

Etude globale de mobilité

Communauté de Communes du Haut-Chablais

Phase 3 – Volet Schéma Directeur Cyclable

Comité de pilotage du 14 octobre 2024



Contexte de l'étude



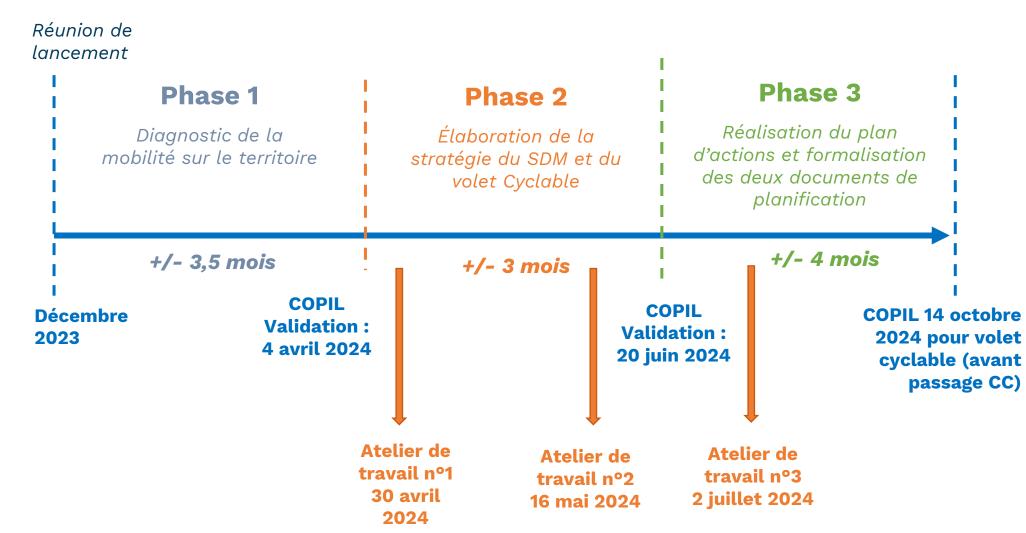
- La CCHC a fait le choix de ne pas saisir de la compétence d'organisation de la mobilité et n'est donc pas devenue Autorité Organisatrice de la Mobilité Locale en 2021.
- ► Ce rôle est assuré par la Région Auvergne-Rhône-Alpes. La CCHC est dans le bassin de mobilité de Thonon.
- Néanmoins la CCHC a décidé de s'engager dans une double étude de planification pour une mobilité plus durable avec la réalisation :
 - D'un Schéma Directeur des Mobilités prenant en compte les déplacements tous modes ;
 - Et de sa déclinaison en Schéma Directeur Cyclable pour le développement de l'usage du vélo aussi bien à vocation utilitaire que de loisir.
- Cette réflexion s'apparente à la réalisation d'un Plan de Mobilité Simplifié (PdMS), outil au service des nouvelles AOM locales pour décliner de manière opérationnelle leur stratégie de mobilité.
- Cette démarche volontaire s'inscrit dans la poursuite des démarches de planification dans lesquelles la CCHC est, ou a été, engagée et qui intègre pour partie des réflexions sur la mobilité : SCoT du Chablais, PLUi (enjeu de faire du Haut-Chablais un territoire mieux maillé et mieux connecté les objectifs mobilité du PLUi sont rappelés en annexes)
- ► Cette double démarche doit constituer un réel outil programmatique :
 - Une feuille de route en matière de mobilité à l'échelle du territoire.
 - Traduite sous la forme d'un programme d'actions opérationnelles adaptées aux besoins et en adéquation avec les finances locales et les préoccupations écologiques et sociales propres au territoire.
 - Avec notamment un SDC, document volontaire, mais indispensable pour répondre aux AAP ouvrant droit à l'essentiel des financements sur les aménagements cyclables.



Rappel du phasage et du calendrier global de l'étude



3 phases techniques et 1 phase transversale de suivi, concertation et co-construction











Les objectifs de définition du maillage cyclable sur la CCHC :



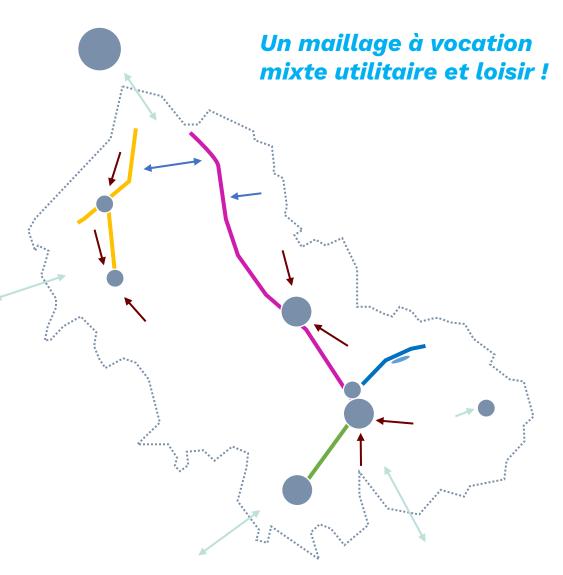
Les objectifs prioritaires du maillage reposent sur 4 piliers :

 Les liaisons intercommunales structurantes de vallées en réflexions sur la CCHC présentant un potentiel cyclable utilitaire et touristique fort

Les rabattements des communes vers ces axes de vallée et vers les polarités.

 Le maillage interne aux polarités en desserte des pôles générateurs (collège, supermarchés, centresbourgs...)

 La liaison vers l'extérieur, l'accès aux cols et aux secteurs d'intérêt touristique





Différents usages du vélo avec des besoins variés en aménagements



				UNIT_CUABLAS		
Type de pratique	Utilitaire (travail, achat, RDV)	Loisirs	Cyclo-sportive	Cyclotourisme itinérant		
Le vélo est un moyen de transport vers travail, école, achats, RDV		Le vélo sert à une promenade , se pratique à allure réduite, souvent en famille	Le vélo sert à effectuer un effort physique et se pratique à une vitesse assez élevée (>25 km/h)	C'est un type de vacances où le vélo est le moyen de découvrir les territoires		
Besoins	Trajet le plus direct, possible, avec le moins de dénivelé possible, sécurisé (faible trafic ou aménagements dédiés),continus et bien jalonnés	Parcours sécurisés (faible trafic ou aménagements séparés), agréable et facile d'accès	Privilégie les voiries existantes (avec un revêtement bien roulant et de qualité), sans recherche d'aménagements spécifiques, Souvent avec recherche de difficultés (côte, col),	Recherche de qualité paysagère, de parcours apaisés sur des aménagements dédiés (Eurovélos et VV) de bonnes qualités, continus et bien signalés		
Distance	Aire de chalandise prioritaire 5-8 km maxi soit 30 min. Jusqu'à 10 km avec Vélo à Assistance Electrique (VAE)	De 5 à 40 km	De 30 à 100 km	Longue distance sur plusieurs jours		
Point de vigilance	Besoin d'un stationnement à destination ; Présence humaine et éclairage la nuit	Trajet souvent en boucle	Se pratique souvent en groupe et avec trajet en boucle	Assurer les connexions cyclables pour irriguer les bourgs à proximité des itinéraires de cyclotourisme		

Atelier 1 : la préfiguration concertée du maillage cyclable



- Un travail selon 3 secteurs en 2 étapes :
- Travail sur le tracé des itinéraires structurants de vallées en réflexion/projet sur la CCHC
- Compléter par un maillage secondaire en réponse aux objectifs précédents :
 - ✓ Les connexions à poursuivre vers l'extérieur
 - ✓ Les rabattements vers les voies vertes
 - La desserte des pôles générateurs dans les communes



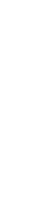


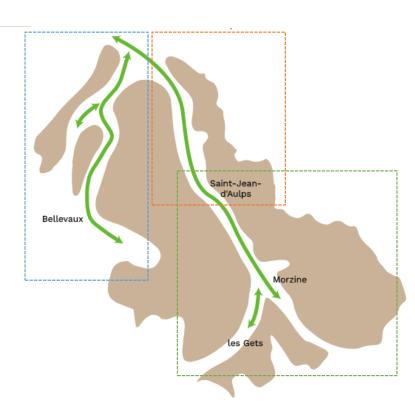
- Des liaisons supprimées
- De nouvelles propositions formulées



Une synthèse globale







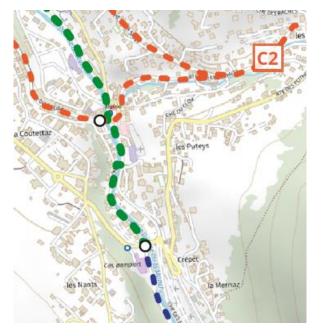




Atelier 2 : la poursuite du travail de co-construction à partir des contributions du 1^{er} atelier



- ▶ A l'issue de l'atelier 1, le maillage a été retravaillé et enrichi par ITEM (redécoupage, intégrations de nouveaux itinéraires...) pour aboutir à une armature cyclable continue et cohérente structurée autour de trois vocations :
 - Les itinéraires structurants de vallée à vocation mixte utilitaire et loisirs
 - Les itinéraires de desserte des communes
 - Les itinéraires à dominante touristique / loisirs





Les participants répartis en 3 sous-groupes ont travaillé sur ces propositions pour juger de leur pertinence, les enrichir, les modifier si besoin.



Une synthèse globale présentée au COPIL

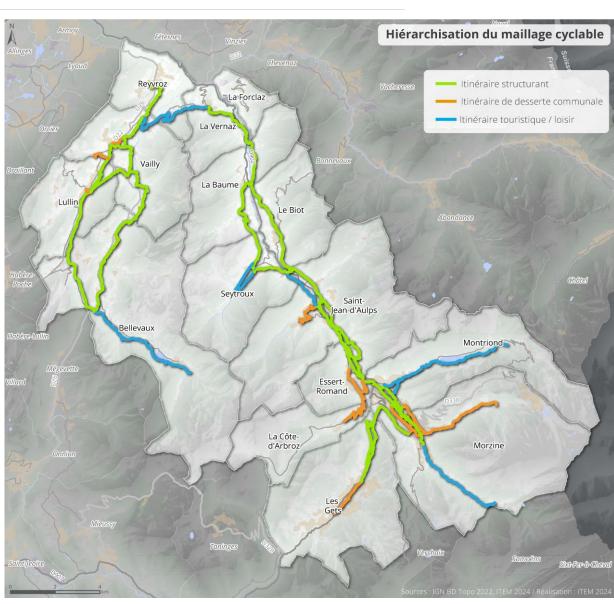


Le maillage global retenu au Schéma validé lors du COPIL de phase 2



- Un maillage cyclable découpé en 35 itinéraires, dont 3 comportent des variantes (non tranchées à ce stade mais après chiffrage ou faisabilité techniques...);
- Au global c'est entre 115 et 118 km d'itinéraires cyclables selon les variantes ;
- Les 35 itinéraires sont eux-mêmes découpés en **358 tronçons**.
- Un maillage hiérarchisé en fonction de la vocation des itinéraires
- Les itinéraires structurants de vallée à vocation mixte utilitaire et loisir (65-68 km);
- Les itinéraires de desserte des communes (20 km);
- Les itinéraires à dominante touristique / loisirs (30 km).

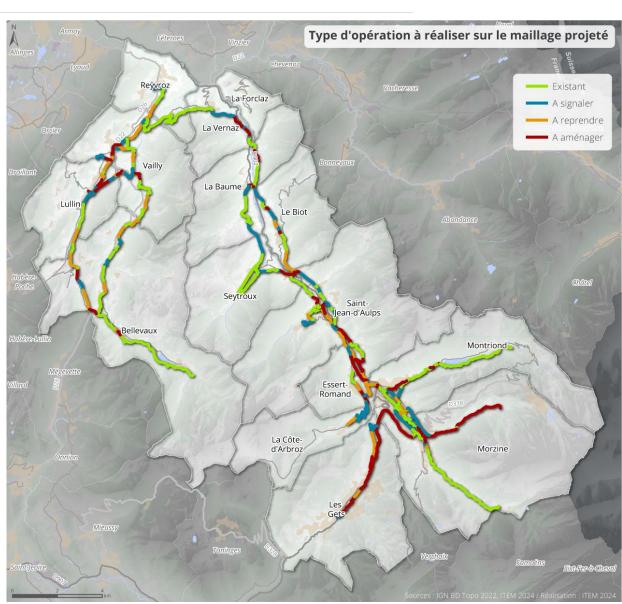
Un maillage qui traduit l'ambition de développer la pratique cyclable à l'échelle intercommunale, mais qui nécessitera d'être phasé dans le temps au regard des fortes contraintes techniques et des priorités budgétaires.



63 % du maillage ne nécessite pas de travaux d'aménagement



- ➤ Sur les **115 à 118k km** du maillage de la CCHC :
 - Env. 50 km ont des aménagements déjà existants
 - Env. 23 km demandent uniquement du marquage et/ou de la signalisation (pas de travaux de voirie)
 - Env. 19 km sont sur des chemins existants mais nécessitant d'être réaménagés
 - Env. 24 km sont à aménager (pas de chemin ou aménagement préexistant)









Définition des aménagements

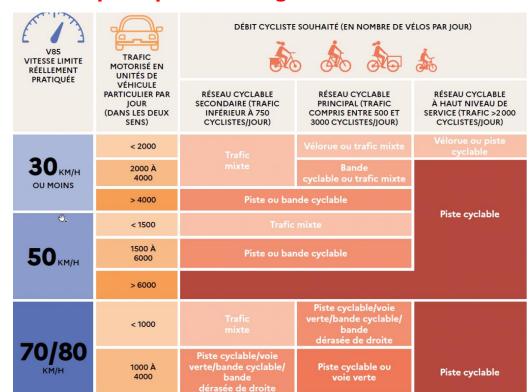






 Aménager un itinéraire vélo, ce n'est pas réaliser des pistes cyclables partout!

- Il s'agira d'utiliser le panel d'aménagement cyclable disponible selon le contexte, le besoin (potentiel) et l'usage (utilitaire, mixte...)!
- Adapter le niveau d'aménagement au caractère spécifique de montage de la CCHC













Typologies d'aménagement : Sites propres



Les pistes cyclables



Chaussée réservée aux cycles et physiquemen t séparée de la circulation motorisée.
De 100 K€ / km à 700 k€ / km

Des routes à accès restreint (statut de voies vertes)

certaines voies fermant secondaires à la circulation générale (sauf ayants droits : riverains, agriculteurs...) en les dédiant aux modes actifs. Selon les cas et configurations un système de barrière peut permettre de créer deux impasses de chaque côté, sans possibilité de trajet direct pour les voitures...).

Des quasi-sites propres à moindre coût!



Les voies vertes (et « chemin cyclable » assimilé)





Réservée à la circulation des véhicules non motorisés, des piétons, cavalier (selon les cas). Des niveaux d'aménagements différents (revêtement etc...) en fonction de la localisation, des usages... Coûts très variables selon la base de départ jusqu'à plus de 500 k€ / km en cas de création ex-nihilo avec gros travaux

Chemin praticable pour les cycles, assimilable à une voie verte sur votre territoire !





Typologies d'aménagement : Aménagements sur chaussé



Les bandes cyclables

Voie exclusivement réservée aux cycles sur une chaussée identifiée par un marquage;

De 30 K€ / km pour du simple marquage à 300 K€ / km en cas de reprise de chaussée globale





La chaussée à voie centrale banalisée





Voie où les véhicules motorisés circulent sur une voie centrale et les cyclistes sur les bandes de rive. De 30 à 100 K€ /

De 30 à 100 K€ /
km en cas de
reprises
mineures de la
chaussée, type
de marquage et
revêtement ...





Typologies d'aménagement : Partage de la voirie

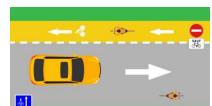


La zone pacifiée (zone 30, zone de rencontre)



Ces chaussées **sont à double sens pour les cyclistes**. Coûts très variable entre simple signalisation, intégration de dispositif de ralentissement type plateaux piétons ... jusqu'à retraitement globale de l'emprise et de la voirie)





La vélorue

Il s'agit de donner **une priorité relative aux cyclistes sur le trafic motorisé**. Le cycliste se positionne au milieu de la voie et est légitimé par du marquage au sol.





Route à faible trafic où cohabitent cyclistes et automobilistes

avec une signalisation horizontale et parfois verticale qui rappelle la présence de cyclistes.

Zone 30 en sens unique avec contresens cyclables





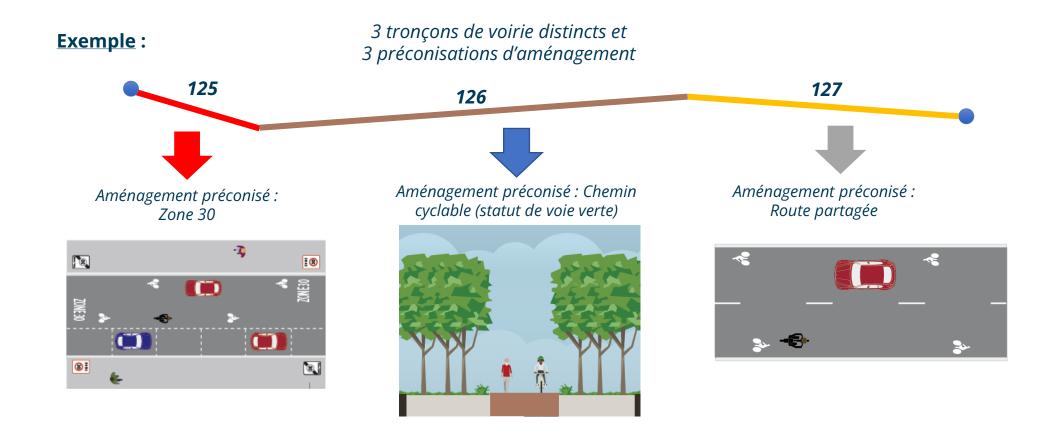




Principe de définition des aménagements



- Sur les **358 tronçons** du maillage, une **préconisation** a été faite en lien avec le potentiel, la vocation, le trafic et le profil de la voirie.
- Elle s'appuie sur les préconisations générales du CEREMA





Des préconisations et non des prescriptions définitives



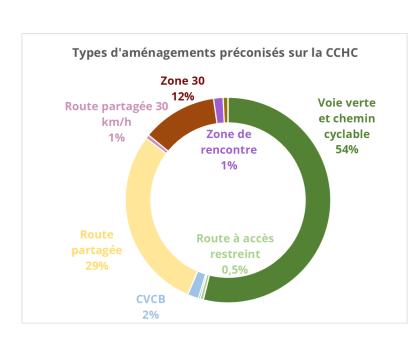


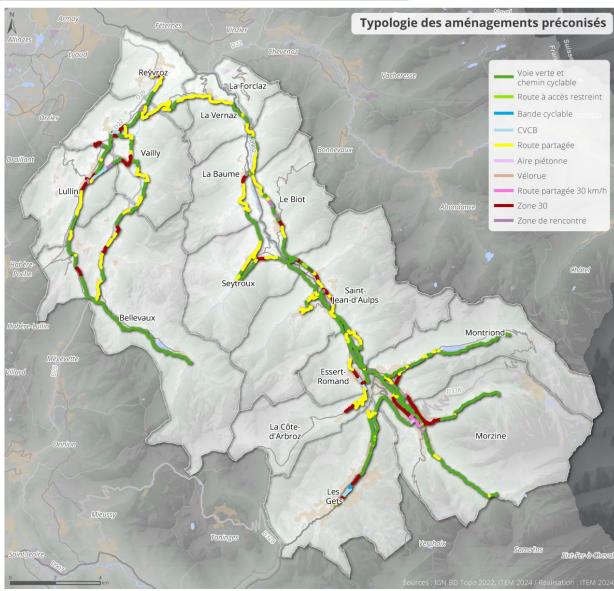
- Ces préconisations représentent un avis technique (pour réaliser le chiffrage estimatif) définit sur la base des données et l'état des connaissances lors de la réalisation du schéma
- Lors de la mise en œuvre opérationnelle, les choix définitifs de l'aménagement sont susceptibles d'évoluer et ce pour plusieurs raisons :
 - Si des contraintes techniques, géotechniques, foncières, des coûts trop importants révélés lors des études de faisabilité... sont identifiées. Soit il pourra être réalisé un autre type d'aménagement, soit si des contraintes ne peuvent être surmontées, cela pourra nécessiter une modification du tracé car le schéma n'est pas un document opposable!
 - Selon les choix de la collectivité sur des types d'aménagements préférentiels (exemple : préférence pour des pistes cyclables au lieu de bandes cyclables ou chaucidou) ou niveau d'aménagement
 - En fonction de l'avis technique du gestionnaire de voirie (même s'il n'est pas le maître d'ouvrage dans la réalisation des aménagements ou le financeur, il reste souverain sur ses voiries et devra approuvé en amont des travaux qu'il autorise les choix techniques)
 - En fonction des moyens financiers disponibles (il peut être envisagé un aménagement moins qualitatif ou sécurisé, voire de transition si les moyens mobilisables par le maître d'ouvrage ne permettent pas l'aménagement optimal envisager au départ par exemple)



Les types d'aménagement préconisés (détaillé)





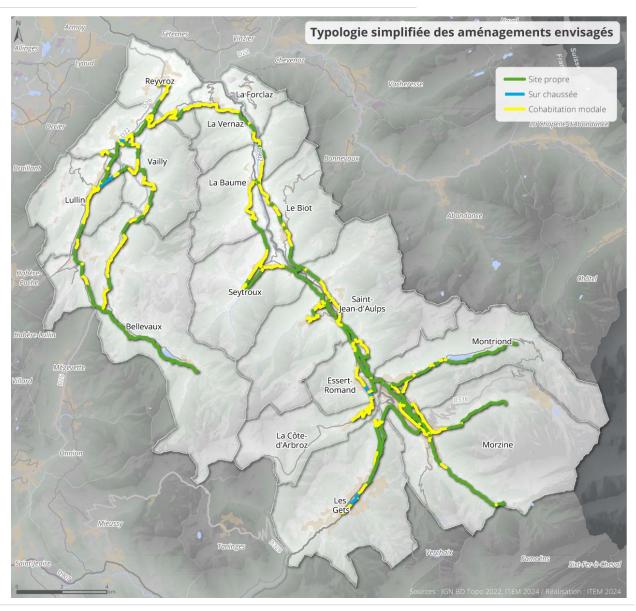




Les types d'aménagement préconisés (simplifié)



Aménagement	Linéaire
en site propre	54 %
sur chaussée	2 %
de cohabitation modale	44 %









Chiffrage des aménagements et des itinéraires



- Sur la base des aménagements envisagés sur chaque tronçon de voirie sont proposés :
 - Un chiffrage estimatif par ratio de chaque tronçon,
 - décliné selon l'importance de l'intervention (ex : création d'une voie verte sur un chemin existant, sur accotement....)



Coûts par ratio au mètre linéaire pour les différents types d'aménagement (linéaire et franchissement) ou à l'unité pour certains éléments (écluse, plateau piéton positionnés sur le linéaire, etc.);



Intégration des coûts de traitement de 5 intersections délicates sur des traversées de la RD902 (marquage spécifique, création d'un ilot refuge...) ;



Coût de jalonnement

- La somme de chaque tronçon + des intersections fournit une estimation de coût par itinéraire et au global
- Les coûts estimatifs d'entretien (balayage, désherbage, reprise du marquage, rénovation du revêtement...)



Zoom sur les types de revêtement des voies vertes et chemins cyclables



						Cout annuel / km	
Revêtement	Illustration	Description	Prix (m²)	vie moyenne	Entretien régulier	Investissement (voie verte de 3 m)	Total
Stabilisé non renforcé		Granulats de très petit diamètre, compacté lors de sa mise en œuvre, sans liant.	15 €/m²	6 ans	5 k€/an	7,5 k€/an	12,5 k€/an
Stabilisé renforcé		Stabilisé par un liant minéral (chaux, pouzzolanique, à base de sel, ciment hydraulique, organo-minéral)	35 €/m²	15 ans	3 k€/an	7,0 k€/an	10 k€/an
Enrobé bitumineux coulé à froid		Mélange de graviers, de sable et de bitume (appliqué à température ambiante)	25-35 €/m²	20 ans	2 k€/an	4,5 k€/an	6,5 k€/an
Enrobé bitumineux coulé à chaud	sable et de bitume (mélangé à 180°C et coulé		40-60 €/m²	25 ans	2 k€/an	6 k€/an	8 k€/an
Enrobé végétal		le bitume est remplacé par un liant issu de plantes oléagineuses	40-50 €/m²	20 ans	2 k€/an	6,8 k€/an	8,8 k€/an



Mettre en place un jalonnement sur les itinéraires en lien avec l'aménagement



Objectifs:

- Guider le cycliste tout au long de son parcours sur des itinéraires adaptés et sécurisés
- Mettre en valeur les infrastructures réalisées

Les clés d'un jalonnement efficace :

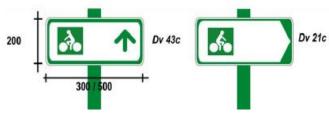
- Uniformité et homogénéité des panneaux
- Simplicité et pertinence des mentions jalonnées
- Visibilité des panneaux sur le réseau
- Continuité des itinéraires

Type de jalonnement	Coût unitaire moyen
Jalonnement hors agglomération	+/- 330 €/km
Jalonnement en zone agglomération (dans les bourgs)	+/- 1 500 €/km

Un coût total du jalonnement estimé à 60 000 € pour l'ensemble du schéma.



Panneau de pré-signalisation sur le maillage mixte



Panneau simplifié (hors agglomération)





Un chiffrage estimatif de l'ordre de 21 M€ sur la base des aménagements préconisés



- Le chiffrage global sur la base de préconisations d'aménagements représente de 19,1 à 22,1 millions d'€ pour l'ensemble du linaire interne à la CCHC (ce montant s'entend hors coûts d'acquisitions foncières que pourrait impliquer la réalisation de certains aménagements).
- Ce chiffrage ne prend pas en compte les études et <u>incertitudes géotechniques</u> sur certains secteurs, mais n'intègre pas les financements possibles, les travaux de mutualisation réalisables dans le cadre des programmes d'entretien et de réfection de voirie...

Détails des coûts	Coûts estimatifs global	ltinéraires structurants	Maillage communal	ltinéraires touristiques
Aménagement du linéaire	19,1 à 22,1 M€	15,6 à 18,6 M€	2,1 M€	1,4 M€
Traitement des intersections	+/- 12 k€	+/- 12 k€	-	-
Installation du jalonnement	+/- 60 k€	+/- 33,5 k€	+/- 16,5 k€	+/- 10 k€
Total	19,1 à 22,2 M€			



Mise en garde sur chiffrage global : Plusieurs secteurs avec des contraintes techniques/géotechniques à valider/affiner à amont des travaux!

Sur 10 ans	2,1M€/an
Sur 15 ans	1,4 M€ / an
Sur 20 ans	1,0 M€ / an

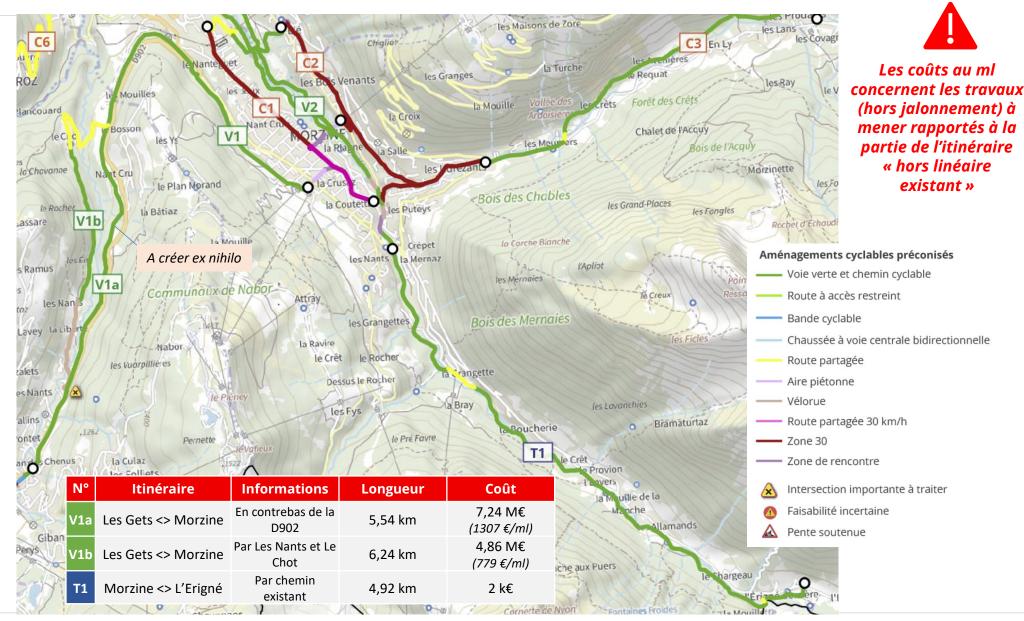
Une vision long terme!

- Un coût moyen de travaux de 304 €/ml sur la partie restant à aménager / à reprendre / à signaler qui pourra aussi s'ajuster en fonction du niveau réel d'aménagement souhaité sur de nombreux « chemins »;
- Les coûts d'entretien à terme : +/- 300 k€/an



Vallée d'Aulps amont / Liaison Morzine <> Les Gets





Les Gets

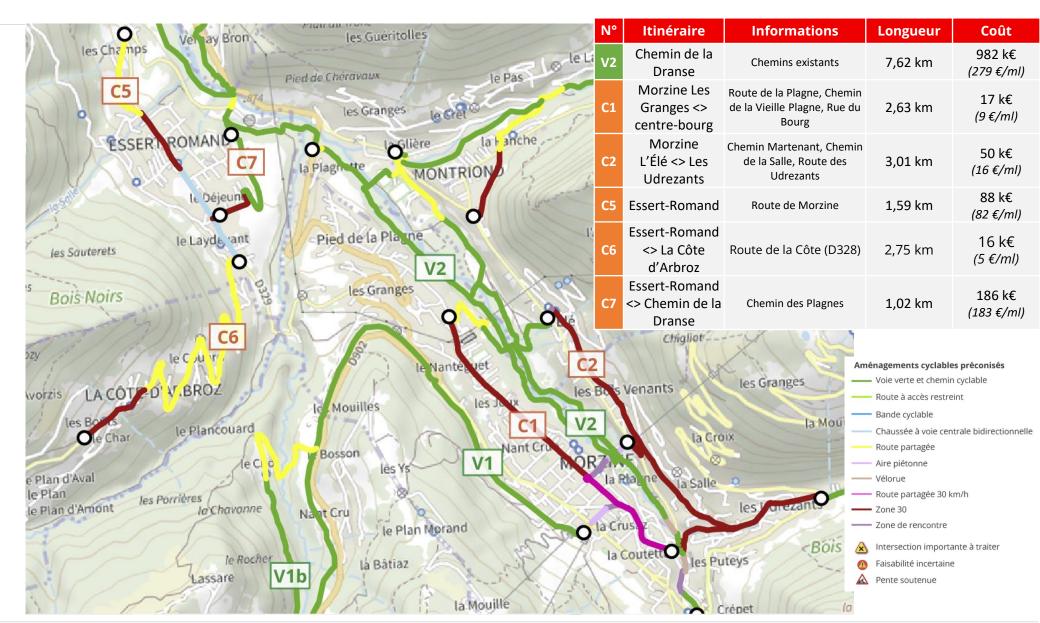






Morzine, Montriond, la Côte-d'Arbroz, Essert-Romand

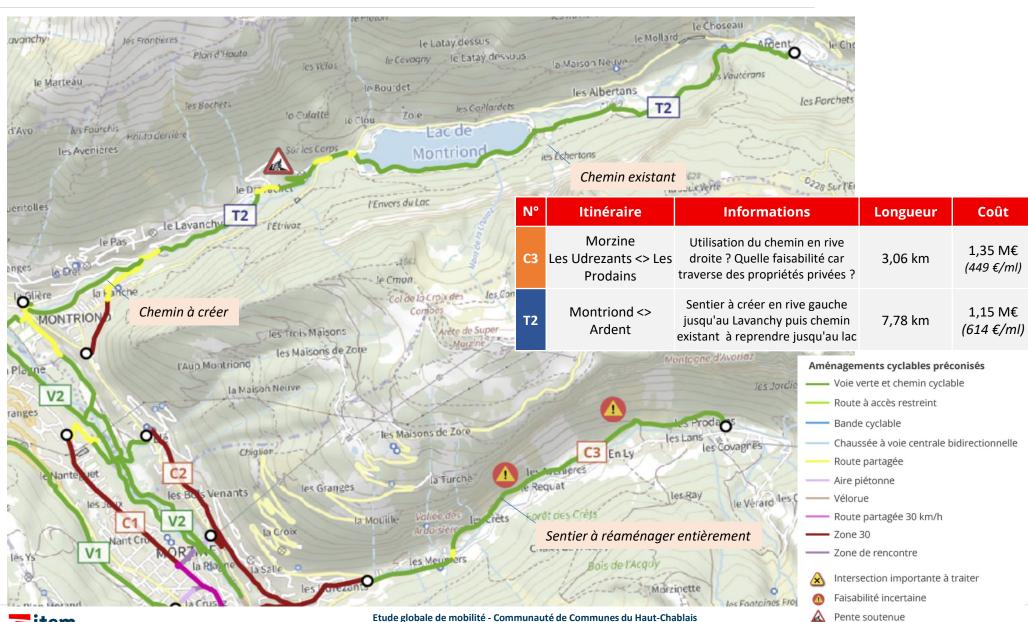






Vers Les Prodains / Vers Ardent





Morzine <> Saint-Jean-d'Aulps

Itinéraire

Montriond <> Saint-

Jean-d'Aulps

Montriond <> Saint-

Jean-d'Aulps Par rive

gauche

Montriond <> Saint-

Jean-d'Aulps Par rive

droite

Pont de la Moussière <>

Saint-Jean-d'Aulps

Par le chemin existant

Pont de la Moussière <>

Saint-Jean-d'Aulps

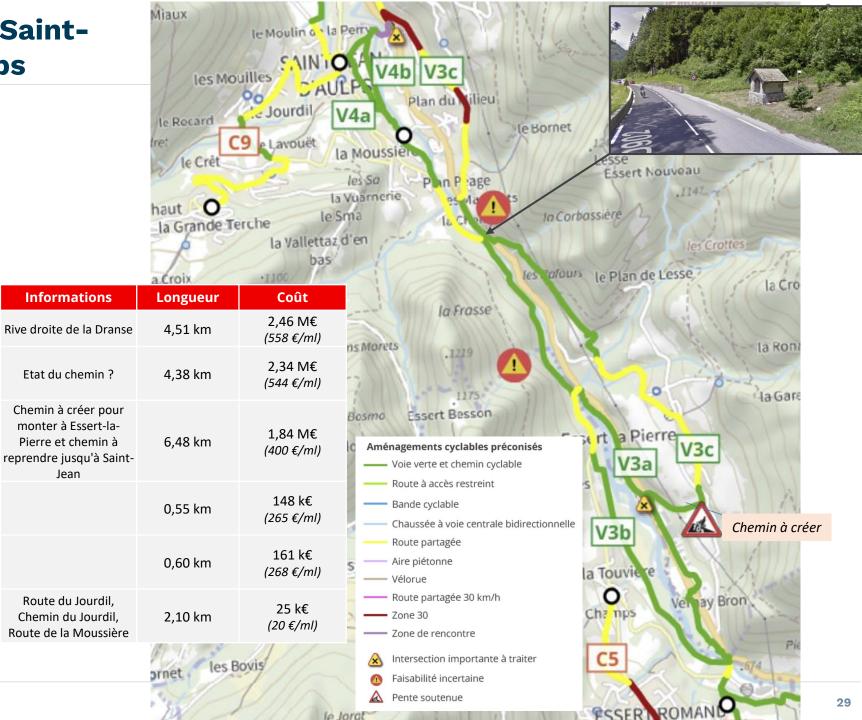
Par le bord de la Dranse

Saint-Jean-d'Aulps vers

la station de la Grande

Terche

Jean





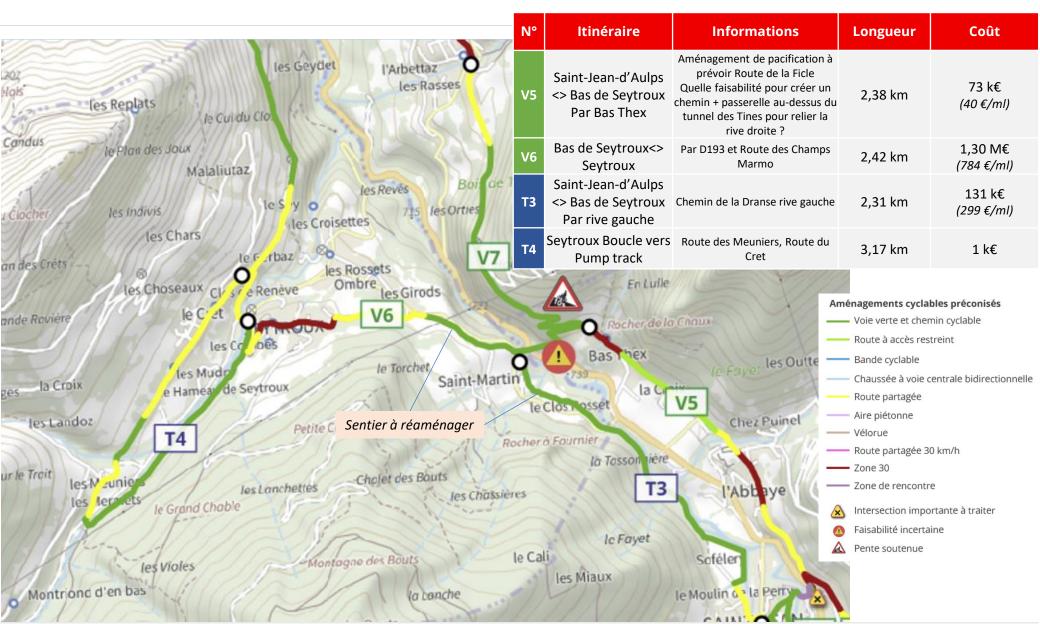
N°

V3a

V4b

Saint-Jean-d'Aulps <> Seytroux







Seytroux <> Le Biot <> La **Baume**

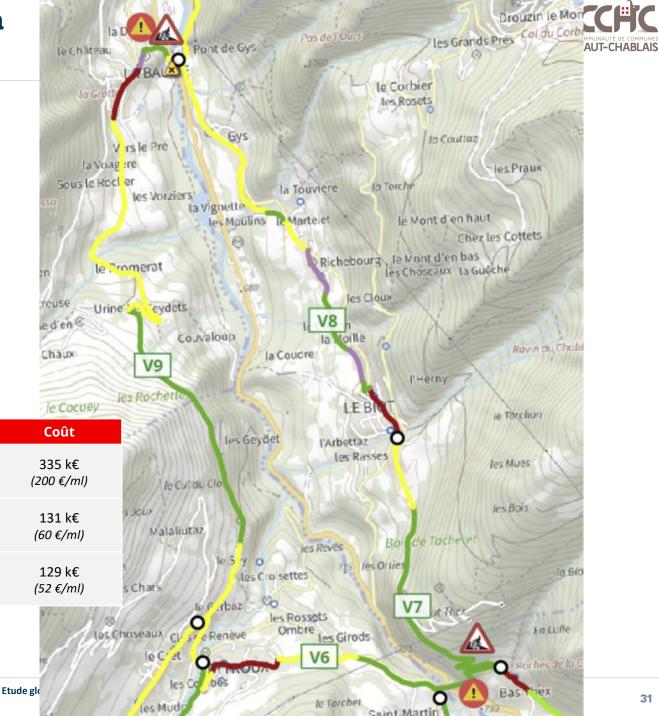
Aménagements cyclables préconisés

	Ame	nagements cyclables preco	nises		
	_	Voie verte et chemin cyclable			
	_	Route à accès restreint			
	_	Bande cyclable			
	_	Chaussée à voie centrale bid	irectionnelle	ì	
		Route partagée		55	
	_	Aire piétonne		9	
	_	Vélorue			
	_	Route partagée 30 km/h		20	
	_	Zone 30			
	_	Zone de rencontre		T)	
	×	Intersection importante à tra	aiter	e	
		Faisabilité incertaine		Q	
		Pente soutenue			
				3	
N°	Itinéraire	Informations	Longueur	(
Saint-Jean- V7 d'Aulps <> Le Biot		Par le chemin de l'oratoire Saint-Guérin 2,08 km		3: (20	
Le Biot <> Le Pont de Gys par Gys		Par D32 et Chemin des Moulins	3.00 km		
	C. I				

Par l'ancien chemin de

Seytroux à La Baume

5,18 km



Seytroux <> Le

Pont de Gvs

par La Baume

La Baume <> La Vernaz

Aménagements cyclables préconisés

Voie verte et chemin cyclable

Route à accès restreint

Bande cyclable

Chaussée à voie centrale bidirectionnelle

Route partagée

--- Aire piétonne

Vélorue

---- Route partagée 30 km/h

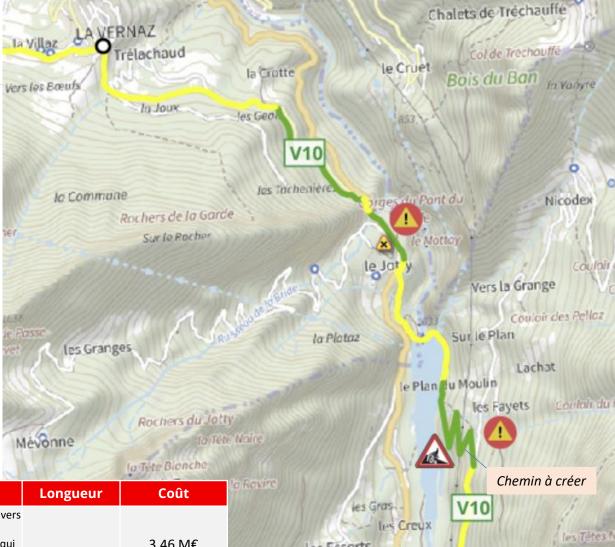
____ Zone 30

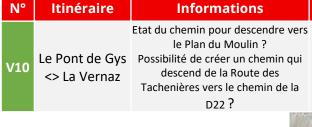
Zone de rencontre

💫 Intersection importante à traiter

Faisabilité incertaine

Pente soutenue



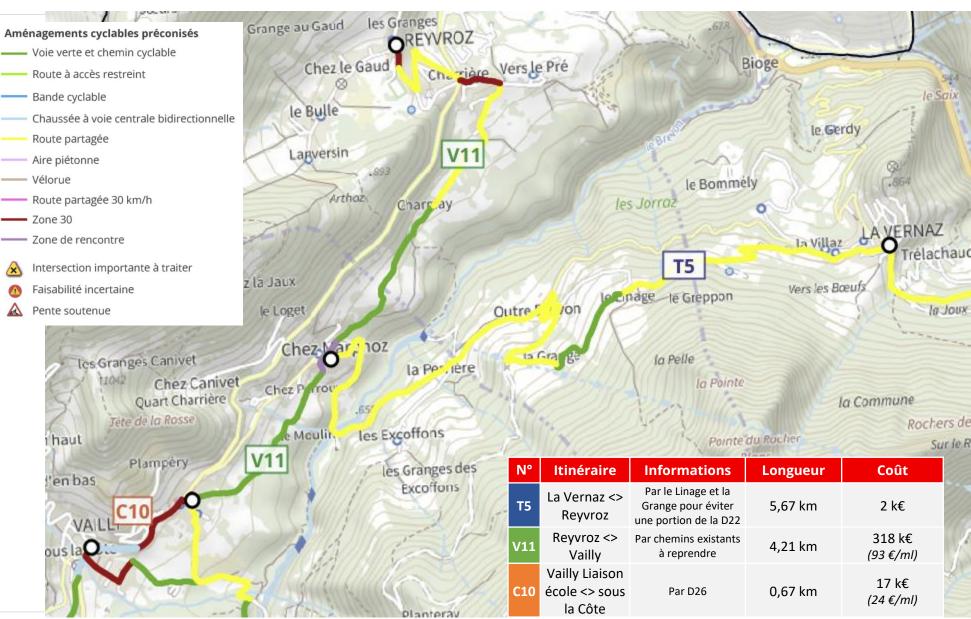






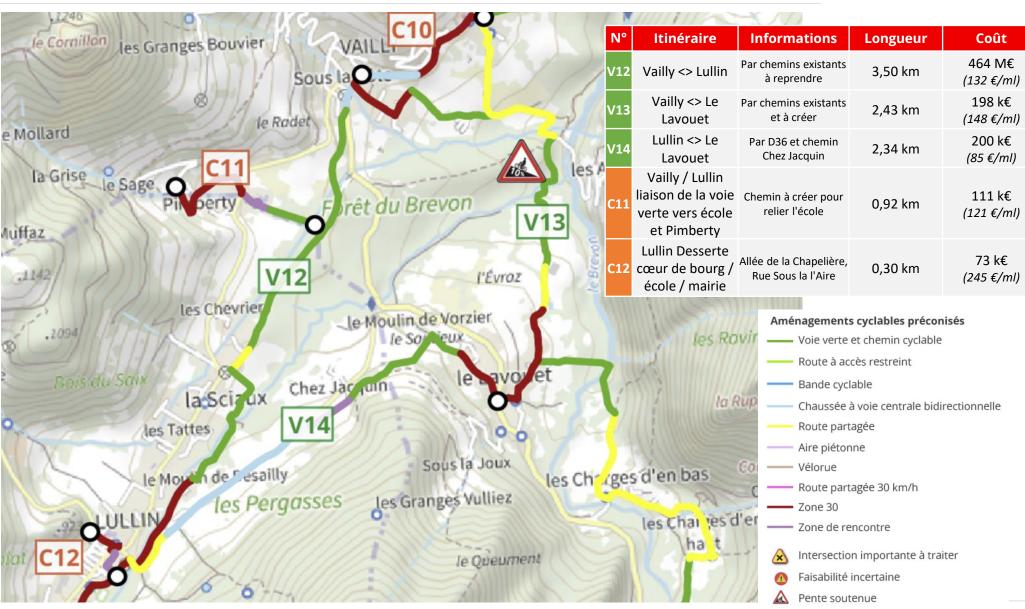
La Vernaz <> Reyvroz <> Vailly





Vailly <> Lullin





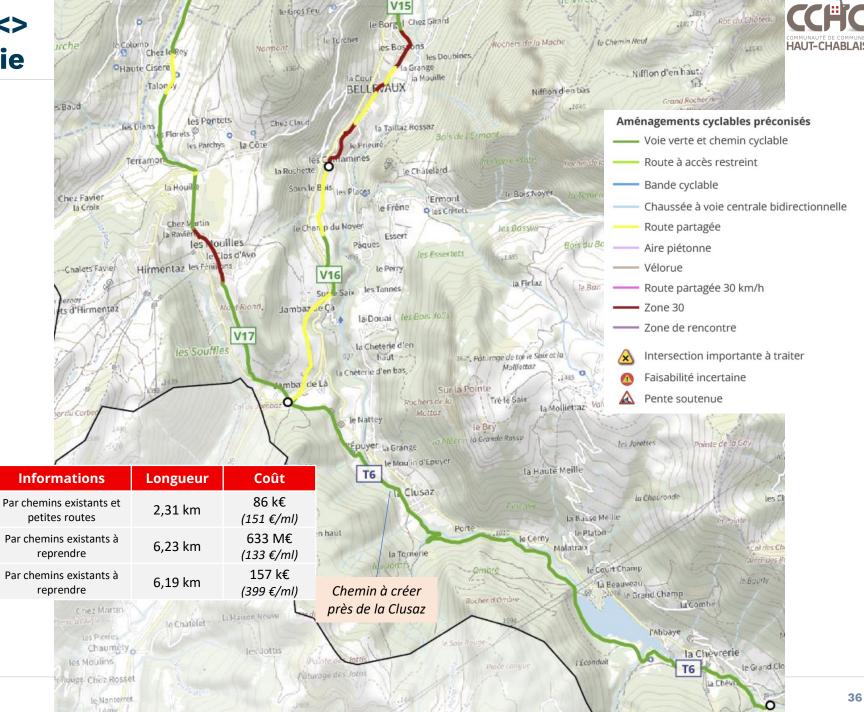
Lullin <> Bellevaux



Lullin Desserte cœur de bourg / école / mairie Aménagements cyclables préconisés — Voie verte et chemin cyclable — Route à accès restreint — Bande cyclable — Chaussée à voie centrale bidirectionnelle — Route partagée — Aire piétonne — Vélorue — Route partagée 30 km/h — Zone 30 — Zone de rencontre						
Par chemins existants à reprendre l'als €/ml) Lullin <> Col de Jambaz Lullin Desserte cœur de bourg / école / mairie Allée de la Chapelière, Rue Sous la l'Aire / mairie Aménagements cyclables préconisés Voie verte et chemin cyclable Route à accès restreint Bande cyclable Chaussée à voie centrale bidirectionnelle Route partagée Aire piétonne Vélorue Route partagée 30 km/h Zone 30 Zone de rencontre Intersection importante à traiter Eastabilité incertaine Nota de Gesailly Les Granges V (245 €/ml) Les Courbes Le Seytro A Le Seytro A Le Seytro A Le Seytro A Le Cocoud Le Plaine Res Trobles Res Cullières Le Sourbes Le Commun Crét Pontes Les Courbes Le Seytro A Le Cocoud Le Plaine Neur partagée Aire piétonne Vélorue Route partagée 30 km/h Zone 30 Zone de rencontre Le Schaux V17 Le Place V15 Le Gros Feu C Le Seytro A Le Cocoud Le Plaine Le Cocoud Le Coco	N°	ltinéraire	Informations	Longueur	Coût	le Sor ieux les Rovine
Lullin ⇒ Col de Jambaz existants à reprendre lullin Desserte cœur de bourg / école / mairie Aménagements cyclables préconisés — Voie verte et chemin cyclable — Route à accès restreint — Bande cyclable — Chaussée à voie centrale bidirectionnelle — Route partagée — Aire piétonne — Vélorue — Route partagée 30 km/h — Zone 30 — Zone de rencontre Iullin Desserte (133 €/ml) le Mout n'de Desailly les Mout n'de Desailly les Granges V (245 €/ml) le Mout n'de Desailly les Granges V (245 €/ml) les Granges V (245 €/ml) les Grange Roch les Grange Roch les Trables le Commun Crét Pontet les Courbes le Commun Crét Pontet les Enversins la Frossardière les Enversins la Frossardière les Enversins la Place V17 le Déluge Sur les Monts la Place V15 la Plac	V15		existants à	6,33 km		la Scizux Chez Jacquini
Desserte Cœur de bourg / école / mairie Aménagements cyclables préconisés — Voie verte et chemin cyclable — Route à accès restreint — Bande cyclable — Chaussée à voie centrale bidirectionnelle — Route partagée — Aire piétonne — Vélorue — Route partagée — Aire piétonne — Vélorue — Route partagée 30 km/h — Zone 30 — Zone de rencontre Intersection importante à traiter Allée de la Chapelière, Rue cour de les Granges Vers a Grange Ie Seytro x	V17		existants à	6,23 km		Sales a laux
Aménagements cyclables préconisés Voie verte et chemin cyclable Route à accès restreint Bande cyclable Chaussée à voie centrale bidirectionnelle Route partagée Aire piétonne Vélorue Route partagée 30 km/h Zone 30 Zone de rencontre Intersection importante à traiter Faisabilité incertaine	C12	Desserte cœur de bourg / école	Chapelière, Rue	0,30 km		LULLIN les Pergasses Jes Granges Vulliez Les Charges d'en hait
 Route partagée Aire piétonne Vélorue Route partagée 30 km/h Zone 30 Zone de rencontre Intersection importante à traiter Eaisabilité incertaine Route partagée 80 km/h La Frossardière Les Enversins Les Chaux V17 Le Déluge Sur les Monts V15	 Voie verte et chemin cyclable Route à accès restreint Bande cyclable 		auvero	danne Courbes	le Seytro x le Cocoùa, le Plaine Trénorman V15 Vers la Grange la Grange Roch les Trables le Moan Recullières Pontet	
— Zone de rencontre ✓ Intersection importante à traiter Faisabilité incertaine Leschaux V17 Le Déluge Sur les Monts V15	Aire piétonne Vélorue				Chez Maurice	
Intersection importante à traiter Faisabilité incertaine V15			Ľė	4 7 10 10 1 1 1 1 1	V17 les Fayets le Pétollet	
Pente soutenue le Borg I Chez Git Normant le Turchet les Bossons		Faisabilité in	certaine			le Gros Feu College Borg U Chez Girard



Bellevaux <> La Chèvrerie



SUL ISSIMONES



N°

V17

T6

Itinéraire

Bellevaux <> Col de

Jambaz

Lullin <> Col de

Jambaz

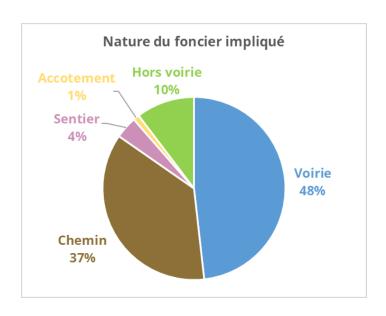
Col de Jambaz <> La

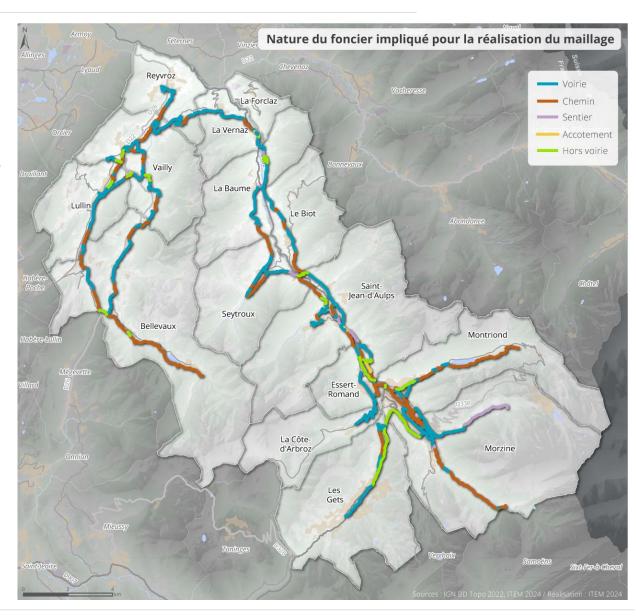
Chèvrerie

Des implications foncières potentielles à éclaircir :



- ▶ 48 % du linéaire est réalisé sur des voiries existantes et 37 % sur des chemins.
- 15 % du linéaire demande une étude des possibilités foncières, car réalisé sur des sentiers qu'il faut élargir, soit sur l'accotement le long de routes existantes, soit situés en dehors des voies existantes







5,54

6,24

7,62

4,51

4,38

6,48

0,55

0,60

2,38

2,42

2,08

3,00

5,18

5,74

4,21

3,50

2,43

2,34

6,33

2,31

6,23

5,54

4,08

0,84

0,84

1,55

2,71

0,00

0,41

0,31

1,10

0,00

0,20

0,26

2,21

0,00

0,87

0,00

1,10

0,43

0,00

0,98

0,00

1,26

1,59

3,15

2,05

1,17

0,55

0,19

0,00

0,00

1,63

0,42

0,00

0,06

2,08

0,93

0,68

0,37

2,27

0,56

2,73

CCHC	
COMMUNAUTÉ DE COMMUNE HAUT-CHABLAIS	

la partie « hors existant »

1 307 €

779 €

279 €

558 €

544 €

400 €

265 €

268 €

40 €

784 €

205 €

60 €

52 €

955 €

93 €

132 €

148 €

85 €

135 €

151 €

133 €

jalonnement

7 244 400 €

4 866 700 €

982 500 €

2 458 000 €

2 335 900 €

1 836 200 €

147 800 €

160 900 €

72 800 €

1 302 500 €

334 700 €

131 200 €

128 900 €

3 461 200 €

317 600 €

464 500 €

197 800 €

200 800 €

507 100 €

85 800 €

633 100 €

De	etails par iti	nera	ire et	varia	nte			CCHC
Le	s itinéraires	str	uctur	ants				HAUT-CHABLAIS
				Longueur (km)		Coûts	
								Coût /ml travaux

0,00

0,00

4,12

0,11

0,08

1,90

0,00

0,00

0,62

0,76

0,45

0,86

2,73

2,12

0,81

0,59

1,09

0,00

2,60

1,74

1,50

7 237 000 €

4 859 000 €

978 000 €

2 452 000 €

2 334 000 €

1 832 000 €

147 000 €

160 000 €

69 000 €

1 301 000 €

334 000 €

128 000 €

125 000 €

3 456 000 €

315 000 €

463 000 €

197 000 €

200 000 €

505 000 €

85 000 €

631 000 €

5 600 €

5 600 €

0€

3 600 €

0€

0€

0€

0€

1 700 €

0€

0€

0€

1 700 €

1 700 €

0€

0€

0€

0€

0€

0€

0€

1 800 €

2 100 €

4 500 €

2 400 €

1 900 €

4 200 €

800€

900€

2 100 €

1 500 €

700€

3 200 €

2 200 €

3 500 €

2 600 €

1 500 €

800€

800€

2 100 €

800€

2 100 €

Le	COMMUNAUTÉ DE COMMUN										COMMUNAUTÉ DE COMMUNES HAUT-CHABLAIS
				Longueur (km)				Coûts		
N°	ltinéraire et variante	Total	A aménager	A reprendre	A signaler	Existant	Aménage- ment	Intersection	Jalonnement directionnel	Total travaux +	Coût /ml travaux (hors jalonnement) sur

0,00

0,90

1,07

0,41

0,69

0,71

0,00

0,00

1,45

0,56

0,00

1,51

2,19

1,35

1,31

1,12

0,65

0,88

1,02

0,00

1,03

Les	itinérai	ires	str	uctur	ant
					Longueı

Morzine <> Les Gets par

D902

Morzine <> Les Gets par le

Chot Morzine <> Montriond par les

Dérèches Montriond <> Saint-Jean-

d'Aulps par rive droite Montriond <> Saint-Jean-

d'Aulps par rive gauche Montriond <> Saint-Jean-

d'Aulps par rive droite et

Essert-la-Pierre Saint-Jean-d'Aulps par sentier

existant

Saint-Jean-d'Aulps par bord

de Dranse Saint-Jean-d'Aulps <> Bas

Thex Saint-Jean-d'Aulps Bas Thex

<> Seytroux Saint-Jean-d'Aulps Bas Thex

<> Le Biot

Le Biot <> Pont de Gys

Seytroux <> La Baume <>

Pont de Gys

Pont de Gys <> La Vernaz

Reyvroz <> Vailly

Vailly <> Lullin

Vailly <> Le Lavouet

Lullin <> Le Lavouet

Le Lavouet <> Bellevaux

Bellevaux <> Col de Jambaz

Lullin <> Col de Jambaz

V1

V2

V4

V5

V6

V7

V8

V9

V10

V11

V12

V13

V14

V15

V16

V17

Coûts

Ialonnement

directionnel

3 900 €

2 300 €

1 700 €

2 700 €

2 400 €

1 400 €

300€

700€

600€

300€

200€

<u>Jalonnement</u>

directionnel

1 600 €

2 600 €

800€

1 000 €

1 900 €

2 000 €

Coûts

Fotal travaux +

jalonnem<u>ent</u>

16 900 €

50 300 €

1 347 700 €

161 700 €

88 400 €

16 400 €

186 300 €

24 700 €

16 600 €

111 300 €

73 200 €

Total travaux +

ialonnement

1 600 €

1 155 600 €

130 800 €

1 000 €

1 900 €

157 000 €

Dotaits pai		c valla		
Le maillage	communal	et les	itinéraires	touristiques

COMMUNAUTÉ HAUT-CI	

Coût /ml travaux

(hors ialonnement)

sur la partie « hors

existant »

9€

16 €

449 €

82 €

82 €

5€

183 €

20 €

24 €

121 €

245 €

Coût /ml travaux

(hors jalonnement)

sur la partie « hors

existant » 0€

614€

299 €

0€

0€

399 €

	taits pai				
e	maillage	communal	et les	itinéraires	touristiques

Α

signaler

1,45

1,90

0,00

0,18

0,00

2,31

0,30

0,87

0,37

0,66

0,18

Α

signaler

0,00

0,43

0,00

0,00

0,00

0,00

Existant

1,17

0,00

0,07

0,00

0,54

0,00

0,00

0,90

0,00

0,00

0,00

Existant

4,92

5,90

1,87

3,17

5,67

5,80

Aménage-

ment

13 000 €

48 000 €

1 346 000 €

159 000 €

86 000 €

15 000 €

186 000 €

24 000 €

16 000 €

111 000 €

73 000 €

Aménage-

ment

0€

1 153 000 €

130 000 €

0€

0€

155 000 €

Intersection

0€

0€

0€

0€

0€

0€

0€

0€

0€

0€

0€

Intersection

0€

0€

0€

0€

0€

0€

Détails par itinéraire e	t variante	
Le maillage communal	et les itinéraires	touristique

Longueur (km)

reprendre

0,00

0,00

0,00

0,37

0,39

0,44

0.72

0,29

0,00

0,00

0,00

Longueur (km)

Α

reprendre

0,00

0,10

0,00

0,00

0,00

0,19

N°

C1

C2

C3

C4 C5

C6

C7

C9

C10

C12

N°

T1

T2

T3

T4

T5

T6

Itinéraire

Morzine : Route de la Plagne

<> Mairie Morzine/Montriond: L'Elé <>

Les Udrezants Morzine: Les Udrezants <>

Les Prodains

Les Gets

Essert-Romand

La Côte-d'Arbroz

Essert-Romand <> Voie verte

Saint-Jean-d'Aulps <> La

Grande Terche Vailly

Vailly: Voie verte <> Pimberty

Lullin

Itinéraire

Morzine <> L'Erigné

Montriond <> Ardent

Saint-Jean-d'Aulps <>

Seytroux par rive gauche

Boucle de Seytroux

La Vernaz <> Reyvroz

Bellevaux <> La Chèvrerie

Total

2,63

3,01

3,06

1,95

1,59

2,75

1,02

2,10

0,67

0,92

0,30

Total

4,92 7,78

2,31

3,17

5,67

6,19

aménager

0,00

1,11

3,00

1,41

0,66

0,00

0.00

0,04

0,30

0,26

0,12

aménager

0,00

1,34

0,43

0,00

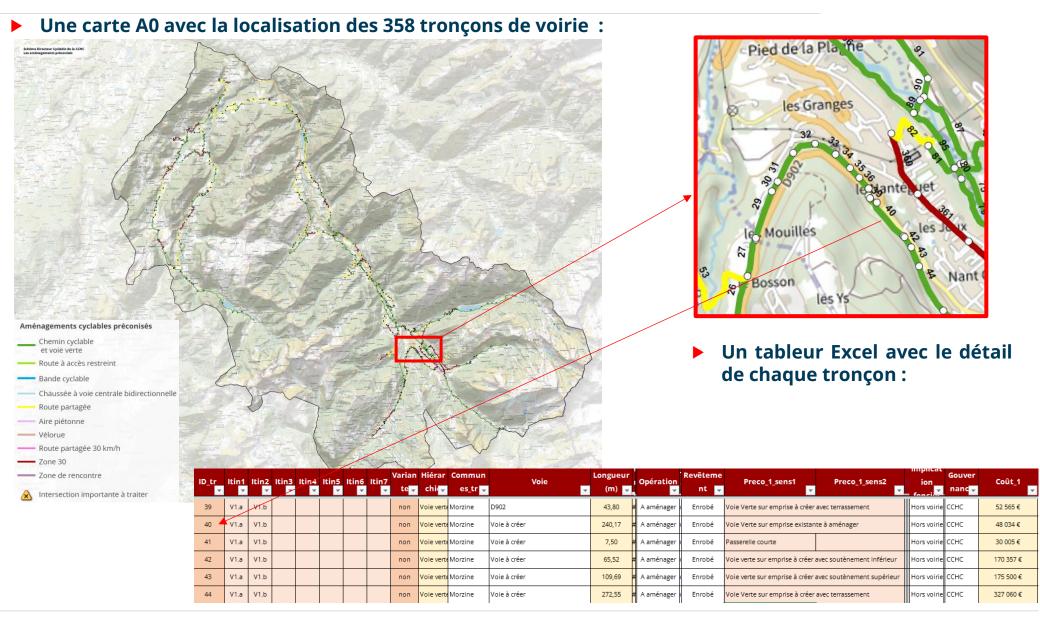
0,00

0,20

		۳	
	JT-C		

Pour le détail par tronçons des itinéraires :













Les possibilités de financements des aménagements et des services cyclables (I) : nombreuses, évolutives....



Via l'Etat et la Dotation de soutien à l'investissement local (DSIL)

Cette dotation est notamment destinée aux projets de Développement d'infrastructures en faveur de la mobilité. Les projets vélos sont éligibles (La date limite de dépôt des dossiers qui seront examinés dans le cadre de la répartition 2024 était fixée au 15 février – préparer 2025 !).



- Via les appels à projet « réguliers » du fonds national « mobilités actives » :
 - L'AAP7 « Aménagements cyclables » du Fonds de Mobilités Actives de l'Etat Il concerne la création d'itinéraires sécurisés et la résorption des discontinuités, jusqu'à 50 % des dépenses éligibles (clos au 8/03/2024 un nouvel AAP 8 fin 2024 début 2025 ?).
- PLAN VÉLO & MOBILITÉS ACTIVES
- Appel à projet « territoires cyclables » Il vise à accompagner sur une durée maximale de 6 ans des territoires peu ou moyennement denses (CC, ...), pour accélérer la réalisation des itinéraires structurants prévus par leur schéma directeur cyclable. Soutenir au moins un territoire par Région. (AAP 2024 sorti en avril 2024 et déjà clos Nouvel AAP en 2025?).
- Appel à projet « développer le vélotourisme » Pour accompagner les collectivités dans le développement des véloroutes : des aides pour être labellisé « Accueil Vélo », pour l'implantation d'aires de services le long des véloroutes et pour réaliser des études de tracé d'une véloroute inscrite au schéma national ou au schéma régional (AAP jusqu'à janvier 2025).
- ▶ Via les Certificats d'Economies d'Energie pour les mobilités
 - AAP « AVELO 3 » (ADEME) : Développer le système vélo dans les territoires. Accompagnement à la définition, l'expérimentation et l'animation de politiques cyclables : financement d'études de planification ou opérationnelle, d'expérimentations de services vélos et des actions d'animation/promotion. (clôturé le 18/07/24 nouvel AAP à venir ?).



- **ALVEOLE +** (FUB) : financement d'emplacements vélos jusqu'à 40% et d'actions de sensibilisation (stage de remise en selle...) avant le 31/12/2024.
- **Génération Vélo** : soutien au déploiement du Savoir Rouler à Vélo (pour l'instant jusqu'à fin 2024).
- Objectif Employeur Pro-Vélo (FUB): Accompagnement des employeurs privés, publics et associatifs dans la promotion du vélo pour les déplacements domicile-travail et professionnels (fin 2024)



Les possibilités de financements des aménagements et des services cyclables (I) : nombreuses, évolutives....



Région AURA :

 Schéma Régional Véloroutes : financements sur itinéraires du SR3V (pas de linéaire concerné sur la CCHC)



- Les **Contrats d'aménagement de Mobilités Vertes :** aide financière plafonnée, jusqu'à 50 % de la dépense subventionnable pour les aménagements aux abords des gares et de P+R : jalonnement, cheminements, parvis, stationnement...
- Le **Contrat Région** (2022) intervenant jusqu'à 40 % du coût de l'opération : aménagements liés à la mobilité et des espaces publics.
- **Département :** En 2023, le conseil départemental a voté le Plan Vélo Départemental 2022-2027. L'axe 1 sur la poursuite des aménagements cyclables s'attache à :
 - Le Département de la Haute-Savoie finance jusqu'à 80% du coût des aménagements en site propre de type voie verte ou piste cyclable sur les itinéraires structurants, qu'ils soient sous maîtrise d'ouvrage départementale ou intercommunale avec un coût plafond de travaux de 300 000 € HT/km de voie verte et 500 000 € HT pour les ouvrages spécifiques.



Chaque projet nécessitera une analyse des financements mobilisables : en effet, en amont de la réalisation une analyse spécifique sera nécessaire afin d'identifier si les linéaires concernés s'inscrivent dans ceux ouvrant droit à des financements concernés par le Plan Vélo Départemental, ou d'autres mécanismes de financements non spécifiques qui peuvent être explorées : programmes européens (Leader, Feder....), voir si des programmes CEE et des AAP sont ouverts et peuvent être sollicités sur ces périodes...

Certains financements sont cumulables, mais souvent un reste à charge obligatoire de 20% pour le gestionnaire.



La mise en œuvre du schéma directeur cyclable : quelles compétences sont mobilisées ? (I)



- ▶ Le Schéma est porté par la CCHC. Il <u>n'a pas de caractère « opposable »:</u> il n'y a pas d'obligation de réalisation, pas de délai fixé...
- <u>Il est en revanche indispensable pour répondre à l'essentiel des appels à projets qui ouvrent droit à des co-financements sur les aménagements, études pré-opérationnelles ...</u>
- La mise en œuvre opérationnelle de ce qui sera retenu dans le schéma fera appel:
 - à la compétence d'organisation de la Mobilité pour le développement de services vélos (inscrit dans le plan d'action du Schéma de Mobilité réalisé conjointement...);
 - à la compétence voirie pour la réalisation des aménagements (sauf s'ils ne sont pas à réaliser sur des voiries : exemple aménagement d'une voie verte sur un chemin ... dans ce cas il s'agit d'une compétence spécifique de mise en place/création d'aménagement cyclable)
- La CCHC n'est pas AOM Locale, toutefois elle pourra développer des services de mobilité à travers une convention de coopération avec la Région AURA, et à travers d'autres compétence comme le tourisme...
- La compétence en matière de voirie est actuellement partagée entre :
 - le Département (RD hors agglo);
 - la CCHC (aménagement, réfection et entretien de l'ensemble des voies communales revêtues existantes et de leurs dépendances (chaussées, fossés, talus, trottoirs, ...) et RD en agglo).
 - En parallèle, la CCHC a une compétence « mise en place d'itinéraires cyclables » (mais ne concernant que la pose, dépose et entretien du balisage cycliste sur les cols et montées remarquables, et réalisation d'actions de communication sur la mobilité douce). De ce fait, les itinéraires sur chemins relèvent actuellement de la domanialité communale.

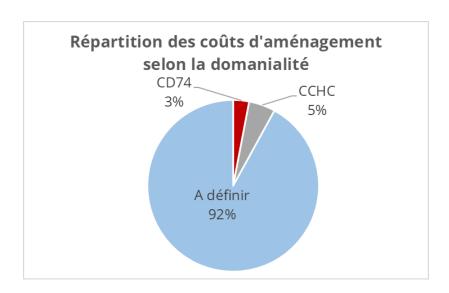


Un rôle à définir pour la CCHC sur ce volet aménagement des itinéraires qui ne relèvent pas de sa compétence voirie (chemins, RD hors agglo, hors voies existantes)



Ainsi, sur le volet « aménagement » ce sont la CCHC, les communes et le Département qui auront « théoriquement » dans la configuration actuelle en charge la mise en œuvre des aménagements.

Au regard de la domanialité actuelle des voies et du foncier support du maillage cyclable, 92 % des coûts d'aménagements sont sur du foncier n'appartenant pas au domaine départemental ou communautaire : il s'agit principalement de chemins, sentiers et emprises hors voiries existantes appartenant aux communes ou à des propriétaires privés.



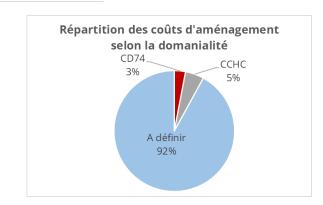


Un rôle à définir pour la CCHC sur ce volet aménagement des itinéraires qui ne relèvent pas de sa compétence voirie



(chemins, RD hors agglo, aménagement hors voies existantes)

- Aujourd'hui, à travers les statuts actuels, la CCHC ne peut intervenir directement que sur 5% du SDC.
- Pour accompagner/réaliser le reste du Schéma, la CCHC dispose de 3 leviers :



- Avoir un rôle lié à l'ingénierie :
 - Accompagnement/suivi des études opérationnelles sur les aménagements complexes
 - Accompagnement technique dans la recherche de subventions, et montage des dossiers
 - Rédaction du cahier des charges pour les études d'avant travaux, pour les marchés de maîtrise d'œuvre
- Proposer une intervention financière à travers un fonds de concours :
 - Sur les études en amont des projets / prestations de suivi des travaux
 - Sur les aménagements
- Proposer des conventions de « Maîtrise d'Ouvrage déléguée » aux communes ou au Département. Ce mécanisme n'entraine aucun transfert de compétence.

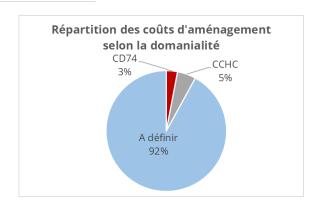


Un rôle à définir pour la CCHC sur ce volet aménagement des itinéraires qui ne relèvent pas de sa compétence voirie



(chemins, RD hors agglo, aménagement hors voies existantes)

- Pour pouvoir assurer la MO des travaux, apporter des financements sur les itinéraires créés sur des chemins vicinaux ou sur du foncier privé sans la participation des communes, la CCHC doit faire évoluer ses compétences actuelles.
- Les nouveaux statuts de la CCHC doivent intégrer « la création, aménagement et entretien de liaisons cyclables d'intérêt communautaire »



- Soit à travers l'évolution de sa compétence actuelle « itinéraires cyclables » exercée par la CCHC en intégrant la création, l'aménagement et l'entretien des itinéraires cyclables.
- Soit par la création d'une compétence spécifique: « création, aménagement et entretien de liaisons cyclables d'intérêt communautaire. Le terme de « liaisons cyclables » recouvre tous les types d'aménagements sur voirie ou en site propre destinés à la circulation des vélos (voies vertes...).







Prochaine étape sur l'étude de mobilité

 Présentation du plan d'action « volet mobilité globale »

Le jeudi 7 novembre à 17h30 salle des fêtes du Biot





Contact ITEM Etudes & Conseil:

Geoffroy Brischoux

Chef de projet

Tél: 03 81 83 24 71 - 06 62 67 43 09

brischoux@item-conseil.fr