

Grand
Anney



INGETEC

éco

mobilité

AGENCE
SAVOIR-MONT-2020

SCHÉMA DIRECTEUR CYCLABLE

Phase 2 RAPPORT INFRASTRUCTURES & SERVICES

Juin 2022

Table des matières

Table des matières	2
1. METHODOLOGIE	3
1.1. Contexte	3
1.2. Déroulé de l'étude	4
1.3. Objectifs	4
1.4. Bilan des concertations	6
2. LES INFRASTRUCTURES CYCLABLES	10
2.1. Présentation des différents types d'aménagements cyclables	10
2.2. Les impacts liés aux aménagements cyclables	14
3. LE RESEAU DES INFRASTRUCTURES	15
3.1. La hiérarchie du réseau	15
3.2. Fiches tronçons	18
3.3. Gouvernance et mise en œuvre des aménagements	19
3.4. Financement	20
4. LES SERVICES DE L'ECOSYSTEME VELO	23
4.1. Les actions prioritaires du volet services	23
4.2. Gouvernance et financement	24
5. ETUDES COMPLÉMENTAIRES	25
6. ANNEXES	27

1. METHODOLOGIE

1.1. Contexte

L'ex-Communauté d'Agglomération d'Annecy (C2A) était précédemment munie d'un Schéma Directeur Cyclable réalisé en 2014. Ce dernier comprenait uniquement la réalisation d'aménagements cyclables.

Le Grand Annecy, Autorité Organisatrice de la Mobilité (AOM), a souhaité étendre son Schéma Directeur Cyclable à l'échelle du nouveau territoire, passant de 122,35 km² à 500 km² pour 34 communes.

L'enjeu est d'intégrer les territoires nouvellement inclus au périmètre, d'adapter la politique cyclable en la nivelant vers le haut tant sur les volets infrastructures cyclables que les services vélo.

Le Schéma Directeur Cyclable vise l'ensemble de la population (âge et catégories socioprofessionnelles) pour permettre de répondre aux besoins de déplacements utilitaires : domicile – travail / lieu d'études / pôles de vie.

Ainsi la politique cyclable doit toucher des publics plus variés afin de répondre à des contraintes et des attentes différentes ainsi qu'à réaffirmer l'équité des territoires.

Le Schéma Directeur Cyclable vise à répondre aux objectifs définis par les documents cadres (Plan Local d'Urbanisme intercommunal Habitat Mobilité Bioclimatique (PLUIHMB), Plan de Mobilité 2030 (PDM), Plan Climat Air Energie Territorial (PCAET)) et ainsi d'atteindre 10% de part modale vélo d'ici son achèvement.



1.2. Déroulé de l'étude

Le Schéma Directeur Cyclable a été réalisé avec le soutien technique et financier de l'ADEME dans le cadre du programme CEE AVELO. Il a été élaboré entre février 2021 et juin 2022 par la Société Publique Locale Agence Ecomobilité Savoie Mont-Blanc, accompagnée par le bureau d'études Ingetec pour le volet infrastructures et par la Société coopérative et participative Semawe pour le volet concertation.

L'étude a été réalisée suivant cinq phases :

- **Phase 1** : Diagnostic de l'existant ;
- **Phase 2** : Benchmark (Grenoble) ;
- **Phase 3** : Concertation et recueil des attentes ;
- **Phase 4** : Construction du réseau : structure, tracés, chiffrages et gouvernance ;
- **Phase 5** : Formalisation du plan d'action en Plan de financement.

A la fin de la phase 1, un rapport sur le diagnostic des aménagements existants et de l'écosystème vélo du territoire a été rendu au Grand Annecy en octobre 2021. Ce rapport est joint en annexe du présent document : « *Diagnostic de l'existant* ».

Pour la phase 2, les élus et les services techniques du Grand Annecy ont réalisé un voyage d'études à Grenoble afin d'étudier les aménagements cyclables existants et notamment le réseau magistral Chronovélo. Les techniciens de Grenoble Alpes Métropole étaient présents sur le terrain.

Les conclusions des phases 3, 4 et 5 sont détaillées dans le présent rapport.

1.3. Objectifs

Les objectifs du Schéma Directeur Cyclable, définis en concertation avec les élus, sont classés suivant sept thématiques :



- **Aménagements**
 - Traiter les discontinuités et mettre en œuvre des aménagements cyclables sécurisés ;
 - Développer un maillage cyclable à l'échelle de l'agglomération
- **Stationnement**
 - Créer un maillage de stationnements accessibles et sécurisés.
 - Adapter les stationnements aux nouveaux vélos : vélo à assistance électrique (VAE), vélo-cargo, etc...
- **Mise à disposition et entretien**
 - Un système vélo en libre-service.
 - Développer l'offre de services sur l'entretien des vélos.



- **Intermodalité**
 - Permettre d'accueillir les vélos dans les transports en commun,
 - Déployer dans les Pôles d'Echanges Multimodaux (PEM) des services vélo.
- **Apprentissage, (re)mise en selle**
 - Favoriser l'apprentissage du vélo auprès des grands annéciens.
- **Aides et incitations**
 - Aider et inciter au report modal des grands annéciens.
- **Communication et animations**
 - Promouvoir l'usage et la culture du vélo et des modes actifs.

1.4. Bilan des concertations

1.4.1. Les conférences territoriales

Les conférences territoriales organisées en mars 2021 ont permis de rassembler des élus, des citoyens et des représentants du monde associatif sur tous les sujets liés à la mobilité : modes actifs, transports en commun, voiture partagée, sensibilisation-innovation.

Des objectifs et des actions relatives au cyclable ont été proposées par les participants lors de chaque conférence. Elles sont déclinées ci-dessous et classées par ordre de priorité :

- **Pays d'Alby** (39 participants) :
 - Meilleure connaissance des usages du vélo sur le territoire ;
 - Définir les freins à la pratique du vélo ;
 - Création d'une voie cyclable entre Annecy et Alby-sur-Chéran ;
 - Aménager les rabattements vers le futur axe cyclable structurant vers Alby/Annecy ;
 - Aménager des connexions cyclables pour permettre l'accès sécurisé aux arrêts de bus situés sur la route départementale RD1201 reliant le Pays de Fillière (au nord) au Pays d'Alby (au sud) ;
 - Concilier des aménagements vélo – bus en site propre sur les voies existantes entre Seynod (Giratoire de la Mouette) et Chauv-Balmont (quartiers sud de la commune d'Annecy).

- **Rive Ouest** (59 participants) :
 - Abaisser la vitesse des voitures sur les voies perpendiculaires à la piste cyclable. Généraliser la zone 30 sur ces voiries. Réduire la vitesse à 50 km/h sur les routes départementales hors zone agglomérée ;
 - Diagnostic de l'accès aux établissements scolaires. Accès sécurisés aux écoles et éducation / animation au vélo (savoir rouler à vélo, code de la route, ...) ;
 - Sécuriser la traversée de la route départementale pour les modes doux : réduction de la vitesse sur la route, aménagements plus marquants (coussins, ...), modifier le régime de priorité ;
 - Communication pédagogique : totem indiquant le temps de parcours à vélo et en voiture jusqu'à Annecy en temps réel ;
 - Élargissement de la piste cyclable / voie verte (du lac d'Annecy) pour absorber un flux cyclistes / piétons plus important ;
 - Créer de nouveaux aménagements modes actifs en site propre sur les voies perpendiculaires et parallèles à la route départementale.

- **Rive Est** (35 participants) :
 - Développer les zones de rencontre en renforçant la signalisation (priorité au piéton), en mixant tous les usages ;
 - Sensibilisation / communication pour inciter les cyclistes à plus de respect mutuel ;
 - Hiérarchiser les pistes cyclables suivant leur niveau de difficulté ;
 - Généraliser le 30 km/h en agglomération et 50 km/ inter-agglomération.

- **Pays de Fillière** (29 participants) :
 - Sensibilisation pour apaiser la cohabitation entre modes, avec focus sur certains points noirs ;
 - Apaiser la circulation sur la route du pont d'Onnex (limite Villaz - Annecy) et chaussée à voie centrale banalisée entre la voie rapide des Aravis et le pont d'Onnex ;
 - Modifier le marquage sur la route Groisy – Thorens-Glières (commune de Fillière) ;
 - Emport des vélos / vélos à assistance électrique (VAE) dans les bus ;
 - Améliorer la voie rapide des Aravis (traversée du Fier) et la route du pont d'Onnex avec un ouvrage d'art ;
 - Prolonger la piste cyclable reliant les trois communes d'Argonay – Groisy –Fillière (Thorens-Glières).

- **Hyper-centre et Cœur d'agglomération** (55 participants) :
 - Sécurisation des abords des écoles : suppression du stationnement proche des écoles, fermeture (temporaire ou définitive) des rues proches ;
 - Poursuivre les aménagements temporaires tactiques pour les points noirs cycles. Objectif : généraliser la zone 30 ;
 - Traversée de la voie ferrée entre les avenues de Brogny et de Genève (Annecy) ;
 - Traversée express 100% site propre sud- nord (Marquisats – Pringy, quartiers de la commune d'Annecy) ;
 - Réseau express vélo correspondant aux 5 branches du réseau de transport en commun
 - Structurer le réseau viaire pour le vélo d'abord (et pas pour la voiture).

1.4.2. Les concertations citoyennes

Des concertations citoyennes ont été spécifiquement organisées dans le cadre du Schéma Directeur Cyclable.

Deux méthodes ont été retenues afin de permettre au plus grand nombre de personnes de pouvoir s'exprimer :

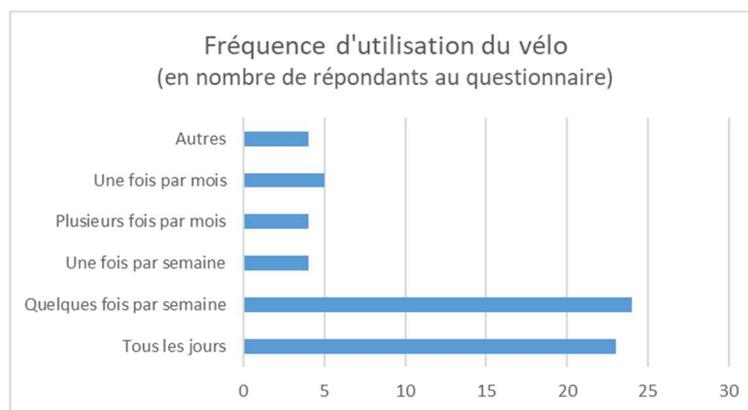
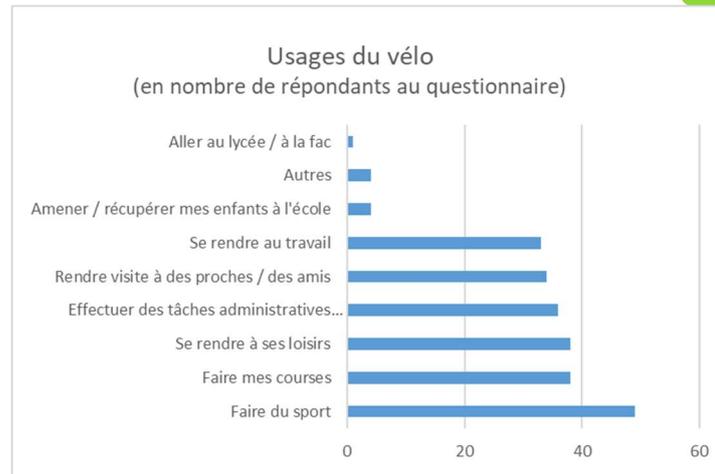
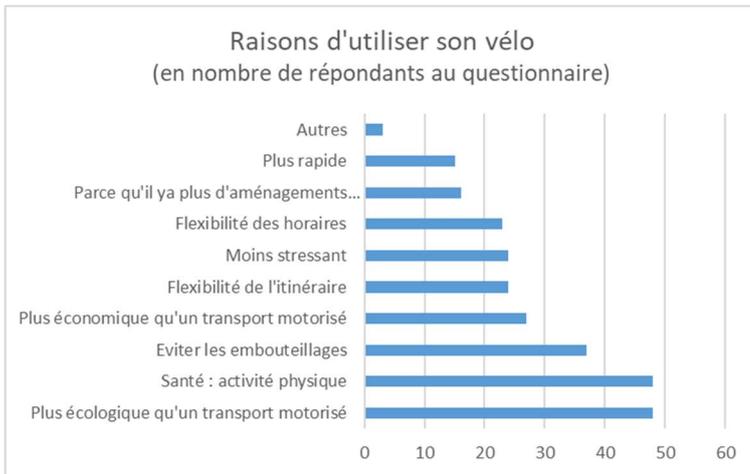
- Des concertations publiques,
- Une plate-forme participative.

Six concertations publiques ont été menées :

- Pays d'Alby (16 participants) ;
- Rive Ouest (27 participants) ;
- Rive Est (22 participants) ;
- Pays de la Fillière (32 participants) ;
- Deux pour l'hyper-centre et cœur d'agglomération (21 et 17 participants).

Les participants ont donné leur avis sur les tracés et proposé des actions sur les grandes thématiques des services. Des questionnaires mis à la disposition des participants ont permis d'établir un premier recensement sur les usages, la fréquence et les raisons d'utiliser le vélo :

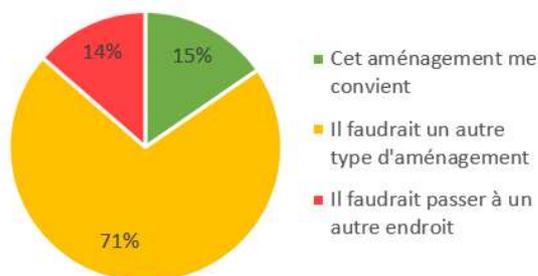




Une plate-forme participative a été mise ligne en complément des concertations publiques, afin de toucher un plus large public (www.mes-mobilites.grandannecy.fr) :

- 329 contributions ont ainsi été mises en ligne sur les services, et,
- 493 contributions ont été enregistrées sur les tracés.

Plus de 70% des participants de la plate-forme estiment que l'itinéraire leur convient mais qu'il faudrait améliorer ou changer de type d'aménagement :



Ces éléments ont été pris en compte pour la constitution du Schéma Directeur Cyclable.

1.4.3. Comités de Pilotage et réunions de travail

Durant tout le processus d'étude du Schéma Directeur Cyclable, de nombreuses réunions de travail ont été menées avec les élus et les représentants du territoire.

Sept Comités de Pilotage ont été organisés entre février 2021 et mars 2022 avec des élus de l'agglomération :

- Vice-Présidents du Grand Annecy ;
- Conseillers délégués du Grand Annecy ;
- Elus communautaires - membres de la Commission Mobilité du Grand Annecy, représentatifs des territoires ;
- Autres élus conviés à des COPIL spécifiques.

Dans un même temps, les 34 communes de l'agglomération ont été rencontrées, individuellement, afin de saisir leurs attentes sur ce Schéma Directeur Cyclable. Une présentation détaillée des tracés chiffrés et une proposition de gouvernance et de répartition des clés de financement ont été transmises aux communes en fin de programme. L'ensemble de ces éléments a ainsi été validé par chaque commune.

Pour partager au mieux sur les attentes et objectifs du Schéma Directeur Cyclable, des rencontres ont également été organisées avec l'ensemble des partenaires institutionnels :

- Région Auvergne-Rhône-Alpes
- Département de la Haute-Savoie ;
- Communautés de communes limitrophes au Grand Annecy ;
- Etablissements de l'enseignement supérieur du territoire ;
- Chambre d'Agriculture ;
- Représentants d'usagers : Fill' à Vélo, Vélo à Villaz et Roule & Co ;
- Bureaux d'études en charges de projets urbains.

Les échanges se poursuivent avec la Région Auvergne-Rhône-Alpes et le Département de la Haute-Savoie sur l'élaboration d'un " guide technique des aménagements cyclables " du Grand Annecy et le financement de plusieurs projets.

2. LES INFRASTRUCTURES CYCLABLES

2.1. Présentation des différents types d'aménagements cyclables

2.1.1. Aménagements cyclables séparés de la chaussée

Piste cyclable



Une piste cyclable est une voie de circulation dédiée au cycliste. Elle peut être **monodirectionnelle** ou **bidirectionnelle**. Elle est considérée comme une voie de la chaussée principale qu'elle longe (article R415-14 du Code de la Route).

Elle permet une séparation physique entre les véhicules motorisés, les piétons et les cyclistes, ce qui permet de sécuriser le cycliste et d'éviter les conflits d'usage avec les piétons.

La visibilité d'une piste cyclable monodirectionnelle est meilleure pour tous les usagers, notamment pour les automobilistes en intersections. Néanmoins, elle nécessite plus d'espace qu'une piste bidirectionnelle.

La largeur minimale recommandée par le Centre d'Etudes et d'Expertise sur les Risques, l'Environnement, la Mobilité et l'Aménagement (CEREMA), hors bordures et caniveau est de :

- piste cyclable monodirectionnelle : 2 m (permet le dépassement de cyclistes entre eux)
- piste cyclable bidirectionnelle : 3 m



Voie verte



Selon le code de la route, la voie verte est une « route exclusivement réservée à la circulation des véhicules non motorisés à l'exception des engins de déplacement personnel motorisés, des cyclomobiles légers, des piétons et des cavaliers. Par dérogation, les véhicules motorisés mentionnés à l'article R. 411-3-2 peuvent également être autorisés à y circuler dans les conditions prévues au même article ».

Elle permet la **mixité** des modes de déplacements non motorisés (marche à pieds et cycles essentiellement). En tant que route à part entière, il ne peut s'agir d'un simple trottoir large. Son utilisation est à privilégier en **dehors des centres agglomérés**.

La récente modification du code de la route permet d'utiliser ce statut pour des voies desservant des parcelles agricoles ou un trafic riverain résiduel.

La largeur minimale recommandée par le CEREMA est de 3 m.

2.1.2. Les aménagements cyclables en cohabitation séparée

La bande cyclable



La bande cyclable est une **voie de la chaussée exclusivement réservée aux cyclistes**. Sa mise en œuvre est simple sur une chaussée large avec une souplesse d'utilisation et un coût réduit.

Néanmoins, le sentiment de sécurité est mitigé car elle ne préserve pas du stationnement sauvage et ne présente **pas de séparation physique** avec le trafic motorisé.

En cas de stationnement longitudinal, il est conseillé d'insérer une **zone d'ouverture de portière** de 50 cm, évitant le risque d'accident pour le cycliste. Un pictogramme vélo peut être inséré tous les 25m en zone

urbaine dense.

La bande cyclable a longtemps été considérée en France comme l'aménagement vers lequel tendre. Ses limites sont de plus en plus souvent mises en avant, notamment sa sécurisation relative, insuffisante pour le public le moins expert.

La largeur minimale recommandée par le CEREMA est de 1,50 m hors marquage et caniveau (ponctuellement 1,20 m).

La Chaussée à Voie Centrale Banalisée (CVCB) ou Chaucidou

La CVCB est une chaussée sans marquage axial dont les lignes de rive sont rapprochées de son axe. Les véhicules motorisés circulent sur une voie centrale bidirectionnelle et les cyclistes sur la partie revêtue de l'accotement appelée rive.



La largeur de la voie ouverte aux véhicules motorisés est insuffisante pour permettre le croisement, ces derniers empruntent donc la rive lorsqu'ils se croisent, en vérifiant auparavant l'absence de cyclistes.

La CVCB a pour principal objectif d'améliorer les conditions de circulation des cyclistes dans des situations contraintes où les aménagements cyclables classiques se révèlent impossibles à réaliser par manque d'emprise. Elle est compatible avec une circulation motorisée modérée (< 4000 vh/j) et une bonne visibilité.

2.1.3. Les aménagements cyclables en mixité

La voie mixte vélo-bus



Le couloir bus partagé est une file de circulation réservée normalement aux bus urbains, taxis et véhicules de secours, **mais où la circulation des vélos est également autorisée**. C'est un aménagement recommandé en milieu urbain car il nécessite un faible investissement et rend visible le cycliste sans nécessité de modifier l'aménagement d'une rue. En outre, il augmente le nombre d'itinéraires cyclables possibles en proposant une bonne sécurisation du cycliste. Il permet également de donner souvent priorité aux intersections. Il doit permettre ponctuellement ou entièrement le dépassement du cycle par le bus. Cet aménagement présente des limites liées à la cohabitation

entre 2 usagers différents (gabarit, agilité), principalement en cas de forte fréquentation cycliste (hyper-centre) ou d'une nécessité d'un haut niveau de service pour le bus.

La zone 30



La Zone 30 est **une zone de circulation homogène limitée à 30 km/h**. L'abaissement du différentiel de vitesse entre cyclistes et automobilistes permet d'apaiser la circulation et donc de favoriser la présence de cyclistes.

- Signalisation horizontale et verticale
- Matérialisation homogène des entrées et sorties
- Double sens cyclable obligatoire (sauf arrêté municipal contraire)
- Dispositif de limitation de vitesse possibles, à appliquer suivant les contraintes locales (réseau de transport en commun, ...): plateaux surélevés, ralentisseurs (coussins berlinois), chicanes, écluses (avec by-pass cycles).

La zone de rencontre



La Zone de rencontre est **une zone de circulation homogène limitée à 20 km/h**. Elle permet de la mixité de circulation sur une zone déterminée. Le piéton y est prioritaire, sur toute la voirie. Le double sens cyclable est obligatoire (sauf arrêté municipal motivant le contraire). Selon le CEREMA, «l'aménagement doit donner l'impression que le véhicule circule sur un espace piéton (et non l'inverse)».

La vélorue



Très répandu dans les pays nordiques, cet aménagement est encore en phase de test en France. Il n'est donc pas cadré réglementairement. Il consiste à asseoir la présence du vélo sur certains axes où le vélo est déjà majoritaire par du marquage, jalonnement, etc... Il est préconisé de supprimer au préalable tout trafic motorisé de transit sur l'axe en jouant sur le plan de circulation, ainsi que le stationnement de surface. L'interdiction aux véhicules motorisés de dépasser les cyclistes est possible, mais à étudier au cas par cas, et souvent contre-productive.

Le jalonnement



Il s'agit d'une alerte faite aux usagers motorisés de la présence possible de cyclistes, grâce à des panneaux ou des pictogrammes au sol. Les linéaires sont souvent étendus, ne permettant pas une densité de panneaux ou de marquages très importante.



2.2. Les impacts liés aux aménagements cyclables

La réalisation d'infrastructures cyclables induit des impacts et des contraintes sur les aménagements existants :

Aménagement sur emprise disponible

La réalisation d'un aménagement cyclable est possible via des travaux mineurs (modification du marquage au sol, emprise disponible sur de l'espace vert public, etc.).

Reprise du profil en travers de la rue

La réalisation d'un aménagement cyclable est possible sans modifier les usages de la rue, mais demande des travaux plus conséquents (dévoisement des voies, suppression d'îlots ou d'espaces verts, etc.).

Mise à sens unique

La rue initialement à double sens est mise à sens unique pour libérer l'emprise nécessaire au nouvel aménagement cyclable. Une étude de circulation en amont sera à mener pour vérifier la faisabilité et les conséquences sur la circulation.

Suppression du stationnement

Les stationnements existants sont supprimés pour libérer l'emprise nécessaire au nouvel aménagement cyclable.

Suppression d'une voie de circulation

Une voie de circulation supplémentaire, ou une voie de tourne-à-gauche est supprimée pour libérer l'emprise nécessaire au nouvel aménagement cyclable. Une étude de circulation en amont sera à mener pour vérifier la faisabilité et les conséquences sur la circulation.

Impact Foncier

L'emprise du nouvel aménagement cyclable peut nécessiter une réalisation sur des parcelles privées. Une acquisition foncière est à prévoir.

Les aménagements étudiés dans le cadre du présent Schéma Directeur Cyclable vise à limiter au maximum ces impacts.

Impact environnemental

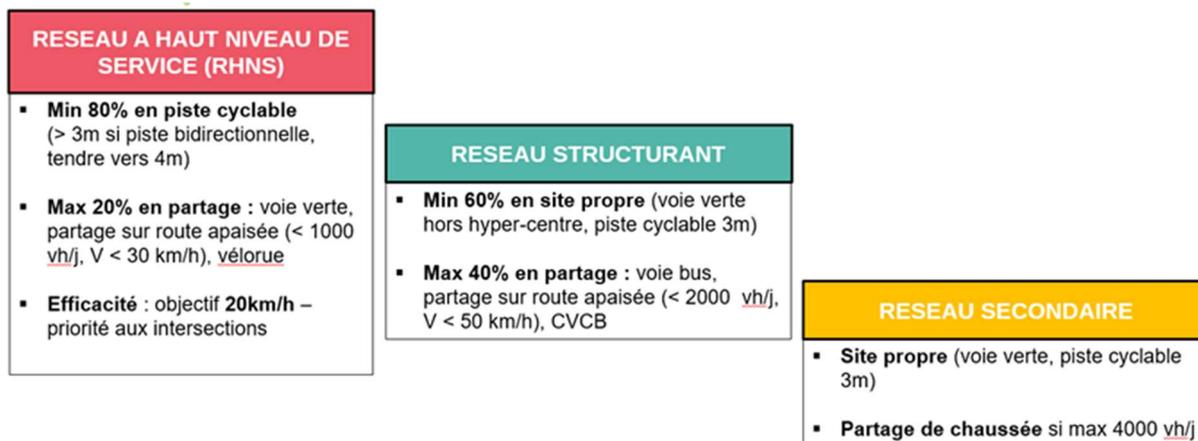
Certains aménagements nécessiteront une imperméabilisation. L'impact environnemental sera intégré et compensé.

Tous les aménagements seront réfléchis de manière à impacter au minimum l'environnement existant et visera à s'intégrer au mieux dans l'espace public en coordination avec les autres besoins et projets coexistants.

3. LE RÉSEAU DES INFRASTRUCTURES

3.1. La hiérarchie du réseau

Le réseau cyclable défini au Schéma Directeur couvre **429 km**, suivant **3 niveaux de hiérarchie** actés en Comité de Pilotage.



Le **Réseau Haut Niveau de Service** se positionne où les densités de population, les flux d'échange et le potentiel vélo sont les plus importants : le cœur d'agglomération et la rive ouest du lac jusqu'à Saint-Jorioz. Il n'est pas présent sur l'hyper-centre d'Annecy où la logique de mobilité tend vers l'apaisement. Le linéaire concerné est de **46 kilomètres**.

Plus que les autres niveaux du réseau, les aménagements devront être :

- **Confortables** : **80% du linéaire sans piéton ni véhicules motorisés** (donc avec un statut de piste cyclable), largeur élevée permettant les dépassements relatifs ou la circulation de front (tendre vers 4 mètres de largeur en configuration piste cyclable bidirectionnelle), rayons de giration élevés ;
- **Efficaces** : priorité aux intersections, objectif d'une vitesse moyenne de 20 km/h ;
- **Sécurisés** : moins de 5% de partage avec les véhicules motorisés, signalisation renforcée aux intersections rendant le régime de priorité explicite (marquage, signaux lumineux, ...), éclairage.

Le Réseau Haut Niveau de Service participe à faire du vélo un mode de déplacement attractif et à **favoriser le report modal**. Une identité visuelle spécifique pourra renforcer cette attractivité, ainsi que du mobilier du type totem de comptage cyclistes.

Des **aires de services** viendront ponctuer l'infrastructure.

L'**entretien** sera soigné avec un renforcement de la fréquence de balayage ou de réactivité en cas d'incident par rapport au reste du réseau.

Enfin, le réseau sera conçu pour être utilisé par les véhicules de secours, en cas de progression difficile sur les voiries adjacentes.

Le **Réseau Structurant** s'étend sur l'ensemble du territoire, sur un linéaire de **155 kilomètres**. Il couvre notamment les corridors d'accès en permettant une desserte efficace vers le cœur d'agglomération et connecte les territoires voisins. Il combine des infrastructures dédiées aux modes actifs (**60% en piste cyclable ou voie verte**) et du jalonnement d'axes peu fréquentés.

L'éclairage assurera une sécurisation aux intersections de nuit, combiné à un marquage explicite.

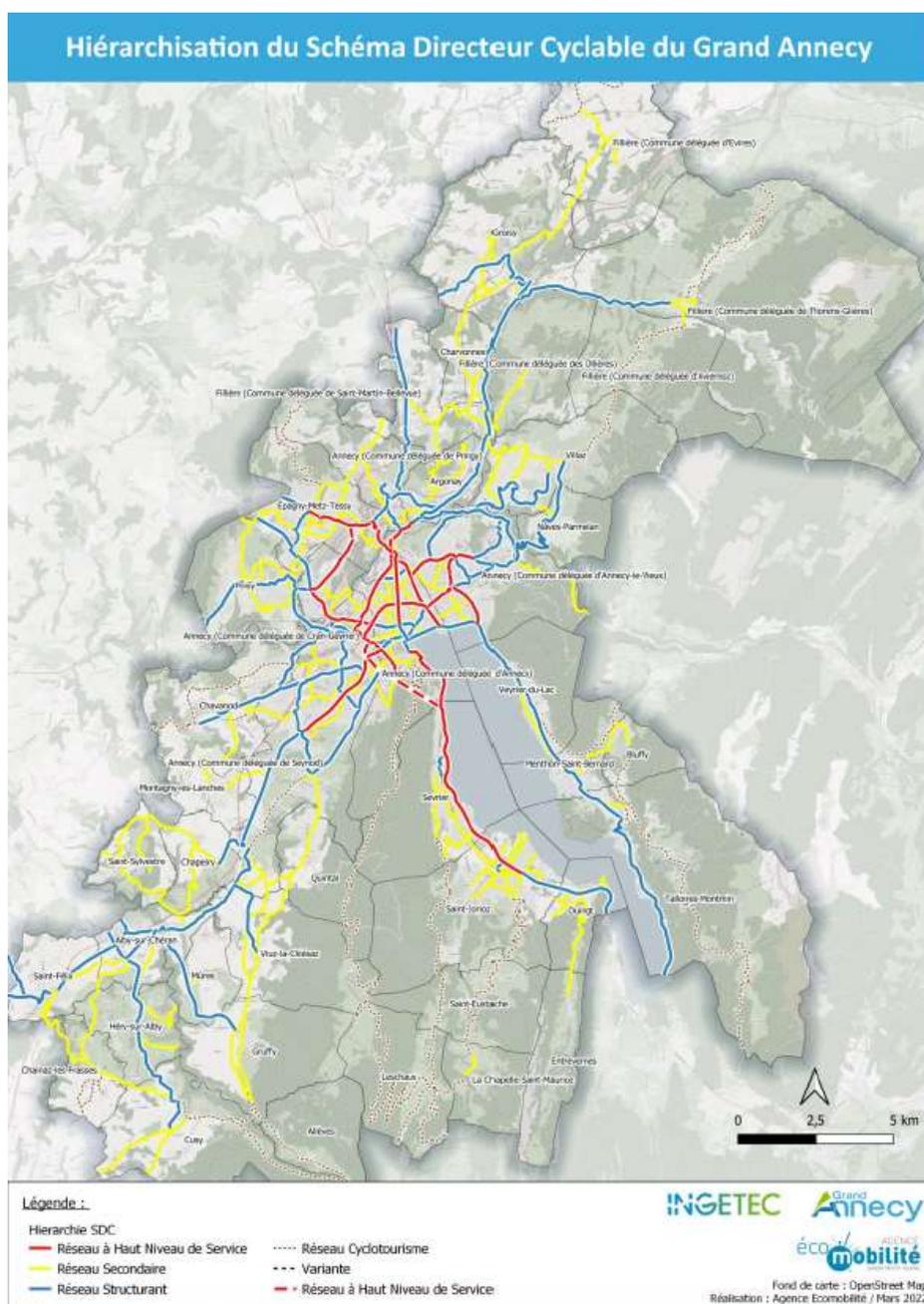
La priorité aux cyclistes sera privilégiée en zone agglomérée, afin de favoriser l'efficacité du trajet.

Le **Réseau Secondaire** assure le linéaire le plus important, avec **228 kilomètres**. Il permet une desserte plus locale et une connexion au réseau structurant. Il s'agit souvent de jalonnement d'axes routiers existants peu fréquentés. **24% du réseau secondaire est en site propre (piste cyclable de 3 mètres, voie verte)**.

Le **Réseau cyclotouristique** traduit les pratiques sportives et loisirs, qui ne peuvent être ignorées sur le territoire. Néanmoins, le Schéma Directeur Cyclable vise une pratique de déplacements utilitaires. Le réseau cyclotouristique n'est donc pas pris en compte dans les aménagements proposés et ne reçoit pas de proposition d'aménagement ni de co-financement. Il apparaît sur certains axes où la pratique sportive ou loisir est développée, mais où les caractéristiques routières (trafic, vitesse) et l'enjeu de la pratique utilitaire ne permettent pas une inscription au Schéma Directeur Cyclable.

Un guide technique des aménagements cyclables, réalisé en parallèle de ce Schéma Directeur Cyclable, définira les prérogatives à suivre pour la réalisation des aménagements afin d'atteindre une uniformité des équipements sur le territoire compréhensible par tous.

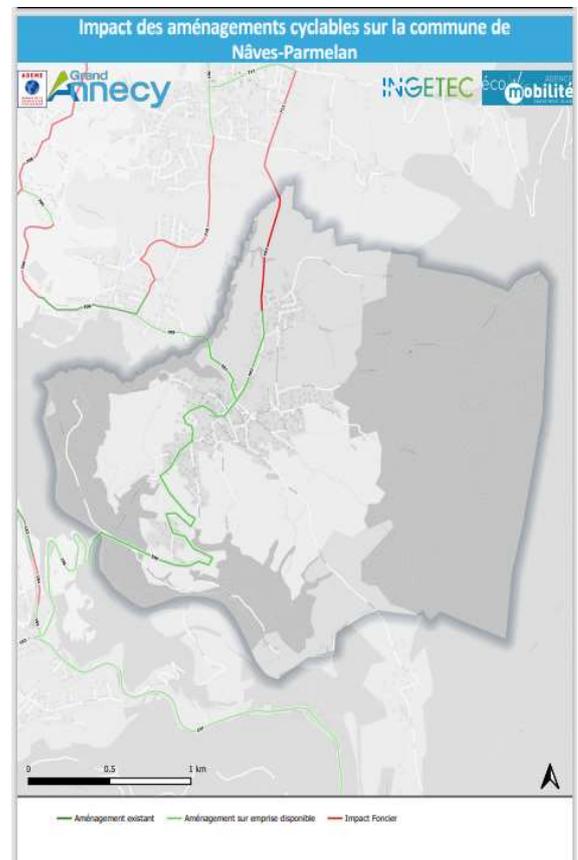
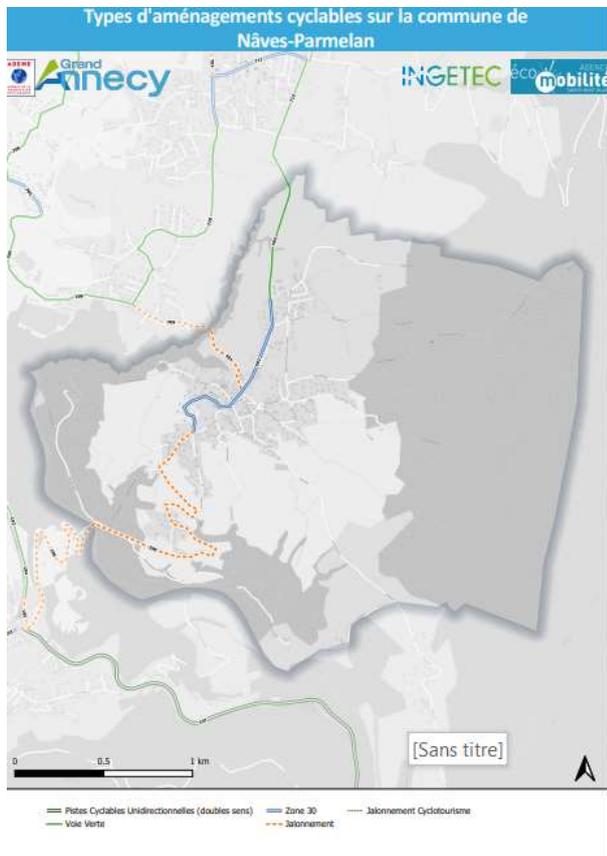
Le conseil communautaire du 30 juin 2022 a approuvé que les infrastructures Haut Niveau de Service et Structurant sont d'intérêt communautaire.



Les cartes de hiérarchisation par territoire se trouvent en annexe de ce rapport.

Les cartes « Typologie » sont également jointes en annexe. Elles présentent pour chaque commune du Grand Annecy les types d'aménagements préconisés sur chacun des axes du Schéma Directeur Cyclable.

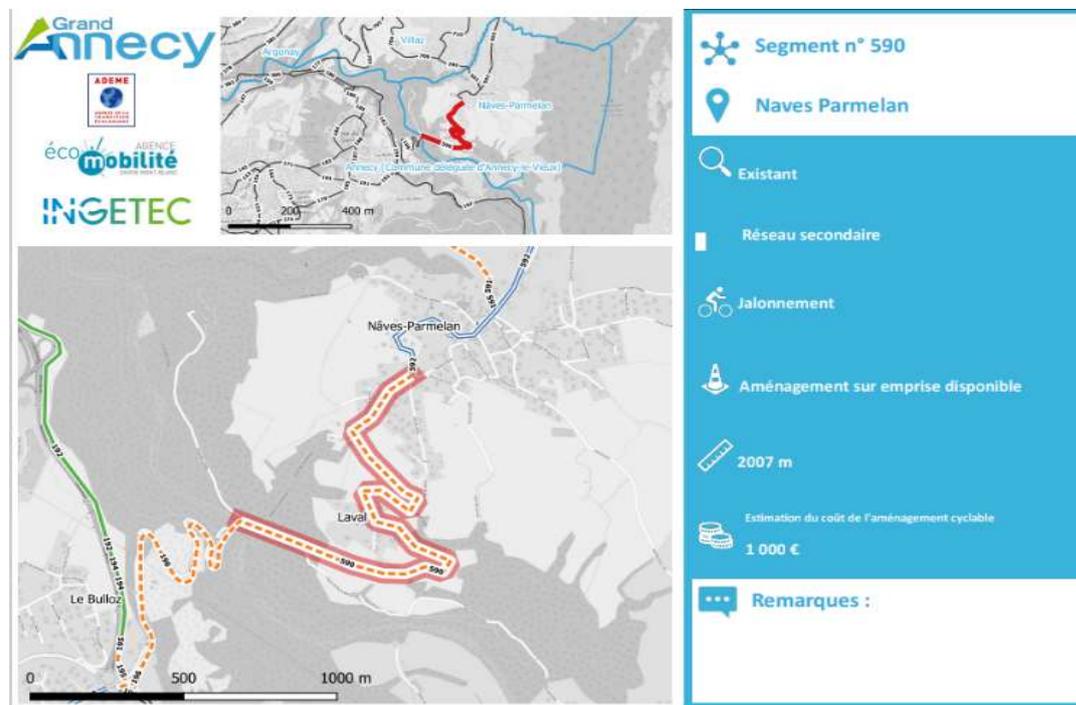
Ces préconisations seront validées lors des études propres à la réalisation de chaque tronçon, en fonction notamment des contraintes topographiques et foncières exactes.



3.2. Fiches tronçons

L'ensemble du réseau inscrit au Schéma Directeur est découpé en tronçons. Chaque tronçon est numéroté et détaillé dans une fiche spécifique présentant :

- La localisation du tronçon (deux échelles différentes) ;
- Le numéro du tronçon ;
- La commune concernée ;
- L'état actuel de l'aménagement (existant, à conforter ou à concevoir) ;
- La hiérarchisation du tronçon au sein du schéma directeur cyclable (réseau à haut niveau de service, réseau structurant ou réseau secondaire) ;
- Le type d'aménagement proposé (cf. la typologie d'aménagement précédemment) ;
- L'impact en termes de travaux (cf. les impacts liés aux aménagements précédemment) ;
- La longueur du tronçon ;
- Le coût des travaux estimé (hors coût de réaménagement de la voirie, qui n'est pas porté par le Grand Annecy) ;
- Les éventuelles remarques concernant le tronçon.



L'ensemble des fiches tronçons se trouve en annexe du présent rapport.

3.3. Gouvernance et mise en œuvre des aménagements

Le conseil communautaire du 30 juin 2022 acte l'objectif de gouvernance du Schéma Directeur Cyclable.

Celle-ci est définie dans le tableau ci-dessous :

		Création	Aménagement	Entretien
Réseau à Haut Niveau de service		MOA : Grand Anancy* €€ : 100% Grand Anancy**	MOA : Grand Anancy* €€ : 100% Grand Anancy**	MOA : Grand Anancy* €€ : 100% Grand Anancy
Réseau structurant	Communes desservies par le RHNS	MOA : Grand Anancy* €€ : 50% Grand Anancy**	MOA : Grand Anancy* €€ : 50% Grand Anancy**	MOA : Grand Anancy* €€ : 100% Grand Anancy
	Communes non desservies par le RHNS	MOA : Grand Anancy* €€ : 100% Grand Anancy**	MOA : Grand Anancy* €€ : 100% Grand Anancy**	MOA : Grand Anancy* €€ : 100% Grand Anancy
Réseau secondaire		MOA : Communes / CD 74 €€ : 50% Grand Anancy	MOA : Communes / CD 74 €€ : 50% Grand Anancy	MOA : Communes / CD 74 €€ : 100% Communes / CD 74

MOA = Maîtrise d'ouvrage

€€ = Financement des infrastructures et de leur entretien

*Délégation possible de la MOA aux gestionnaires de la voirie (SILA ; CD 74, Communes)
Sous réserve que le CD74 accepte les clés de répartition financière

** Dans le cadre d'une MOA déléguée, le Grand Anancy interviendra sur la base de la règle de financement actée en complément des financements des MOA délégués (Commune, CD 74, SILA) et éventuels autres partenaires financiers (Région, Etat)

Une étude de mise en œuvre de cette gouvernance définira les moyens techniques, humains et financiers à déployer pour répondre aux objectifs de gouvernance. Ces éléments seront présentés et statuéés lors des COPIL de suivi du Schéma Directeur Cyclable.

En attendant le déploiement de tous les moyens nécessaires à sa réalisation le mode gouvernance actuel sera conservé avec l'objectif d'assurer :

- La mise en œuvre opérationnelle des infrastructures ;
- L'entretien du réseau cyclable ;
- Le financement de la réalisation et de l'entretien des infrastructures.

La gouvernance définitive s'appliquera après :

- La validation de l'étude de gouvernance ;
- La création des services dédiés ;
- Les votes des budgets alloués ;

3.4. Financement

3.4.1. Périmètre de financement du Grand Annecy

Le financement du Grand Annecy :

- Est conditionné par le respect des règles énoncées dans le guide technique des aménagements cyclables ;
- Inclut les études de maîtrise d'œuvre des projets, les diagnostics complémentaires et levés topographiques ;
- Exclut l'éventuelle acquisition du foncier. La maîtrise d'ouvrage des opérations d'acquisitions foncières est également à la charge des communes ;
- Exclut les coûts liés à la voirie routière, même en cas d'impact dû à l'aménagement cyclable (réfection de tapis, décalage de chaussée, ...) ;
- Exclut les éventuels coûts liés aux réseaux ;
- Exclut les éventuels coûts de végétalisation (plantations, espaces verts) ;
- En cas de voirie partagée apaisée, n'inclut qu'une part du coût total, suivant le montant inscrit sur les fiches segment du schéma directeur cyclable ;
- Exclut les aménagements non-inscrits au schéma directeur cyclable.

3.4.2. Estimations

Les travaux de l'ensemble du réseau projeté ont été chiffrés au ratio à **77 millions d'euros**. Ce montant sera réévalué au fur et à mesure de l'avancement des études des projets.

L'estimation **comprend** les coûts de réalisation des travaux, c'est-à-dire : les terrassements, la réfection ou la création des structures de voirie et la couche de roulement, les bordures attenantes, le mobilier urbain spécifique, le marquage au sol, les panneaux de jalonnement.

Le chiffrage a été réalisé en fonction des coûts, notamment de matières premières, d'octobre 2021.

L'estimation **ne comprend pas** le coût des études techniques et l'acquisition du foncier.

Les montants des estimations ne comprennent pas les éventuelles subventions qui peuvent être obtenues auprès des partenaires.

L'estimation par niveau de réseau se répartit comme suit :

Réseau	Linéaire (km)	Estimation (M€)
Haut Niveau de Service	46 km	11,4 M€
Structurant	155 km	46,6 M€
Secondaire	228	19 M€
Total	429 km	77 M€



3.4.3. Dépenses

Les règles de gouvernance définies au § 3.3 [Gouvernance et mise en œuvre des aménagements](#) entraînent des budgets d'investissement par commune détaillés ci-dessous :

Commune	Coût (€) supporté par	
	Grand Annecy	Commune
Alby-sur-Chéran	2 412 500 €	248 500 €
Allèves	0 €	0 €
Annecy	23 674 500 €	13 264 500 €
Argonay	1 754 500 €	248 500 €
Bluffy	37 500 €	37 500 €
Chainaz-les-Frasses	8 500 €	8 500 €
Chapeiry	444 000 €	24 000 €
Charvonnex	999 000 €	96 000 €
Chavanod	1 167 500 €	221 500 €
Cusy	454 500 €	23 500 €
Duingt	126 000 €	126 000 €
Entrevernes	1 500 €	1 500 €
Epagny-Metz-Tessy	3 155 000 €	2 125 000 €
Fillière	6 342 000 €	198 000 €
Groisy	3 913 000 €	152 000 €
Gruffy	658 000 €	430 000 €
Héry-sur-Alby	541 000 €	15 000 €
La Chapelle-Saint-Maurice	15 000 €	15 000 €
Leschaux	0 €	0 €
Menthon-Saint-Bernard	54 500 €	16 500 €
Montagny-les-Lanches	20 500 €	20 500 €
Mûres	780 000 €	39 000 €
Nâves Pamelan	226 000 €	1 000 €
Poisy	1 995 000 €	639 000 €
Quintal	22 500 €	22 500 €
Saint Sylvestre	15 500 €	15 500 €
Saint-Eustache	0 €	0 €
Saint-Félix	976 000 €	13 000 €
Saint-Jorioz	912 500 €	231 500 €
Sevrier	1 021 500 €	286 500 €
Talloires-Montmin	2 215 000 €	49 000 €
Veyrier-du-lac	69 000 €	41 000 €
Villaz	2 362 500 €	255 500 €
Viuz-la-Chiésaz	1 491 500 €	271 500 €
	57 866 000 €	19 137 000 €
	77 003 000 €	
	Coût total	

Avec les estimations actuelles, 75% des dépenses d'investissements sont à la charge du Grand Annecy.

Sur ce montant prévisionnel des travaux on peut estimer à 10% le coût des études de maîtrise d'œuvre pour les projets, soit 7,7 M€ supplémentaires.

Chaque commune reçoit le tableau des dépenses, détaillant les coûts supportés par le Grand Annecy et la commune.

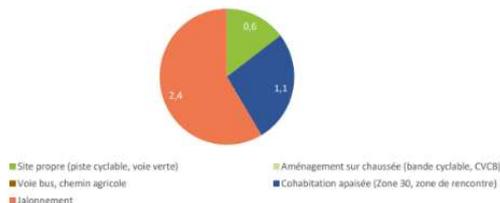
Tous les tracés, type d'aménagement et prise en charge financière prévisionnelle ont été validés en amont du vote du Schéma Directeur Cyclable par l'ensemble des élus des communes du Grand Annecy.



Proposition de réseau sur votre commune

Naves-Parmelan

Répartition par type d'aménagement (en km)



N° segment	Typologie	Classe	Coût supporté par le Grand Anancy	Coût supporté par la commune
590	Jalonnement	Réseau Secondaire	500 €	500 €
591	Jalonnement	Réseau Secondaire	1 000 €	1 000 €
592	Zone 30	Réseau Secondaire	17 000 €	17 000 €
593	Voie Verte	Réseau Secondaire	95 500 €	95 500 €
TOTAL			114 000 €	114 000 €

3.4.4. Co-financement et Subventions

La dynamique générale sur la mobilité à vélo a fait apparaître des sources de co-financements et de subventions des infrastructures. Les financements peuvent venir des acteurs suivants :

- Union européenne
- Etat
- Région Auvergne-Rhône-Alpes
- Département de la Haute-Savoie

Une veille sur ces financements est en place. Les dossiers seront déposés en fonction des opportunités en vigueur lors de validation de chaque projet.

3.4.5. Entretien

Les prestations d'entretien attendues seront différentes en fonction du niveau de réseau (RHNS, Structurant, secondaire).

Ces prestations d'entretien seront définies dans le " guide technique des aménagements cyclables " du Grand Anancy.

La gouvernance définitive prévoit que l'entretien des réseaux à Haut Niveau de Service et structurants sera réalisé par le Grand Anancy.

Le chapitre 3.3. Gouvernance et mise en œuvre des aménagements définit les modalités d'entretien transitoires et les conditions pour le transfert au Grand Anancy.

4. LES SERVICES DE L'ECOSYSTEME VELO

Le Grand Anancy a fait le choix de développer un écosystème vélo sur son territoire. Les infrastructures sont indispensables pour le développement de la pratique du vélo. Toutefois elles ne sont pas suffisantes pour inciter le plus grand nombre à utiliser le vélo comme moyen de transport du quotidien.

Le Grand Anancy est un acteur majeur pour le développement de cette offre en tant qu'Autorité Organisatrice de la Mobilité. Lors de la phase diagnostic, de nombreuses actions ont été recensées et continuent à se développer, à l'initiative de la collectivité mais également des partenaires institutionnels, des associations ou d'entreprises privées (cf. rapport "Diagnostic de l'existant").

Les services de l'écosystème vélo regroupent les actions incitant au report modal, autres que les aménagements.

4.1. Les actions prioritaires du volet services

16 actions prioritaires ont été retenues :

6.1 Inviter au respect mutuel et du code de la route, par une campagne de communication

6.2 Organiser des journées événementielles : journée sans voiture, fêtes du vélo communales ou intercommunales

5.1 Pack mobilité offert aux nouveaux salariés des entreprises engagées dans les Plans de Mobilité

5.2 Inciter les entreprises à déployer le Forfait Mobilité Durable

5.3 Voir et être vu à vélo

4.1 Déployer le programme « Savoir Rouler A Vélo »

4.2 Créer des pistes fixes d'apprentissage vélo, ouvertes à tous

4.3 Proposer des cours gratuits de (re)mise en selle



1.1 Mettre à jour le schéma directeur du stationnement communautaire

1.2 Multiplier le stationnement vélo sécurisé dans et aux abords des écoles élémentaires

1.3 Accompagner la mise en place de stationnement vélo sur les emprises publiques et privées.

2.1 Déployer Velonecy sur l'ensemble de l'agglomération

2.2 Appuyer la création ou le déploiement d'ateliers itinérants et / ou participatifs

2.3 Favoriser l'entretien / marquage dans le cadre des entreprises

3.1 Sécuriser le stationnement aux abords des arrêts de car interurbains

3.2 Assurer un confort d'accueil et une accessibilité pour les piétons et cyclistes en entrées et sorties d'autoroute

Les délais de réalisation souhaités pour la mise en œuvre des actions sont détaillés ci-dessous :

N° action	Intitulé	Délai souhaité
1.1	Mettre à jour le Schéma directeur de stationnement	Court terme
1.2	Multiplier le stationnement vélo dans et aux abords des écoles	Moyen terme
1.3	Accompagner la mise en place de stationnement sur les emprises publiques et privées	Court terme
2.1	Déployer Velonecy sur l'ensemble de l'agglomération	Court terme
2.2	Appuyer la création ou le déploiement d'ateliers itinérants et / ou participatifs	Moyen terme
2.3	Favoriser l'entretien / marquage dans le cadre des entreprises	Court terme
3.1	Sécuriser le stationnement aux arrêts de car interurbain	Court terme
3.2	Assurer un confort d'accueil et une accessibilité pour les piétons et cyclistes en entrées et sorties d'autoroute	Moyen terme
4.1	Déployer le programme « Savoir Rouler A Vélo »	Court terme
4.2	Créer des pistes fixes d'apprentissage vélo, ouvertes à tous	Moyen terme
4.3	Proposer des cours gratuits de remise en selle	Moyen terme
5.1	Pack mobilité offert aux nouveaux salariés des entreprises engagées dans les plans de mobilité	Court terme
5.2	Inciter les entreprises à déployer le Forfait Mobilité Durable	Court terme
5.3	Voir et être vu à vélo	Moyen terme
6.1	Campagne de communication pour le respect mutuel et le respect du code de la route	Court terme
6.2	Journées événementielles (fête du vélo communales ou intercommunales, journée sans voiture)	Moyen terme

4.2. Gouvernance et financement

Les actions feront l'objet d'études complémentaires avec des prises de décisions et un suivi général par le Comité de Pilotage du Schéma Directeur Cyclable.

Pour chaque projet, les acteurs concernés seront informés, consultés et conviés aux réunions.

Les estimations, non réalisées dans ce document, sont dépendantes des scénarios qui seront retenus dans les études.

Les coûts, la gouvernance et les moyens de mise en œuvre seront définis pour chaque action par le COPIL de suivi du Schéma Directeur Cyclable.

La dynamique générale autour de la mobilité à vélo a fait apparaître des sources de co-financements possibles. Une veille sur ces cofinancements est en place et les dossiers seront émis au fur et à mesure du lancement des projets.

5 ETUDES COMPLÉMENTAIRES

Plusieurs projets découlant du schéma directeur cyclable sont en cours de réalisation ou seront lancés sur 2022. Ils permettent d'appliquer la politique cyclable sur le territoire.

GUIDE TECHNIQUE DES AMÉNAGEMENTS CYCLABLES

Le "guide technique des aménagements cyclables" du Grand Annecy, disponible courant 2022, s'adressera à tous les maîtres d'ouvrage et maîtres d'œuvre intervenant sur le territoire. Il vise à homogénéiser les aménagements, afin que tous les usagers cyclistes aient le même niveau de confort, de sécurité et d'efficacité.

- Définir les prescriptions techniques pour des aménagements sécurisés et attractifs,
- Homogénéiser les aménagements à l'échelle de l'agglomération,
- Assurer la prise en main du guide auprès des gestionnaires de voirie et des élus en charge de la voirie.

ÉTUDE STATIONNEMENT VÉLO SÉCURISÉ

Une étude est en cours pour la réalisation d'un Schéma Directeur du Stationnement vélo. Elle sera finalisée fin 2022.

- Identification des lieux d'implantation,
- Stratégie de déploiement du stationnement vélo,
- Stratégie de gestion et d'exploitation du stationnement vélo.
- Définition des coûts et moyens pour sa mise en œuvre.

SCHÉMA DIRECTEUR JALONNEMENT CYCLABLE

L'objectif du Schéma Directeur de Jalonnement cyclable est triple :

- Permettre aux cyclistes néo-pratiquants sur les territoires de s'orienter facilement, grâce à un jalonnement homogène à l'échelle de l'agglomération. La logique d'itinéraire est souvent différente en voiture qu'en vélo ;
- Appuyer la prise en compte du réseau cyclable par les usagers motorisés, et donc améliorer la sécurité des cyclistes ;
- Faire prendre conscience aux automobilistes des faibles temps de parcours à vélo, en incitant donc au report modal.

Un système de jalonnement mixte sera mis en place, mettant en avant la notion d'« agglo du quart d'heure ». Il regroupera ainsi :

- Des indications en temps de parcours pour les destinations rapprochées (<15 min) ;
- Des indications plus classiques en kilomètres au-delà.

Le plan de déploiement sera réalisé en cohérence avec la réalisation des itinéraires cyclables du Schéma Directeur Cyclable.

En cas de travaux sur le réseau, un itinéraire de déviation sera fléché, rappelant aux automobilistes la présence possible de cyclistes sur la chaussée.

AMÉNAGEMENTS ET INFRASTRUCTURES CYCLABLES

La procédure de mise en œuvre vue précédemment va permettre de lancer rapidement :

- Les études et travaux des aménagements cyclables,
- L'exploitation et maintenance des aménagements cyclables.

SERVICES

Sur le volet services, les études concernent :

- Le développement du Vélo Libre-Service suite aux expérimentations,
- Le développement du service longue durée Vélonecy,
- La gouvernance et le déploiement du Savoir Rouler à Vélo sur le Grand Annecy,
- Le volet « incitations financières » en complément de la prime à l'achat,
- Le déploiement de la stratégie de communication et d'évènements.



6. ANNEXES

- Annexe 1 – Complémentarités entre les documents cadres du Grand Annecy
- Annexe 2 – Diagnostic de l'existant
- Annexe 3 – Cartes de hiérarchie du réseau cyclable par territoire
- Annexe 4 – Cartes de typologie d'aménagement par commune
- Annexe 5 – Fiches d'impact par commune
- Annexe 6 – Fiches tronçon
- Annexe 7 – Fiches action services vélo
- Annexe 8 – Dossier de sollicitation
- Annexe 9 – Dossier de prise en considération