temps (-12% V85)
- Des aménagements de plateaux surélevés efficaces (-44% V85)
- Une très forte diminution des extrêmes
- Le souhait d'aller vers une fermeture à la circulation en été en inter-urbain




Evolutions des vitesses après travaux RD14



Une palplanche, c'est...




Levez le carton de couleur correspondant à votre réponse :

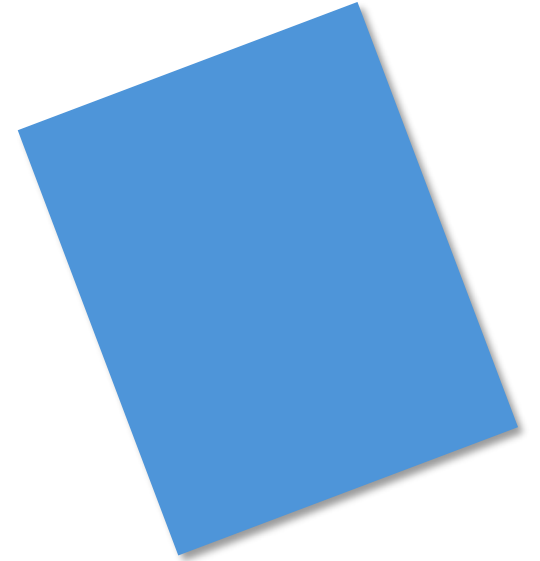


-  *Un élément de paroi en acier, bois ou béton, enfoncé dans le sol pour retenir la terre ou l'eau*
-  *Une grande planche utilisée par les charpentiers de marine pour assembler la coque d'un bateau*
-  *Un dispositif de chantier qui sert de protection contre les inondations temporaires*



Une palplanche, c'est...

-  **Un élément de paroi en acier, bois ou béton, enfoncé dans le sol pour retenir la terre ou l'eau**
-  **Une grande planche utilisée par les charpentiers de marine pour assembler la coque d'un bateau**
-  **Un dispositif de chantier qui sert de protection contre les inondations temporaires**



1^{ères} **Rencontres** *du Réseau vélo et marche* **Annemasse**



**01 > 03
octobre
2025**



 Annemasse **Agglo**

hautesavoie
le Département

Assurer la continuité d'un itinéraire cyclable

*Utilisation de l'alternat à
feux hors agglomération*

Origine du besoin

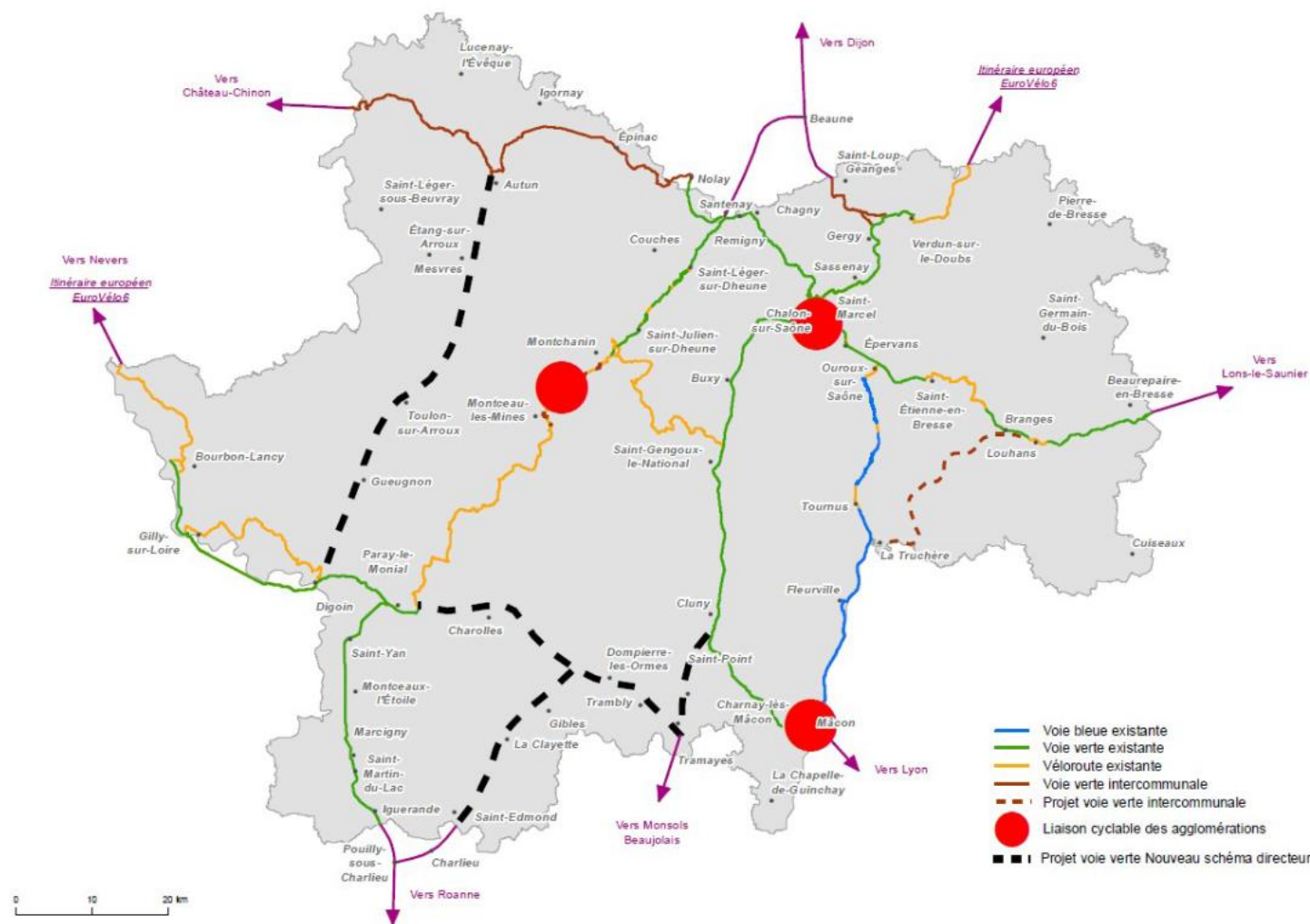
Département de Saône-et-Loire

280 km de Voies vertes et de Voie bleue

160 km d'itinéraires en voie partagée

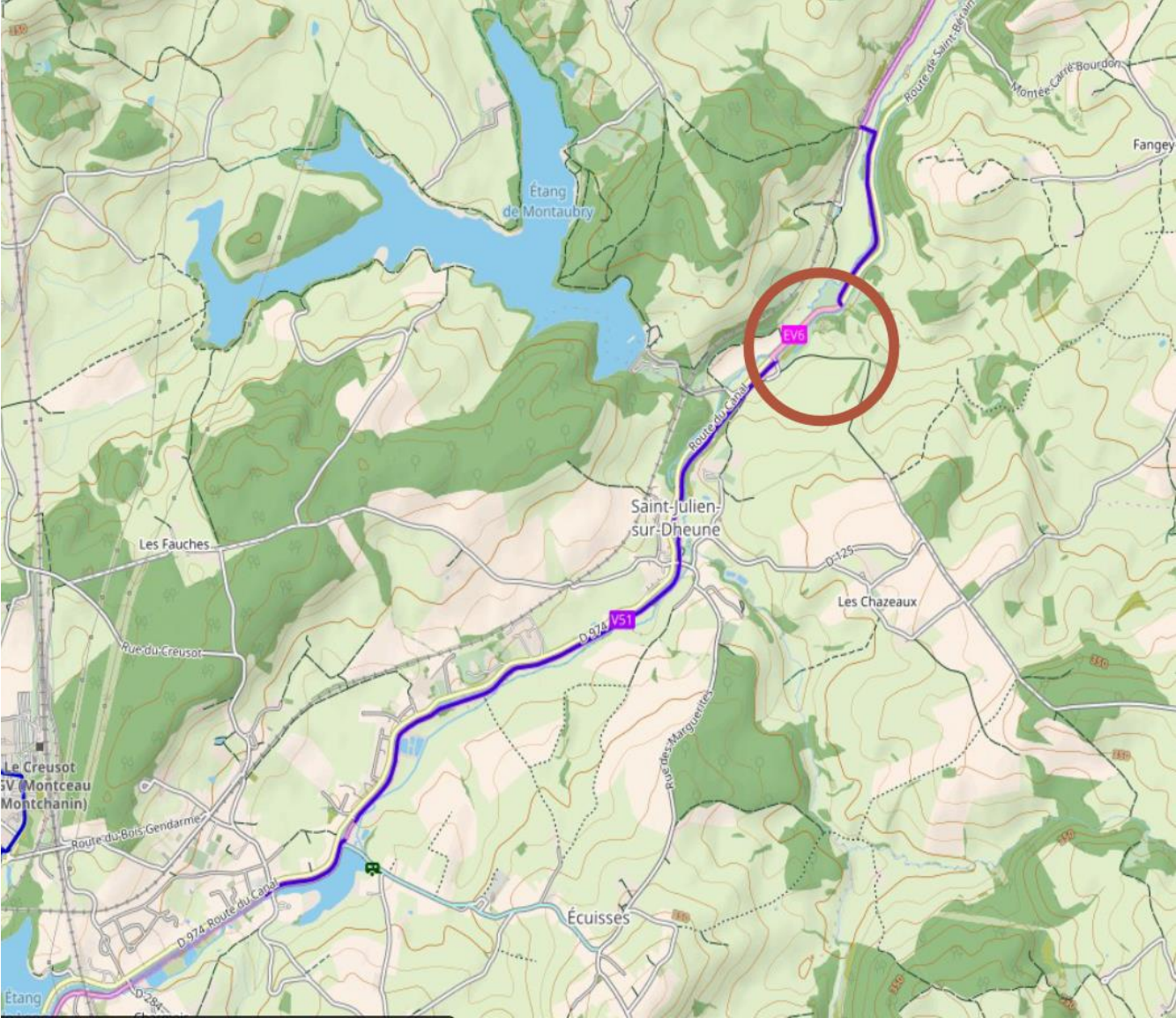
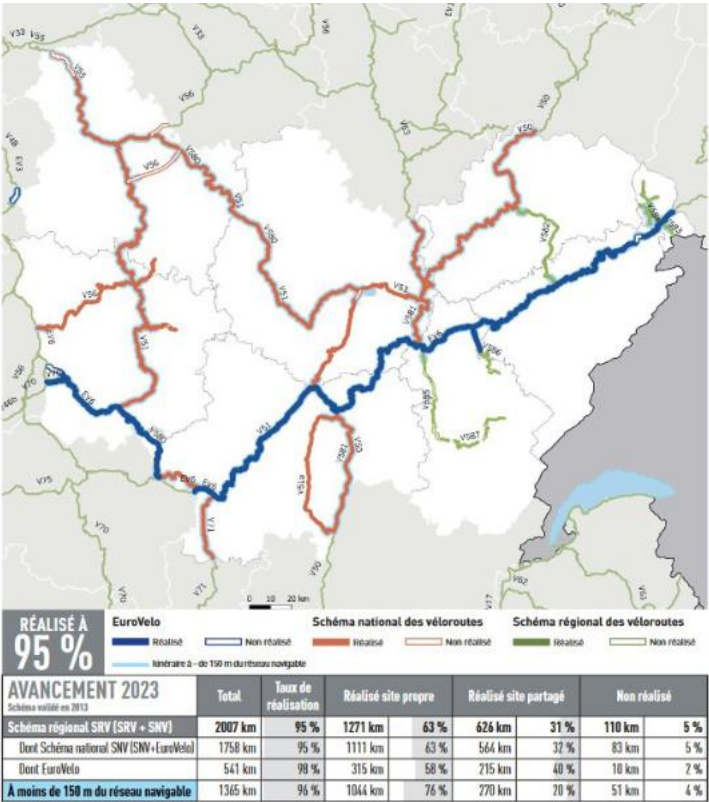
Nouveau schéma directeur des Voies vertes 2022-2040 : **170 km** d'itinéraires supplémentaires

Schéma départemental d'aménagement des routes départementales pour les mobilités au quotidien : **80 km** identifiés



Origine du besoin

Localisation



1^{ères} Rencontres
du Réseau vélo et marche
Annemasse



01 > 03
octobre
2025



Annemasse Agglo
hautesavoie
le Département

Origine du besoin

Problématique

Mixité des usagers sur une section d'**environ 400m**

Trafic motorisé de **~ 2 300 veh/j**. Pour rappel les recommandations fixent pour les secteurs en mixité le seuil maximal de 1 000 veh/j dans les deux sens pour une vitesse réelle des véhicules motorisés entre 70 et 80km/h.

Plusieurs solutions d'aménagement étudiées mais aucune retenue au regard des considérations techniques, des coûts ou des impacts environnementaux potentiels :

- Déviation du lit de la Dheune ;
- Passerelle au-dessus du canal du Centre ;
- Encorbellement de la voie verte en bordure de RD974 (soutènement dans le lit de la Dheune) ;
- Solution avec utilisation de feux tricolores.



Solution déployée

Alternat à feux

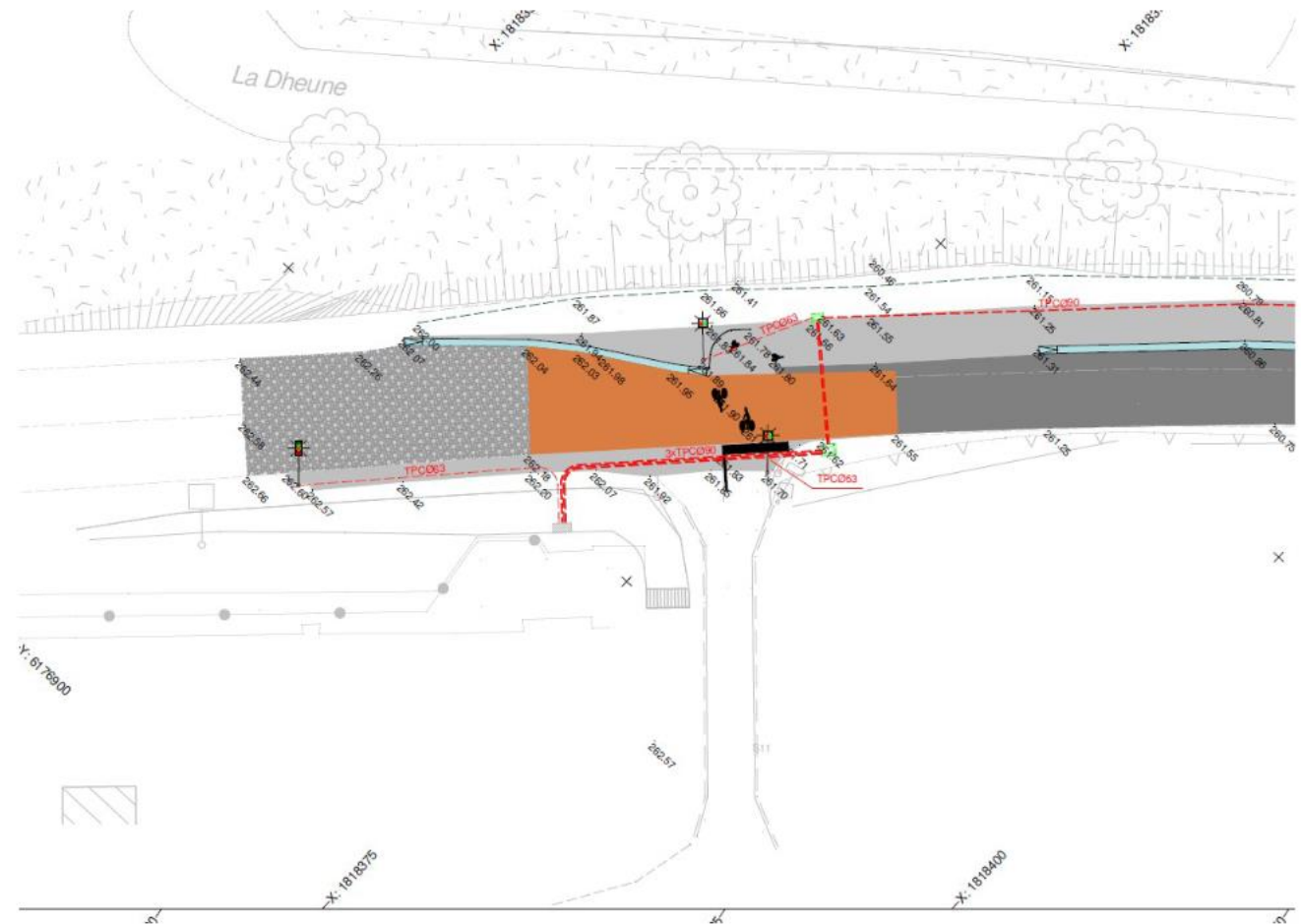
Longueur réduite à 265m

Sécurisation de la traversée des cycles

Réduction des vitesses en approche et dans l'alternat

Prise en compte des contraintes de véhicules agricoles dans la largeur de la voie unique

Ponctuellement en deçà des largeurs préconisées pour une voie verte



1^{ères}
Rencontres
du Réseau vélo et marche
Annemasse



**01 > 03
octobre
2025**



Annemasse **Agglo**

hautesavoie 
le Département

Solution déployée

Alternat à feux



Solution déployée

Alternat à feux



Bilan après 1 saison estivale de mise en service

Alternat à feux

Elus locaux : l'opportunité de modifier le comportement automobiliste sur une route où la vitesse peut-être excessive et a occasionné des accidents

Usagers cyclistes : pas de retours négatifs recensés à ce jour depuis la mise en usage et après une 1^{ère} saison touristique

Profession agricole : principale contrainte ayant conduit à un réajustement du projet afin de garantir le passage d'engins agricoles hors gabarit (S&L département à dominante agricole)



1^{ères} **Rencontres** *du Réseau vélo et marche* **Annemasse**



**01 > 03
octobre
2025**



 Annemasse **Agglo**

hautesavoie 
le Département

Contrainte du relief : La montagne cyclable

*Syndicat Mixte des Mobilités de l'Aire Grenobloise
(SMMAG)*

Contrainte du relief : La montagne cyclable

Le contexte alpin

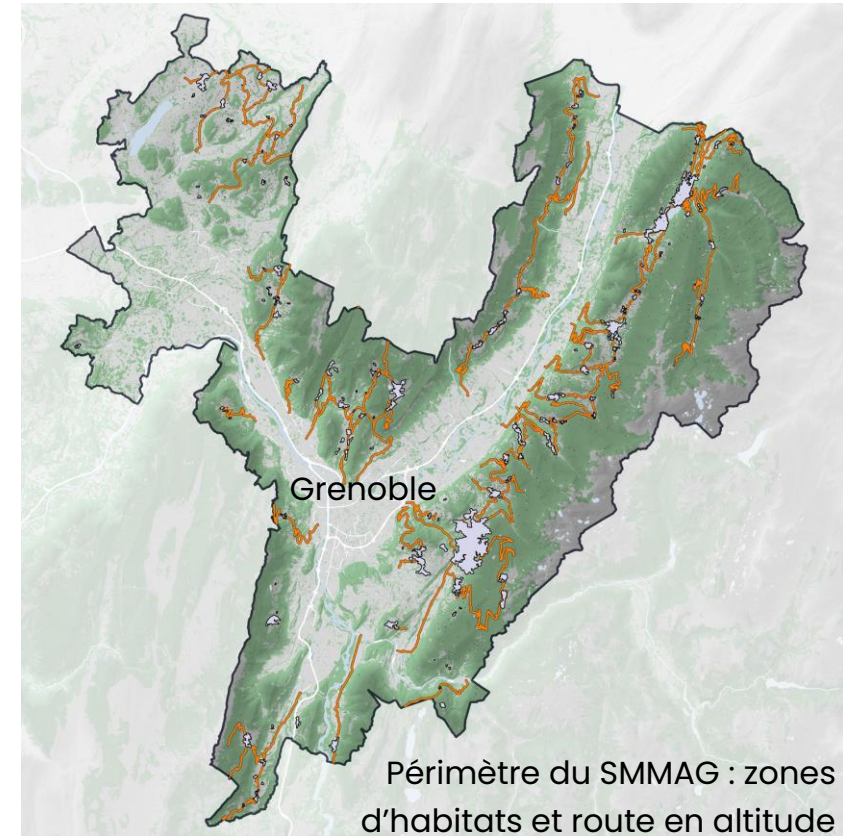
Le Syndicat Mixte des Mobilités de l'Aire Grenobloise

- AOM sur **3 EPCI**
- Création en 2020 (syndicat loi SRU)
- **123 communes** → **70 communes en altitude**
- **650 000 habitants** → **17 000 navetteurs/navetteuses montagne – plaine (domicile – travail)**
- 1 300 km itinéraires cyclables inscrits au schéma directeur, environ 40 % existants
→ Fréquentation max : 8050 vélos/j (voie sur berge campus)
- 1 461 km (69 lignes) TC exploitées : 350 000 voyages/j

/!\ N'est pas gestionnaire de voirie.



Syndicat Mixte des Mobilités
de l'Aire Grenobloise



Contrainte du relief : La montagne cyclable

Le contexte alpin



Syndicat Mixte des Mobilités
de l'Aire Grenobloise

Des profils de routes très divers



Caractéristiques générales :

- un aménagement contraint (par le relief),
- routes situées à au moins 50 à 100m d'altitude au-dessus de la plaine grenobloise
- un % de pente d'au-moins 1-2% sur le profil longitudinal
- une densité de courbes importantes
- des contraintes d'entretien saisonnières



Contrainte du relief : La montagne cyclable

La démarche

Un contexte multi-acteurs

→ Une démarche partenariale : partager les contraintes, identifier des solutions, tester

→ Accompagnement CEREMA :

- Partager la problématique vélo & routes de montagne
- Identifier des itinéraires à enjeux
- Définir des nouvelles solutions d'aménagement avec des domaines d'emplois partagés par tous
- Projeter ces solutions sur des itinéraires à enjeux dans une logique de test



Syndicat Mixte des Mobilités
de l'Aire Grenobloise



01 > 03
octobre
2025



Contrainte du relief : La montagne cyclable

La démarche

Mars à novembre 2024



Contrainte du relief : La montagne cyclable

La démarche

- ✓ **Parangonnage** par le CEREMA
⇒ S'inspirer, questionner
- ✓ **Et partages d'expériences** par les gestionnaires de voirie
⇒ Partager et s'approprier collectivement les solutions applicables aux routes de montagnes



Syndicat Mixte des Mobilités
de l'Aire Grenobloise



Chaucidou montant
modes actifs



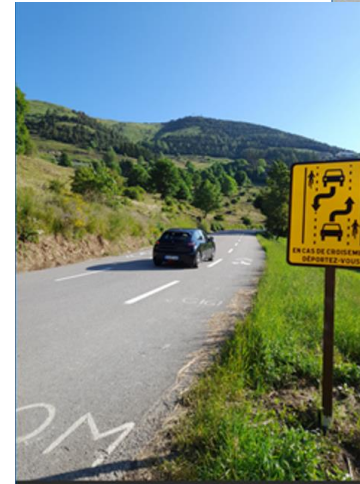
Bande résine



Test de marquages séparatifs



Combe de Gières



CVCB Alpe d'Huez



1^{ères}
Rencontres
du Réseau vélo et marche
Annemasse



01 > 03
octobre
2025



Annemasse **Agglo**

hautesavoie
le Département

Contrainte du relief : La montagne cyclable

3 itinéraires clés traités en exemples



Syndicat Mixte des Mobilités
de l'Aire Grenobloise

(Grésivaudan, massif de Belledonne)

Goncelin → St-Pierre-d'Allevard

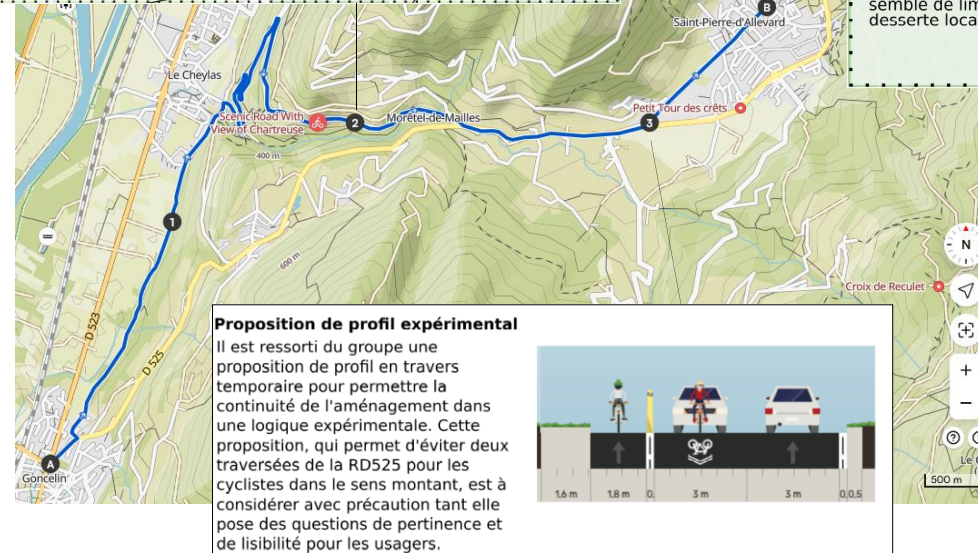
Linéaire : 7 km

D+ : 280m

Itinéraire : RD et chemin communal.

Fréquentation : 5 750 veh./j TMJA 2019 (3,8% PL)

→ 1 fiche dédiée par itinéraire avec proposition
de traitement par tronçon cohérent,
élaborée en groupe



Autres livrables



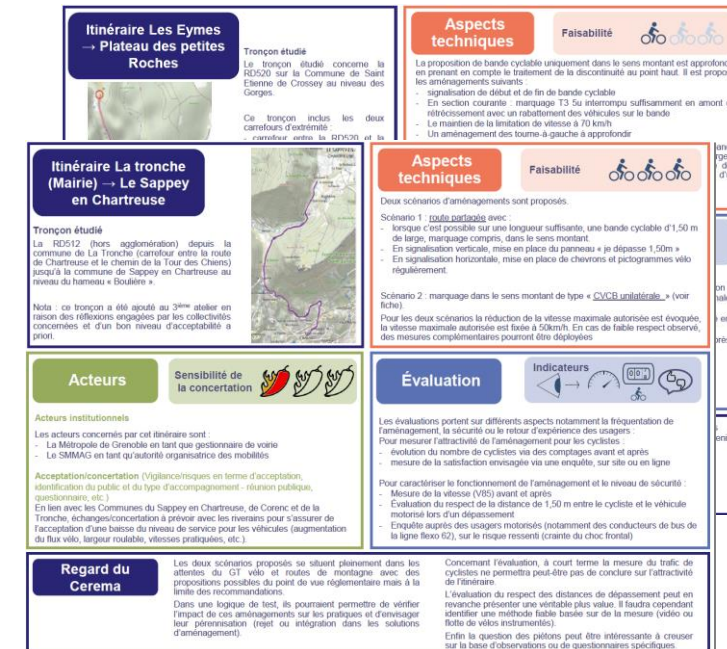
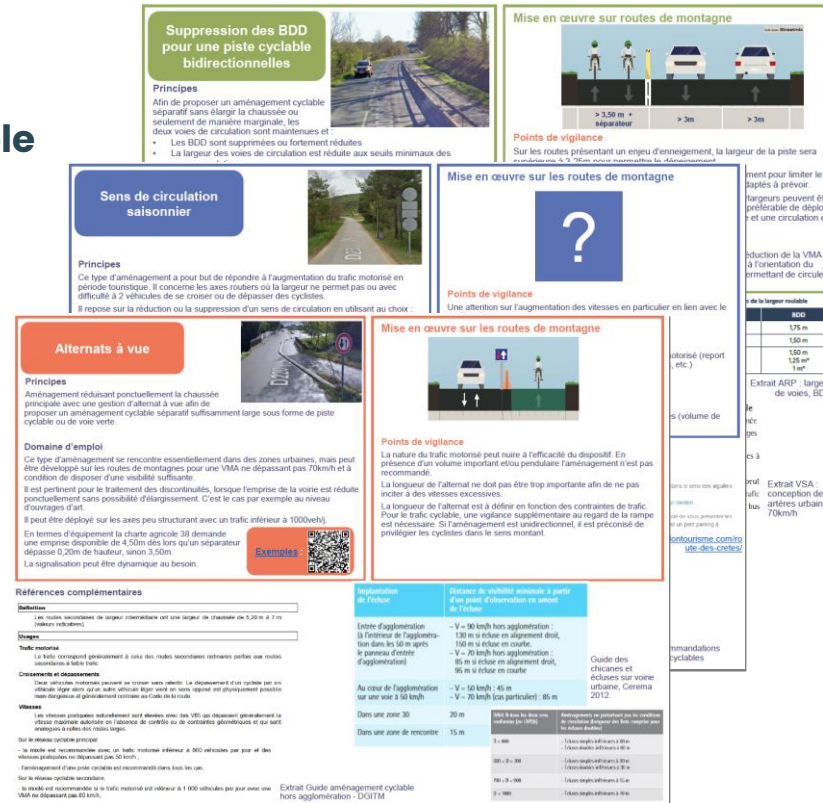
Syndicat Mixte des Mobilités
de l'Aire Grenobloise

Une « boîte à outils » répliquable et exploitable

→ Fiches d'identité par itinéraire

→ Fiches domaines d'emploi

- Aménagements ponctuels
- Modification du plan de circulation
- Modification du profil en travers



1^{ères} Rencontres
du Réseau vélo et marche
Annemasse



**01 > 03
octobre
2025**



hautesavoie 
le Département



Contrainte du relief : La montagne cyclable

En guise de conclusion

Prochaines étapes de la démarche

→ Affiner les propositions pour mise en test sur certains tronçons

Éléments de satisfaction

→ Initier une démarche multi-acteurs sur le sujet

→ L'accompagnement du CEREMA : tiers extérieur doté d'une expertise technique transversale

Limites (à approfondir)

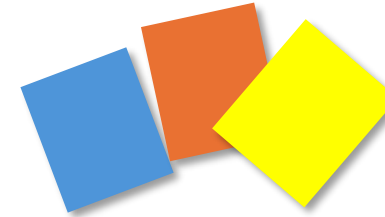
→ Contexte multi-acteurs = temporalités longues de mise en œuvre, même pour test




→ Pas de traitement micro des solutions spécifiques à la pente ou la sinuosité, par exemple. Pas « d'innovation » à ce stade



En France, combien une baisse de la vitesse maximale de 90 à 80 km/h sur les routes bidirectionnelles permet d'épargner de vies par an ?

Levez le carton de couleur correspondant à votre réponse :

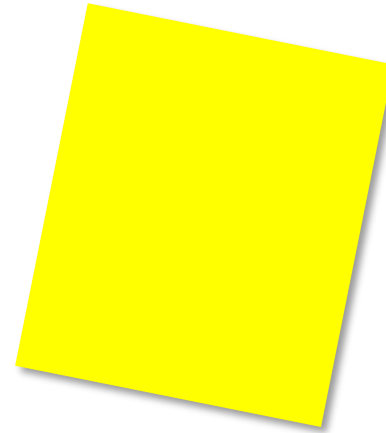


-  150-200 vies
-  200-250 vies
-  250-300 vies



En France, combien une baisse de la vitesse maximale de 90 à 80 km/h sur les routes bidirectionnelles permet d'épargner de vies par an ?

- 150–200 vies
- 200–250 vies
- **250–300 vies**



1^{ères} **Rencontres** *du Réseau vélo et marche* **Annemasse**



**01 > 03
octobre
2025**



 Annemasse **Agglo**

hautesavoie 
le Département

Et la vitesse dans tout ça ?

Exemples de RD hors agglomération à 50 dans le Finistère

Exemples de RD hors agglomération limitées à 50 km/h dans le Finistère

[illegible]

Largeur de chaussée entre 4,40m et 4,60m

- accès plage
- empruntée par la véloroute V45
- traversée par des itinéraires de randonnée

Traffics : 836 véh/j en avril (entre bourg et plage hors agglo)
et 1 325 véh/j en juillet (dans le bourg en agglo)

V85 : 51 km/h avant limitation à 50 km/h

Et la vitesse dans tout ça ?

Exemples de RD hors agglomération limitées à 50 km/h dans le Finistère



RD 156 – Tréguennec RD étroite limitée à 50 km hors agglomération sur 1,5 km

Section hors agglomération limitée à 50 km/h
permettant de mieux sécuriser les circulations cyclistes et piétonnes

Section d'accès à la plage
depuis le parking fermé l'été



Et la vitesse dans tout ça ?

Exemples de RD hors agglomération limitées à 50 km/h dans le Finistère

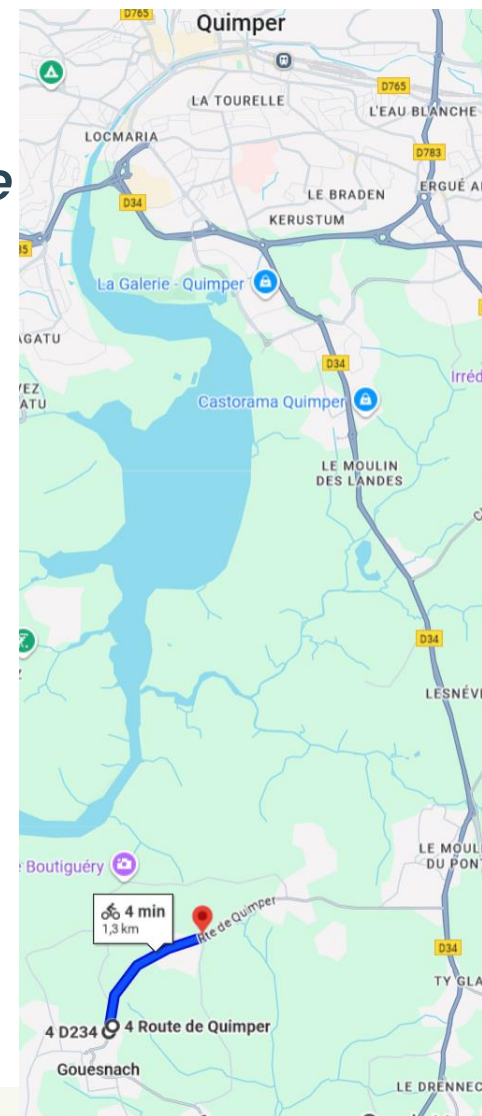
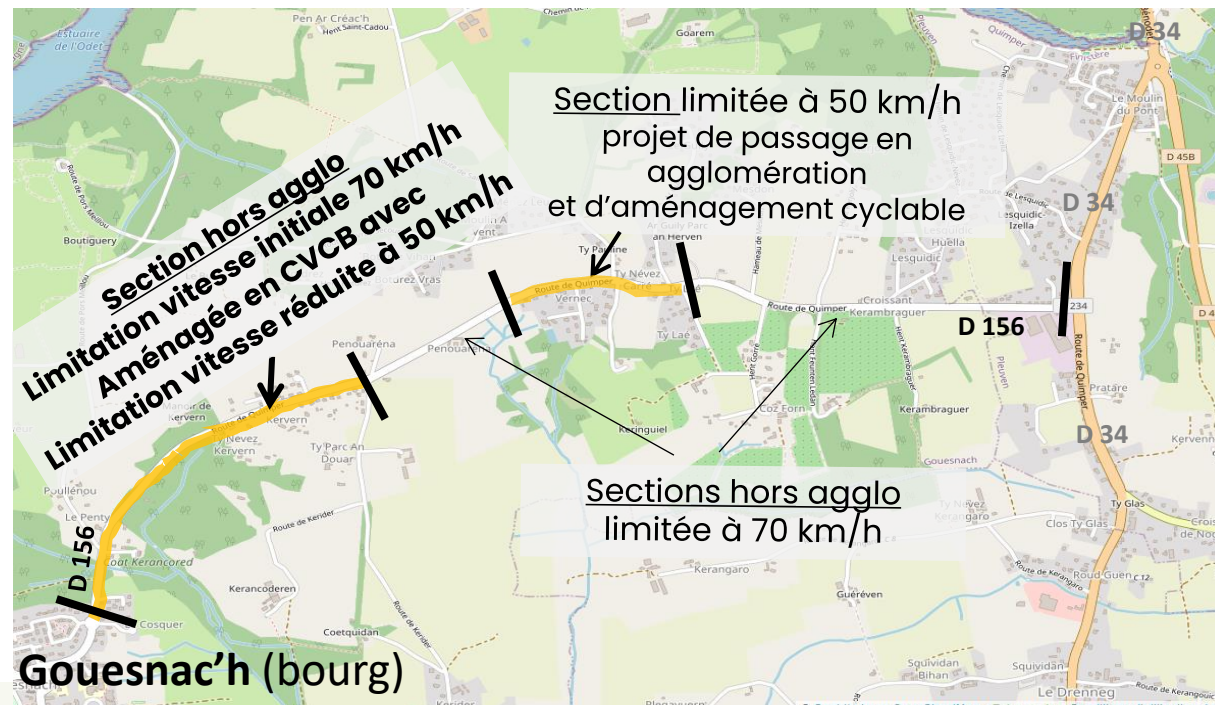
RD 234 – Gouesnac'h CVCB à 50 km sur 1,3 km

Caractéristiques AVANT PROJET

Largeur chaussée : **6,30 m** env.

Limitation de vitesse : **70 km/h**

2 300 véh/j
V85 : 74 km/h
1,4% PL



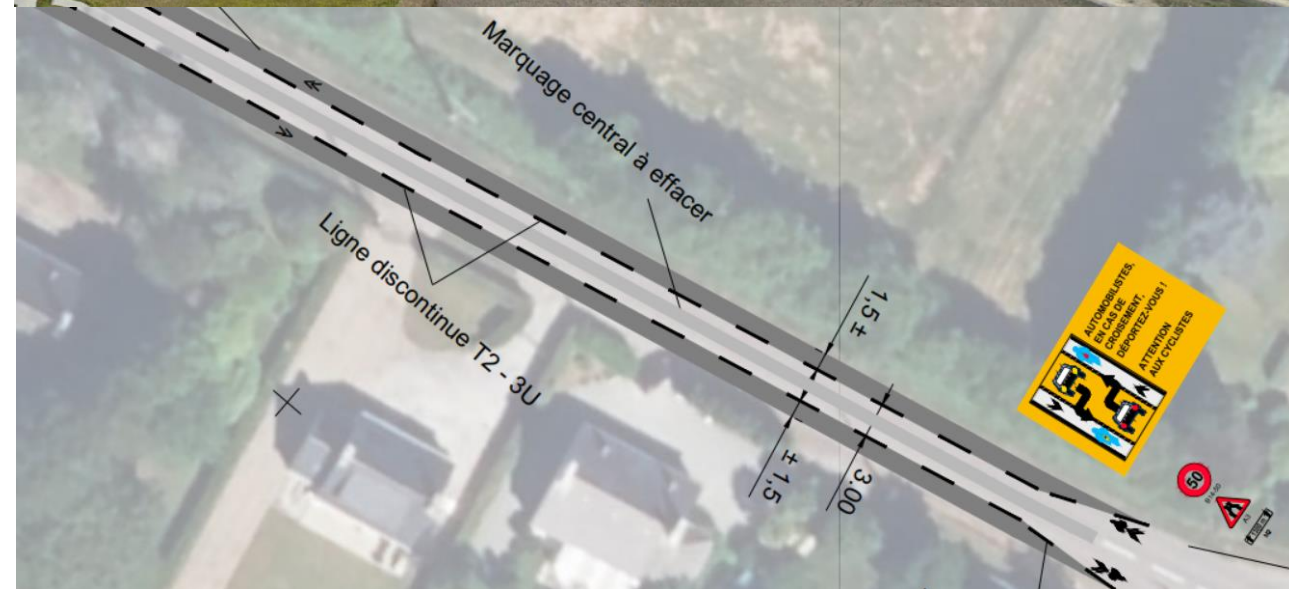
Et la vitesse dans tout ça ?

Exemples de RD hors agglomération limitées à 50 km/h dans le Finistère

RD 234 – Gouesnac'h CVCB à 50 km

**Abaissement de la limitation de vitesse
à 50 km/h**

+ Aménagement d'une CVCB avec accotements
d'env. 1,5 m et voie centrale de 3 m

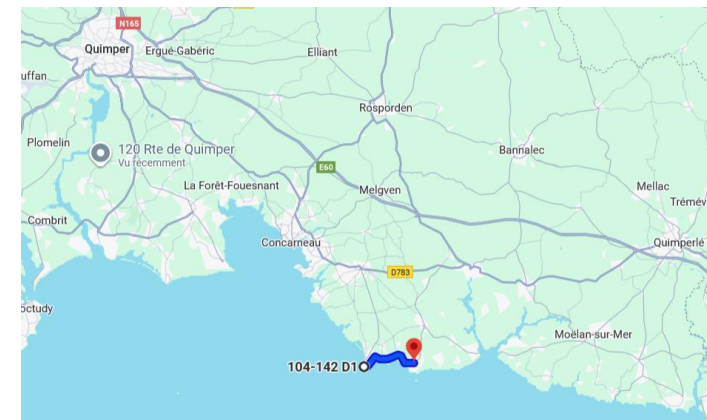


Et la vitesse dans tout ça ?

Exemples de RD hors agglomération limitées à 50 km/h dans le Finistère

RD 1 – Trégunc Section limitée à 50km/h sur 4 km

Restriction de vitesse du 15 juin au 15 sept

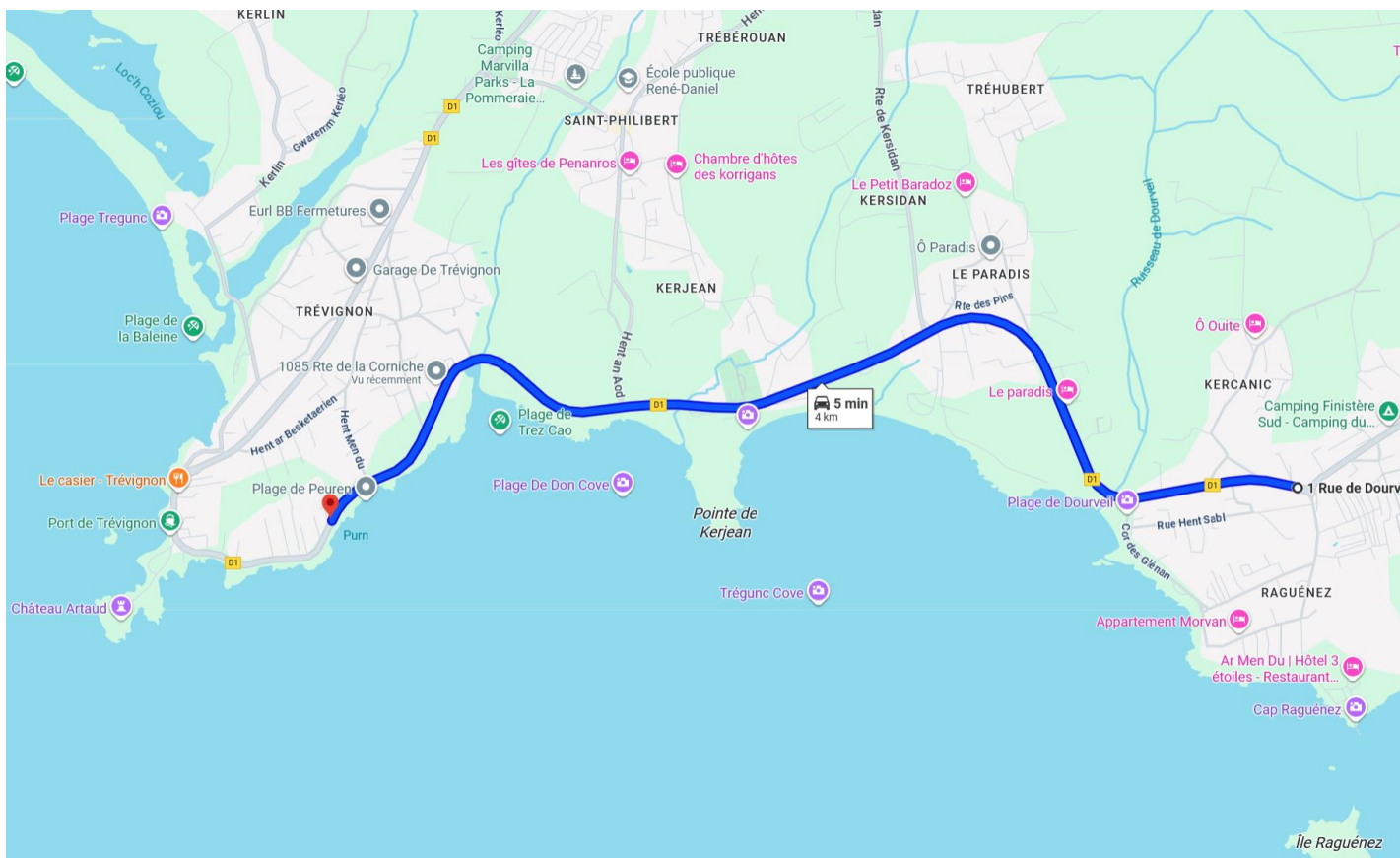


Contexte routier : Route sinueuse en bord de mer avec variation du profil en long
Largeur de chaussée : 6,40 m – 7,00 m

Usages :

- empruntée par la **véloroute V45**
- accès parkings plages nombreux
- itinéraires de randonnée longeant la côte et traversant la section de RD
- Proximité de plusieurs campings

Traffics : 760 véh/j en TMJA



Merci à nos partenaires pour leur engagement

Le Grand Partenaire de ces 1ères Rencontres



WE OPEN THE WAY

Merci à nos partenaires pour leur engagement

Or



Argent



Bronze



Ainsi que : Alpvenger, Fredo, Sanka, Someware, Atipy, Vazy, OBH, Second Cycle

Et nos partenaires institutionnels et associatifs : ADEME, CEREMA, APIC, Mai à vélo, FUB, Heureux Cyclage

1^{ères} **Rencontres** *du Réseau vélo et marche* **Annemasse**



**01 > 03
octobre
2025**



 Annemasse **Agglo**

hautesavoie
le Département

MERCI !

Avec le soutien de :


**MINISTÈRE
DE L'AMÉNAGEMENT
DU TERRITOIRE ET DE
LA DÉCENTRALISATION**
Logement, Transports,
Ruralité, Ville

*Liberté
Égalité
Fraternité*


**RÉPUBLIQUE
FRANÇAISE**
*Liberté
Égalité
Fraternité*



Grand partenaire des Rencontres :



#RencontresRVM