

Envoyé en préfecture le 04/10/2023

Reçu en préfecture le 04/10/2023

Publié le 05/10/2023

ID : 074-247400567-20230928-DEL_2023_85-DE



Soutenu par



États
Général
Français



AGENCE
NATIONALE
DE LA
TRANSITION
ÉCOLOGIQUE



Les certificats
D'ÉCONOMIES
D'ÉNERGIE



Table des matières

1.	Contexte et enjeux	4
1.1.	Qu'est-ce qu'un schéma directeur cyclable ?	4
1.2.	Pourquoi développer l'usage du vélo ?	4
1.3.	Méthodologie du schéma directeur cyclable	5
1.4.	Approche générale des freins à la pratique du vélo	6
1.4.1	Enquête « Les Français et le vélo en 2012 » - Club des Villes et Territoires Cyclables ...	6
1.4.2.	Baromètre des villes cyclables 2021 – FUB	8
1.5.	Les différents usages du vélo : quels usages pour quels enjeux ?	10
1.6.	Contexte national	13
1.6.1.	Loi d'Orientation des Mobilités (LOM)	13
1.6.2.	Le plan vélo	14
1.6.3.	Le développement du tourisme à vélo	15
1.6.4.	Le coût d'une politique cyclable	16
1.7.	Contexte Local	17
2.	Diagnostic territorial	20
2.1.	Répartition de la population	20
2.2.	Pôles générateurs	21
2.3.	Flux sur le territoire	23
2.3.1.	Les flux liés aux actifs	23
2.3.2.	Les flux liés aux scolaires	27
2.4.	Offre multimodale	28
2.4.1.	Offre de cars interurbains	28
2.4.2	Offre de stationnement	29
2.5.	Focus sur la pratique du vélo	30
2.5.1.	Les données issues de l'EDGT	30
2.5.2.	Les raisons du non-usage des vélos	31
2.5.3.	Le baromètre des villes cyclables de la FUB (2021)	32
2.5.4.	Le tracé de la véloroute V62	33
2.2.5.	Le potentiel vélo du territoire	34
3.	Diagnostic des aménagements existants	36
3.1.	Linéaire existant	36
3.2.	Typologie des aménagements	39
3.2.1.	Les aménagements séparés de la voirie	39
3.2.2.	Les aménagements cyclables sur voirie	40
3.2.3.	Les usages partagés de la voirie	43

3.2.4	Le trottoir partagé	46
3.2.4.	Le trottoir partagé	47
3.2.5.	Répartition des typologies d'aménagements	48
3.2.6.	Evaluation qualitative des aménagements	48
4.	Concertation avec les différents partenaires	52
4.1.	Concertation avec les communes.	52
4.2.	Rencontre avec les socioprofessionnels vélo du territoire	52
4.3.	Les schémas directeurs des collectivités voisines	53
4.3.1.	Schéma directeur cyclable du Grand Annecy.....	53
4.3.2.	Schéma directeur cyclable de la CCPC.....	55
4.3.3.	Autres territoires voisins	55
5.	Schéma d'intention	56
5.1.	Synthèse des enjeux et du potentiel cyclable du territoire	58
6.	Le réseau et les infrastructures	59
6.1.	Hiérarchie du réseau	59
6.2.	Typologie des aménagements.....	61
7.	La gouvernance et le financement.....	64
7.1	Gouvernance	64
7.2	Estimation financière	65
8.	Annexes	66

1. Contexte et enjeux

1.1. Qu'est-ce qu'un schéma directeur cyclable ?

L'ADEME définit le schéma directeur cyclable comme suit :

« Le schéma directeur cyclable définit une **stratégie politique** de développement de l'usage du vélo, visant un rééquilibrage modal en limitant l'usage de la voiture individuelle. Il vise à garantir la sécurité pour les cyclistes et à favoriser l'intermodalité avec les transports en commun ou le covoiturage. Enfin, il facilite la coordination des services qui interviennent sur le territoire ».

Enjeux :

- Le schéma directeur cyclable est avant tout un **outil de programmation et de planification** permettant à la collectivité de définir une politique d'aménagement et de programmer ses investissements dans un plan pluriannuel. Ce schéma facilite également la coordination des services et les opérations de communication sur le territoire.
- Le schéma directeur vélo peut être inscrit dans des documents opposables réglementaires (PDM / PDMs) et servir de support à la rédaction du PLU. Il doit être suivi d'une **mobilisation d'un budget** pour sa mise en œuvre, permettent d'assurer la pérennité de la démarche. Au-delà de l'étude stricte d'un réseau cyclable, il est recommandé d'aborder des thèmes, tels que le stationnement, le jalonnement, l'intermodalité, les services, la communication et l'évaluation.
- Il est également indispensable d'anticiper le **vote d'un budget** pour mettre en œuvre la politique cyclable. »

1.2. Pourquoi développer l'usage du vélo ?

Le développement de l'usage du vélo sur le territoire permet de proposer aux administrés une alternative efficace à la voiture individuelle. Outre les aspects environnementaux liés à la diffusion de gaz à effet de serre et de microparticules (l'utilisation de la voiture est responsable de près de 16% des émissions de gaz à effet de serre à l'échelle de la France¹), les avantages du vélo comme moyen de déplacement sont multiples :

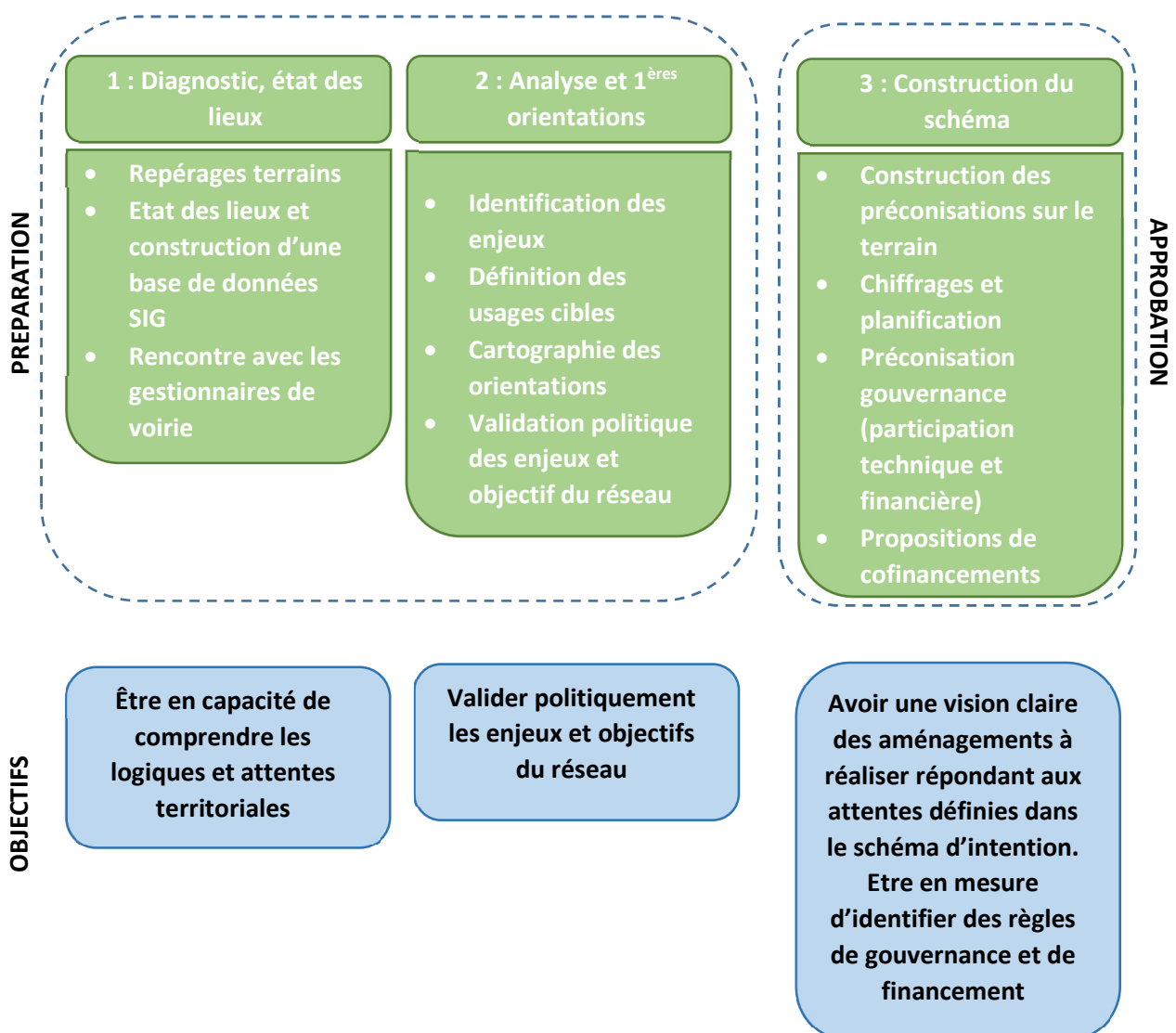
- En matière de santé : en 40 ans, les enfants ont perdu 25% de leur capacité cardio-vasculaire². La pratique d'une activité physique régulière permet d'économiser jusqu'à 1000€ / an en frais de santé.

¹ Source : CITEPA (Centre interprofessionnel technique d'études de la pollution atmosphérique) – Rapport SECTEN 2019

² Source : Fédération Française de Cardiologie

- Sur l'aspect économique : en moyenne, une voiture coûte 500€ / mois et reste immobile 95% du temps (ADEME). Les incertitudes actuelles sur le prix et la disponibilité des énergies renforcent cet avantage.
- Pour privilégier la vie locale : L'usage du vélo est pertinent dans un rayon de 5 à 10km (jusqu'à 15km pour le VAE), permettant aux usagers de se rendre facilement dans les commerces et services de proximité présents sur le territoire. Son usage permet d'apaiser les centre-bourgs, au bénéfice de la vie locale, notamment pour les enfants ou les seniors.

1.3. Méthodologie du schéma directeur cyclable



1.4. Approche générale des freins à la pratique du vélo

La pratique du vélo est liée à la subjectivité de chacun. Plusieurs études se sont attelées à les identifier et à les comprendre.

1.4.1 Enquête « Les Français et le vélo en 2012 » - Club des Villes et Territoires Cyclables

Les 3 principaux freins à l'utilisation d'un vélo pour vos déplacements quotidiens

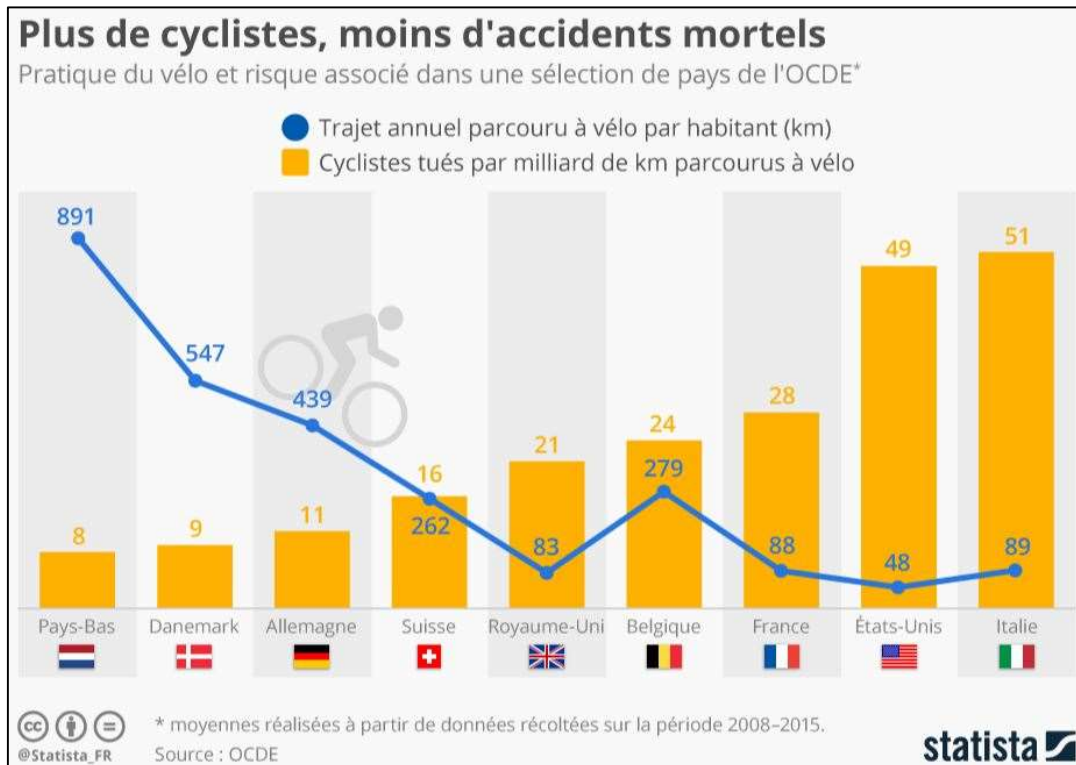
	- de 2 000 hab.	2 000 à 20 000 hab.	20 000 à 100 000 hab.	+ de 100 000 hab.	Agglomération parisienne
Risque de vol	12,7%	16,3%	19,7%	25,9%	32,3%
Risque d'accident	36,5%	40,1%	51,3%	53,1%	59,9%
Relief, difficultés des parcours	36,7%	26%	28,9%	27,6%	24,5%
Avoir régulièrement des charges à transporter	23,5%	26%	21,3%	20,9%	15,7%
Difficultés de stationnement : gare, station de transp. en commun	1,2%	4%	5,4%	3,2%	9,2%
La météo (pluie, froid...)	59,2%	61,7%	58,3%	55,4%	56,6%
La perte de temps	12,2%	9,1%	9,9%	7%	5,4%
Rouler la nuit	20,8%	22,6%	20,8%	20,6%	15,2%
Les contraintes vestimentaires	9%	13,6%	13%	15,1%	17,7%
Difficultés de stationnement à mon domicile	< 0,1%	1,2%	0,8%	2%	2,5%
Difficultés de stationnement à mon lieu de travail ou d'études	0,6%	1,6%	2,8%	2%	4,3%
La transpiration	8,6%	14,9%	12,1%	14,5%	14%
Des distances trop longues	55%	41,2%	31,2%	29%	25,6%

Source : Club des Villes et Territoires Cyclables - Les Français et le vélo en 2012

L'étude du Club des villes et territoires cyclables met en avant des freins à la pratique du vélo, communs à tous les types de territoires :

- Les conditions météo** : premier frein à la pratique du vélo pour tous les types de commune, il est cependant aisément possible d'y répondre via un équipement adapté. Par ailleurs, ce frein vient surtout d'une idée reçue : Avec un climat montagnard, un cycliste est mouillé environ 28 fois par an sur ses trajets domicile-travail³. Compte tenu des évolutions climatiques à venir, ces chiffres risquent de diminuer encore. Un autre frein météorologique croissant sera celui de la chaleur ; il sera atténué par le développement du vélo à assistance électrique qui nécessite moins d'effort et – dans la mesure du possible – par le développement d'infrastructures dans des secteurs ombragés.
- Les distances à parcourir à vélo** : le vélo est généralement ciblé comme moyen de déplacement pertinent sur une distance comprise entre 1 et 5 km, voire jusqu'à 15km en Vélo à Assistance Electrique (VAE) si l'infrastructure autorise une bonne vitesse moyenne (peu d'intersections). Ces valeurs restent intimement liées à chaque usager. En milieu rural ou périurbain, les distances à parcourir souvent plus importantes qu'en milieu urbain renforcent ce frein à l'usage du vélo.

³ Source : Météo France – « Pour l'environnement et le climat, agir en pédalant sans (trop) se mouiller » (Alexandre Trajan)



Source : <https://fr.statista.com/infographie/15461/pratique-du-velo-et-mortalite-cycliste-dans-pays-ocde/>

- Le risque d'accident** : le risque est associé aux éventuels conflits d'usages avec les véhicules motorisés. La perception des usagers montre l'importance de mise en place d'infrastructures adaptées et d'actions de communication visant à diminuer le sentiment de danger et donc à favoriser la pratique. Un rapport de l'OCDE publié en 2018 démontre que la sécurité du cycliste est dépendante du développement de la pratique : dans un environnement où les vélos et les infrastructures sont abondantes, la sensibilisation est plus développée et la cohabitation vélo-voiture se fait plus sereine.
- Le relief, la difficulté des parcours** : le contexte géographique du territoire fait de ce sujet un frein majeur. Cela est identifié par plus de 27% des répondants pour les communes de moins de 20 000 hab. Couplé à la difficulté des distances, il s'agit ici d'un enjeu important sur le territoire. Il est considéré qu'un trajet à vélo (classique) de plus de 50 mètres de dénivelé limite fortement les potentiels d'usage. L'utilisation d'un vélo à assistance électrique (VAE) peut être une solution efficace face au dénivelé et la pente même si son coût (1000€ à 2500€) induit un nouveau frein. Les collectivités sont alors encouragées à accompagner leurs politiques cyclables de mesures favorables à l'acquisition (aide à l'achat...) ou à la mise à disposition (location) d'un VAE.

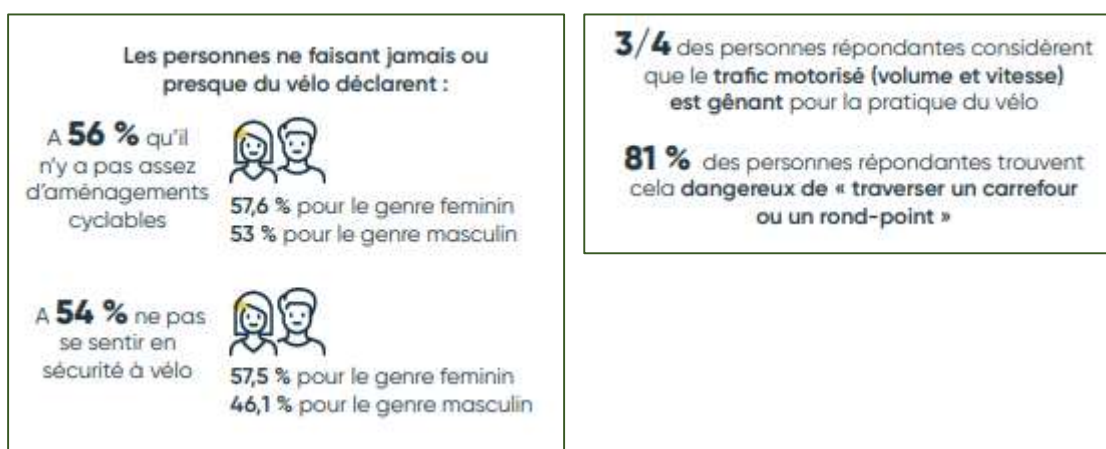
L'ensemble des freins évoqués sont à considérer dans le contexte multimodal du territoire en tenant particulièrement compte de la compétitivité des autres modes. En d'autres termes, un trajet de 10 km à vélo peut paraître long, mais il sera acceptable si le trajet en voiture prend 1 heure, en combinant le temps perdu dans la congestion et à chercher un stationnement.

1.4.2. Baromètre des villes cyclables 2021 – FUB

La FUB (Fédération des Usagers de la Bicyclette) déploie depuis 2017 le Baromètre des villes et territoires cyclables. Cette enquête nationale invite les usagers à noter le niveau de cyclabilité de leur ville. L'enquête a vocation à être reconduite très régulièrement afin de servir aux communes d'indicateur de suivi de la mise en œuvre de leur politique cyclable. Les 2 éditions suivantes ont été réalisées en 2019 et 2021.

Les 277 000 contributions et le million de points noirs cartographiés sur l'édition 2021 démontrent l'intérêt porté par le sujet par les citoyens, pratiquants ou pas. Le Baromètre des villes cyclables est **la plus grande enquête jamais menée en France et dans le monde auprès des usagers du vélo**.

Ce baromètre est accompagné par des études sur la pratique du vélo de manière générale sur le territoire français. Les principaux éléments qui peuvent en être ressortis sont les suivants :



Source - Baromètre des villes cyclables 2021 - FUB

La sécurisation des déplacements à vélo est la priorité pour la (re)mise en selle des personnes qui ne font pas de vélo et pour la démocratisation de son usage au quotidien. Le trafic motorisé et les conflits avec les voitures sont fortement générateurs d'insécurité et constituent des obstacles majeurs au développement de la pratique du vélo

L'aménagement d'itinéraires cyclables dédiés apparaît comme le levier le plus important pour inciter au passage au vélo. Par ailleurs, l'offre d'aménagements doit s'adapter aux caractéristiques locales du territoire, en prenant en compte les freins relevés (distance, relief...).

Par la contrainte du relief, les potentiels associés aux déplacements quotidiens peuvent être rapidement limités s'il y a des pentes soutenues. Le vélo à assistance électrique répond aux problématiques liées au relief, en permettant de franchir des dénivelés importants (jusqu'à 200/300m). **Sur le territoire, il s'inscrit comme une alternative viable à l'usage du vélo « classique » quand les itinéraires deviennent longs et/ou vallonnés.**



Illustration des « Four Types of Cyclists » (quatre profils de cyclistes), selon l'étude de Dill & McNeil, 2012

Dans le cadre du développement du vélo sur le territoire, **un travail de création d'itinéraires sécurisés, tout en assurant qu'ils soient les plus directs possibles (en évitant les détours vallonnés), s'avère donc primordial.** Ce point est à associer à la notion de cyclabilité, c'est-à-dire la part de la voirie qui est adaptée aux déplacements à vélo. L'idée est d'offrir à tous les usagers concernés des axes adaptés à la pratique du vélo. Le public cible du schéma directeur est les 60% d'usagers qui se disent intéressés par la pratique du vélo mais qui, par crainte et par manque de cyclabilité du territoire ne franchissent pas le cap.

1.5. Les différents usages du vélo : quels usages pour quels enjeux ?

Afin d'adapter le schéma cyclable aux pratiques du territoire, il est nécessaire de définir les différents usages de la pratique cyclable. On distingue trois types d'usages routier, dont une est la cible principale du schéma directeur :

Le vélo UTILITAIRE (cible prioritaire du schéma directeur cyclable)

Il s'agit des déplacements du quotidien, plus ou moins fréquents et réguliers, parmi lesquels le domicile-travail, le domicile-étude et le déplacement vers des lieux de loisirs ou d'achats. Les besoins sont tournés vers les équipements publics, les zones d'activités, les services et les commerces. La distance cible pour ces trajets, de 5 km avec un vélo classique, peut aller jusqu'à 15 km avec l'utilisation d'un V.A.E ou un itinéraire efficace (peu d'intersections).



La volonté de la CCFU étant d'amener de nouveaux pratiquants vers l'usage du vélo dans les déplacements du quotidien, les profils d'usagers seront hétérogènes avec des personnes peu expérimentées ou peu à l'aise. Il est donc impératif de proposer des aménagements attractifs : sécurisés, les plus directs possibles et s'affranchissant au maximum du dénivelé. En effet, au-delà de 50 mètres de dénivelé sur un itinéraire, une partie de la population cible ne passera pas au vélo.



Les autres besoins sont axés sur la disponibilité du stationnement à destination (commerces, administratif, entreprises...), la mise à disposition (location) et la proximité d'un réparateur.

Le vélo LOISIRS-TOURISME

Cet usage est également en forte croissance en France. Il s'agit de déplacements occasionnels ou réguliers, avec des niveaux de pratiques très hétérogènes. C'est dans cette catégorie que s'inscrit la construction sur le territoire national du réseau des **véloroutes**.

Les usagers attendent moins des itinéraires directs que des itinéraires agréables : loin de trafic motorisé et plus proches de la nature. Les parcours peuvent également proposer plus de dénivelé, bien que le cahier des charges national recommande quand cela est possible une pente maximum de 5%. Les besoins complémentaires aux aménagements sont concentrés sur l'information : jalonnement et mise en valeur des lieux touristiques, de services (commerces, point d'eau).

Le public est très hétérogène : personnes seules expérimentées, familles avec enfants, néo-pratiquants, etc... Les aménagements cyclables, notamment les véloroutes, peuvent offrir le double usage utilitaire et loisir-tourisme.



Le vélo SPORTIF

Les pratiquants recherchent souvent le dénivelé, au contraire des autres pratiques.

Ils ont un niveau de pratique généralement confirmé. Le besoin d'aménagement est donc relativement faible. L'attente se situe surtout sur le jalonnement (panneaux directionnels, bornes kilométriques dans les ascensions...).



Les EDPM & cyclomobiles légers

Depuis novembre 2019, les **Equipements Personnels de Déplacement Motorisés** (EDPM) sont réglementés dans le code de la route. Leur déclinaison la plus courante est la trottinette électrique.

Art R311-1, 6.14. : « Engin de déplacement personnel : engin de déplacement personnel motorisé ou non motorisé. »

Art R311-1, 6.15. : « Engin de déplacement personnel motorisé : véhicule sans place assise, conçu et construit pour le déplacement d'une seule personne et dépourvu de tout aménagement destiné au transport de marchandises, équipé d'un moteur non thermique ou d'une assistance non thermique et dont la vitesse maximale par construction est supérieure à 6 km/h et ne dépasse pas 25 km/h. Il peut comporter des accessoires, comme un panier ou une sacoche de petite taille. Un gyropode, tel que défini au paragraphe 71 de l'article 3 du règlement (UE) n° 168/2013 du Parlement européen et du Conseil du 15 janvier 2013 relatif à la réception et à la surveillance du marché des véhicules à deux ou trois roues et des quadricycles, peut être équipé d'une selle ».



Les cyclomobiles légers sont intégrés au code de la route par décret depuis le 14 janvier 2022. Cette catégorie de véhicules regroupe tous les véhicules motorisés limités par construction à 25km/h.

Art R311-1, 4.1.3. : Cyclomobile léger : véhicule de la sous-catégorie L1e-B conçu et construit pour le déplacement d'une seule personne et dépourvu de tout aménagement destiné au transport de marchandises, dont la vitesse maximale par construction n'excède pas 25 km/h, équipé d'un moteur non thermique dont la puissance maximale nette est inférieure ou égale à 350W, ayant un poids à vide inférieur ou égal à 30 kg.



Les cyclomobiles légers sont également appelés draisienne électrique, ils sont soumis à la même réglementation que les engins de déplacements personnels motorisés.

Du fait de la présence d'une selle et de roues présentant généralement un diamètre supérieur à celui des EDPM, les cyclomobiles légers se rapprochent des cycles en termes de comportement.

Ils doivent évoluer en zone agglomérée sur les aménagements cyclables s'ils existent (contrairement aux cycles qui n'ont pas cette obligation), sinon sur la chaussée. A l'instar du vélo, ils sont interdits de circulation sur trottoir. Ils sont également interdits de circulation en dehors des zones agglomérées, sauf sur aménagement cyclable. Ces engins sont sensibles à la qualité du revêtement utilisé à cause de leurs plus petites roues.

Leur usage est aujourd'hui essentiellement urbain, avec une pratique intéressante en intermodalité : généralement pliants et moins encombrants qu'un vélo, ils peuvent facilement servir à effectuer le « dernier kilomètre » d'un trajet.

1.6. Contexte national

1.6.1. Loi d'Orientation des Mobilités (LOM)



La Loi d'Orientation sur les Mobilités 2019 est une loi cadre qui reconnaît le vélo comme moyen de déplacement à part entière. Son objectif est de tripler la part modale cycles d'ici 2024.

Cette loi a pour ambition d'améliorer concrètement la mobilité au quotidien, en travaillant sur 5 axes :



AXE 1

Investir davantage dans les infrastructures
qui améliorent les mobilités du quotidien



AXE 2

Apporter à tous et partout des solutions alternatives
à l'usage individuel de la voiture



AXE 3

Développer l'innovation et les nouvelles solutions de mobilité
au service de tous



AXE 4

Réduire l'empreinte environnementale des transports



AXE 5

Adapter la régulation du transport
(sécurité routière, sûreté, maritime et portuaire, ferroviaire)

- Enseignement du **Savoir Rouler à Vélo** pour toute une classe d'âge
- Volet marche et vélo obligatoire dans les plans de mobilité
- Imposer l'**emport de vélos** dans les trains / les cars neufs
- Financer des **infrastructures cyclables** : 50 M€/an
 - Rendre obligatoire l'aménagement :
 - de parkings sécurisés pour les vélos dans les principales gares (2024)
 - d'aménagements cyclables (en agglo et hors agglo) lors des rénovations de chaussée + continuités
- Permettre aux employeurs de financer les **frais de déplacement domicile-travail en vélo**
- **Lutte contre le vol** de vélos, grâce au marquage obligatoire des vélos vendus
- Mesures pour la **sécurité**
 - Signaler les angles morts sur les poids lourds
 - Suppression des places de stationnement en amont des passages piétons d'ici 2026

Source : Francemobilités - Présentation LOM

1.6.2. Le plan vélo



Présenté en 2019, le plan vélo national fixe un **objectif de part modale vélo de 9% en 2024**⁴. C'est la première fois que l'Etat présente un plan en faveur du vélo-déplacement. Il comprend plusieurs leviers :

- **Fonds « mobilité active »** : 350 M€ pour des aménagements sécurisés et continus (+100 millions d'€ ajoutés le 14 septembre 2020). Ce fonds est alloué sous forme d'appels à projets sur 7 années. Il co-finance la résorption de discontinuité cyclables importantes à l'échelle d'un territoire.
- **Renforcer la sûreté** : mieux lutter contre le vol. Cela se traduit notamment par l'obligation légale du marquage d'indentification des vélos neufs à partir du 1^{er} janvier 2021.
- **Définir un cadre incitatif** (forfait mobilité durable)
- **Développer une culture vélo** : programme « savoir rouler à vélo » à l'école, pour une autonomie des collégiens à vélo à l'horizon 2022

Pour atteindre l'objectif, l'Etat prévoit de développer 100 000 kms d'aménagements cyclables sur le territoire national. Le développement de ces aménagements cyclables représenterait un investissement de **30€ par habitant et par an**.

Le Vélo à Assistance Electrique (VAE) connaît également une forte progression. Cette explosion du nombre de vélos électriques est notamment due au développement des aides à l'achat portées par les collectivités locales.

- **2020, année charnière sur la pratique**

L'année 2020 a été marquée par la crise sanitaire et les confinements / dé-confinements. Déjà sur une courbe ascendante depuis plusieurs années, la pratique a connu une hausse très médiatisée de +15% au niveau national, incluant les pratiques utilitaires et loisirs. De mai à octobre 2020, **la pratique augmente de 31% en milieu urbain**, mais également de **17% en milieu rural** par rapport à 2019⁵.

- **2022, Une pratique toujours en hausse mais inégale sur le territoire**

Entre le 1^{er} janvier et le 4 septembre 2022, la fréquentation vélo a progressé de 11 % par rapport à 2021. C'est même 33 % de plus qu'en 2019, année de référence avant Covid. Cette tendance n'est pas homogène sur le territoire. L'espace urbain connaît une hausse de fréquentation de 14 % par rapport à 2021, tandis que la pratique périurbaine a perdu 1 point et que la pratique rurale a stagné.

⁴ Source : Ministère de la transition écologique

⁵ Source : <https://www.ecologie.gouv.fr/plan-velo-et-mobilites-actives>

- **2023, Nouveau cap pour le plan vélo**



A l'occasion des 4 ans du plan vélo, la Première Ministre, Mme. Elisabeth Borne, a annoncé une enveloppe de 250 millions d'euros pour l'année 2023. Sur ce montant, 200 millions seront dédiés au développement d'infrastructures cyclables.

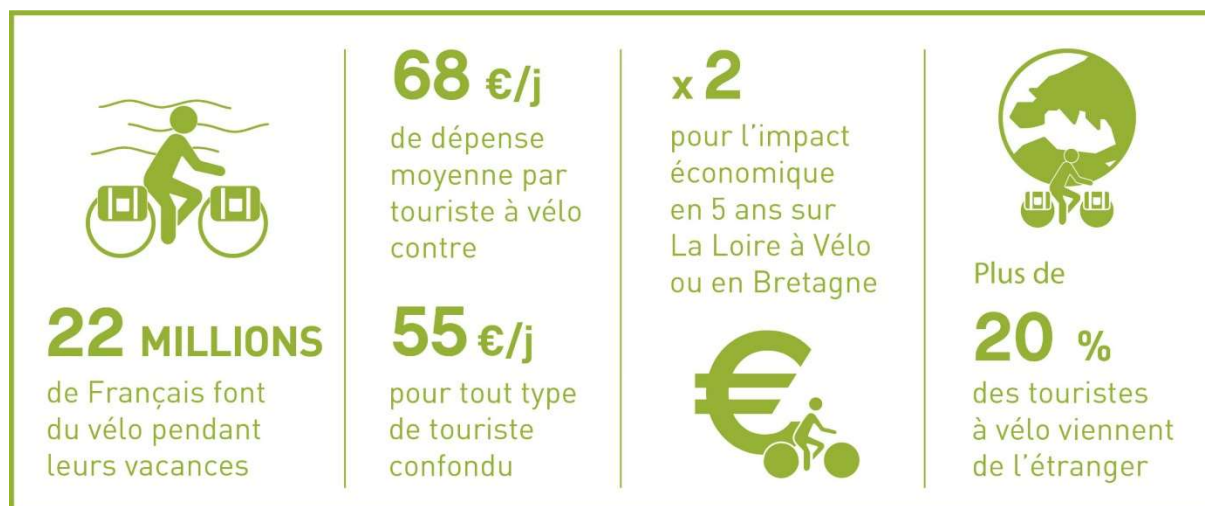
1.6.3. Le développement du tourisme à vélo

Le schéma directeur cyclable n'a pas vocation principale à traiter du sujet du cyclotourisme sur le territoire. Néanmoins, l'essor de la pratique ces dernières années est à souligner et la présence de la véloroute 62, désormais appelé Belle Via, sur le territoire est un axe cyclable structurant à conforter.

La France se positionne aujourd'hui comme la seconde destination mondiale pour le tourisme à vélo après l'Allemagne, avec plus de 9 millions de séjours cyclistes par an et attire 20 % de cyclo touristes étrangers.

Les retombées économiques directes du tourisme à vélo sont estimées à 4,6 Md€ soit + 46% en 10 ans. La filière générerait par ailleurs 33 800 emplois, dont la moitié dans l'hébergement et la restauration, mais aussi dans les commerces locaux, dans les professions du cycle et chez les opérateurs de tourisme.

Derrière ces chiffres, il faut souligner le potentiel de développement d'une économie et de services autour de cette pratique : emplois spécialisés dans la création, la réparation, la location, etc...



Source : <https://www.velo-territoires.org/politiques-cyclables/tourisme-a-velo/>

1.6.4. Le coût d'une politique cyclable

Afin d'équiper le territoire français en aménagement et de développer une véritable culture cyclable en France, l'ADEME recommande, dans un rapport publié en avril 2020⁶, un investissement de **30€/an/habitant**, soit environ 2 milliards d'euros par an à l'échelle nationale. Ce ratio par habitant correspond à ce qui se pratique notamment aux Pays-Bas.

A l'heure actuelle, en moyenne, en France, ce montant s'élève à 8€/an/habitant, avec une forte disparité entre les grandes villes. A titre d'exemple, l'Eurométropole de Strasbourg a acté un budget de 25€/an/habitant⁷. A l'opposé, en territoire rural, la moyenne est située autour de 1 ou 2€/an/habitant.

En comparaison, le coût d'une politique de transport en commun en France est en moyenne de 490€/an/habitant.

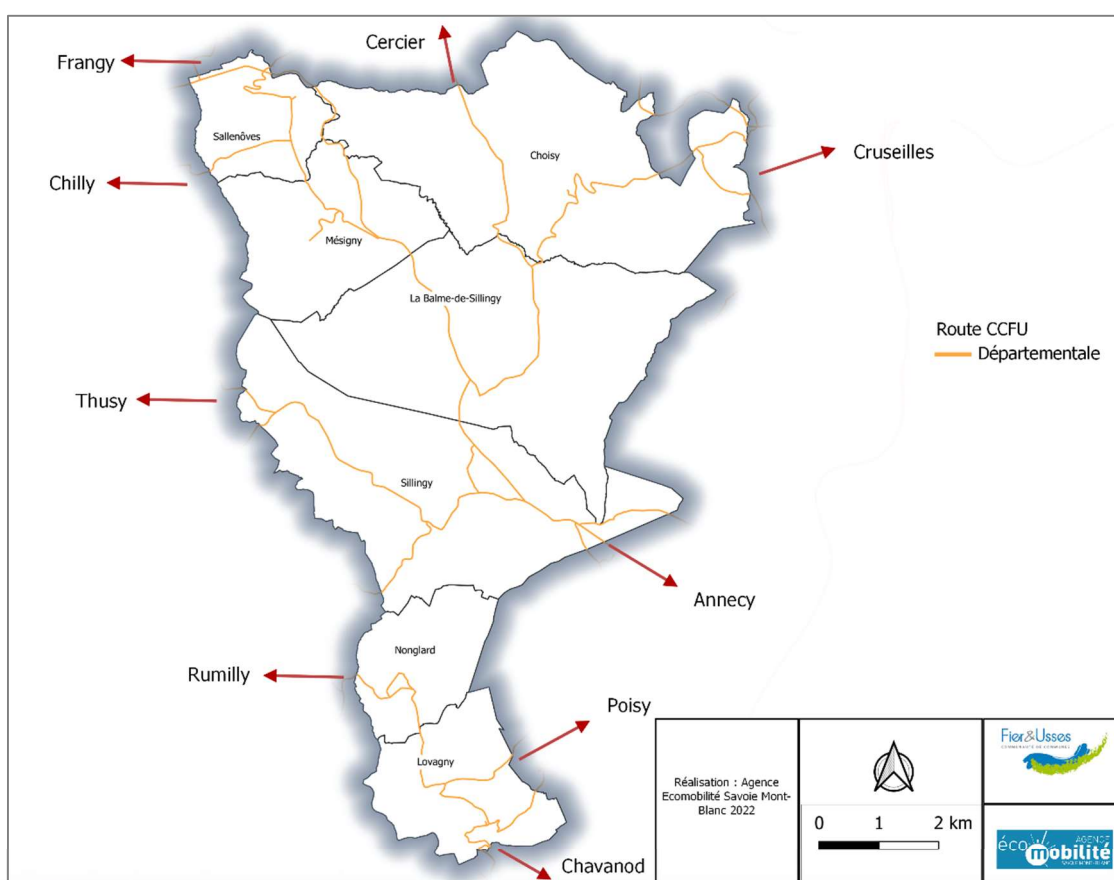
⁶ Source : Impact économique et potentiel de développement des usages du vélo en France en 2020 – ADEME

⁷ Source : Plan d'action pour les mobilités actives – Eurométropole de Strasbourg / <https://www.strasbourg.eu/documents/976405/1084289/0/b3fb3dac-3170-6921-a7c6-240844dd5b20>

1.7. Contexte Local

Lorsque la loi LOM a demandé aux collectivités de se positionner sur la prise de compétence mobilité, la CCFU a rapidement fait le choix de devenir Autorité Organisatrice de la Mobilité (AOM) afin d'intervenir directement sur ce sujet à enjeux pour le territoire et sa population. Elle détient la compétence lui permettant de mettre en œuvre la politique mobilité sur l'ensemble des 7 communes qui la constitue. Le territoire de Fier et Usse couvre une superficie de 6800 ha et comprend plus de 16 000 habitants.

La CCFU a ainsi délibéré le 11/03/2021 pour modifier ses statuts et devenir AOM. Ce changement lui a ainsi permis de lancer un Plan de Mobilité Simplifié et ce Schéma Directeur Cyclable afin définir les enjeux du territoire, les scénarii de développement à privilégier et le programme d'actions à mettre en œuvre.



- **7 communes**
- **203,70 km²**
- **19 500 habitants à horizon 2029**
- **+2% de population/an sur la période 2018-2023**
- **Objectif + 1.89%/an à horizon 2029**
- **227,9 habitants/km² (pop INSEE 2018)**
- **12 283 emplois**

Le territoire de la CCFU fait partie du SCOT du bassin annécien. Ce dernier entend « *Favoriser l'usage des modes doux dans une logique d'organiser un maillage des itinéraires cyclables urbains à l'échelle du bassin annécien, facilitant le franchissement des grand axes et coupures urbaines, connectées aux pôles d'échanges, aux centre-ville et centres bourgs, et intégrant les itinéraires touristiques déjà identifiés.* »

Les 7 communes qui composent le territoire sont toutes dotées d'un PLU. Ces derniers prévoient des emprises pour la réalisation d'aménagements cyclables, notamment le long de la V62.

En parallèle des outils de cadrage et de planification qu'elle met en place, la CCFU a poursuivi ses actions et interventions sur les sujets mobilité qu'elle traitait avant la prise de compétence mobilité, à savoir :

- L'organisation et la gestion du transport scolaire, en partenariat avec la Région Auvergne-Rhône-Alpes.
- L'aménagement et la gestion d'itinéraires cyclables et notamment de la véloroute V62 aujourd'hui appelée Bella Via.

La CCFU n'a pas la compétence voirie, mais elle a défini l'intérêt communautaire de deux itinéraires cyclables reliant le territoire au pôle d'emploi voisin qu'est le Grand Anecy.

Ses statuts précisent ainsi qu'elle est compétente pour l'aménagement et la gestion d'itinéraires cyclables :

- Aménagement et gestion d'un itinéraire cyclable concordant avec la véloroute départementale V62 traversant le territoire de la CCFU.
- Aménagement et gestion d'un itinéraire cyclable reliant la CCFU au territoire du Grand Anecy (commune de Poisy) sur sa section comprise entre le collège de Sillingy et Lovagny en passant par Nonglard.

Enfin, elle a la possibilité d'attribuer des aides financières aux communes pour la réalisation d'itinéraires cyclables.

Le territoire est traversé par une véloroute d'intérêt départemental. La véloroute du sillon alpin V62 est l'itinéraire cyclable qui relie Valence à la ViaRhôna par Annecy. Elle traverse le territoire de la CCFU de Chaumontet (Sillingy) à Bonlieu (Sallenôves) en passant par le collège de la Mandallaz et par le lac de La Balme de Sillingy.

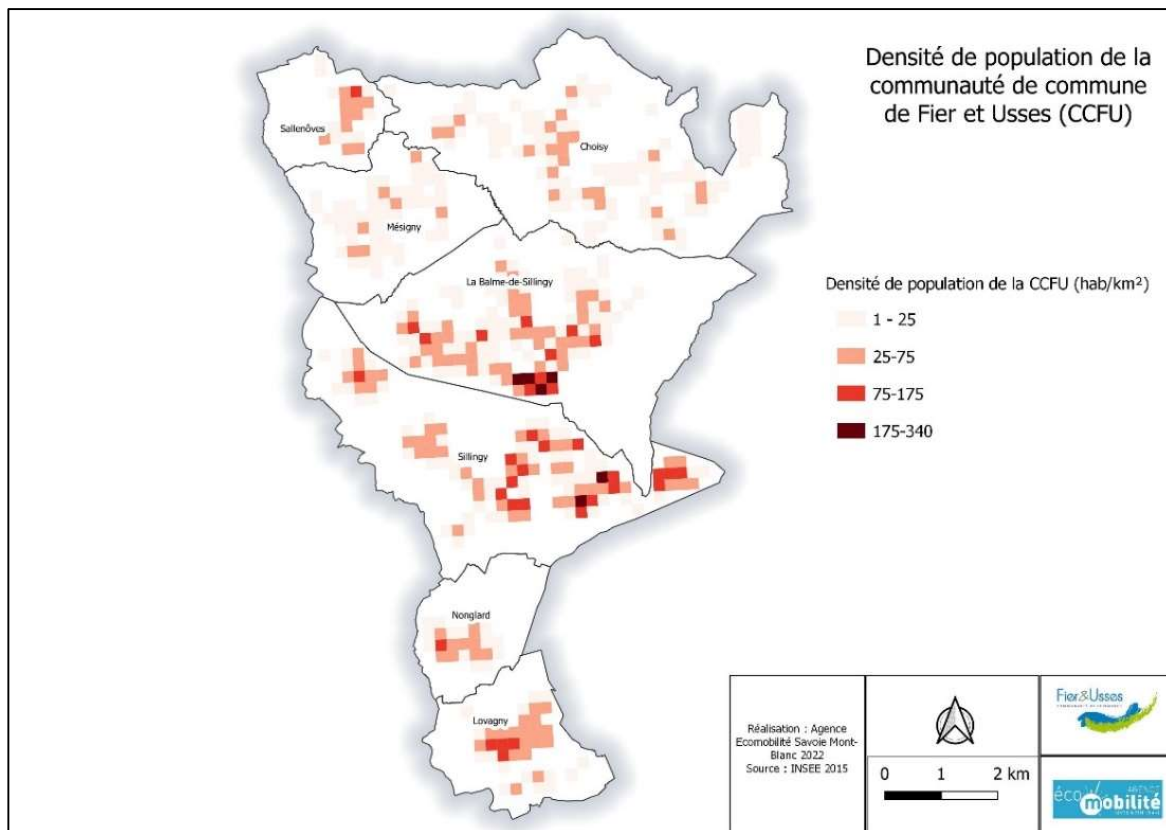
En parallèle de la réalisation du tracé de la V62 sur son territoire, la collectivité souhaite mailler ce dernier d'aménagements cyclables permettant aux usagers de rejoindre les pôles et les infrastructures structurantes. C'est ainsi que la CCFU s'est associée au Grand Anecy pour engager une étude autour de la création d'une infrastructure cyclable en site propre entre le collège de Poisy et la commune de Nonglard.

En amont des études actuelles, la CCFU avait déjà entamé des réflexions autour de la mobilité sur son territoire. Un séminaire mobilité organisé par le bureau d'étude MENSIA en 2021 avait permis d'accompagner les élus dans le choix sur la prise ou non de la compétence mobilité. Le travail de MENSIA avait été appuyé par des données sur la mobilité à l'échelle du territoire. La CCFU a aussi été accompagnée par le cabinet New Deal pour la définition d'un projet de territoire. Ces éléments ont permis de faire émerger des enjeux forts pour le développement d'offre de mobilité alternatives à la voiture individuelle.

Comme mentionné précédemment, la CCFU s'est engagée avec la SPL Agence Ecomobilité dans la réalisation d'un Plan de Mobilité simplifié (PDMs). Il a été décidé de développer plus profondément les différents aspects de la mobilité (bus, covoiturage, intermodalité etc...) dans le PDMs. Le schéma directeur cyclable s'attachera à regarder ces aspects dans le cadre de leurs liens avec les aménagements cyclables.

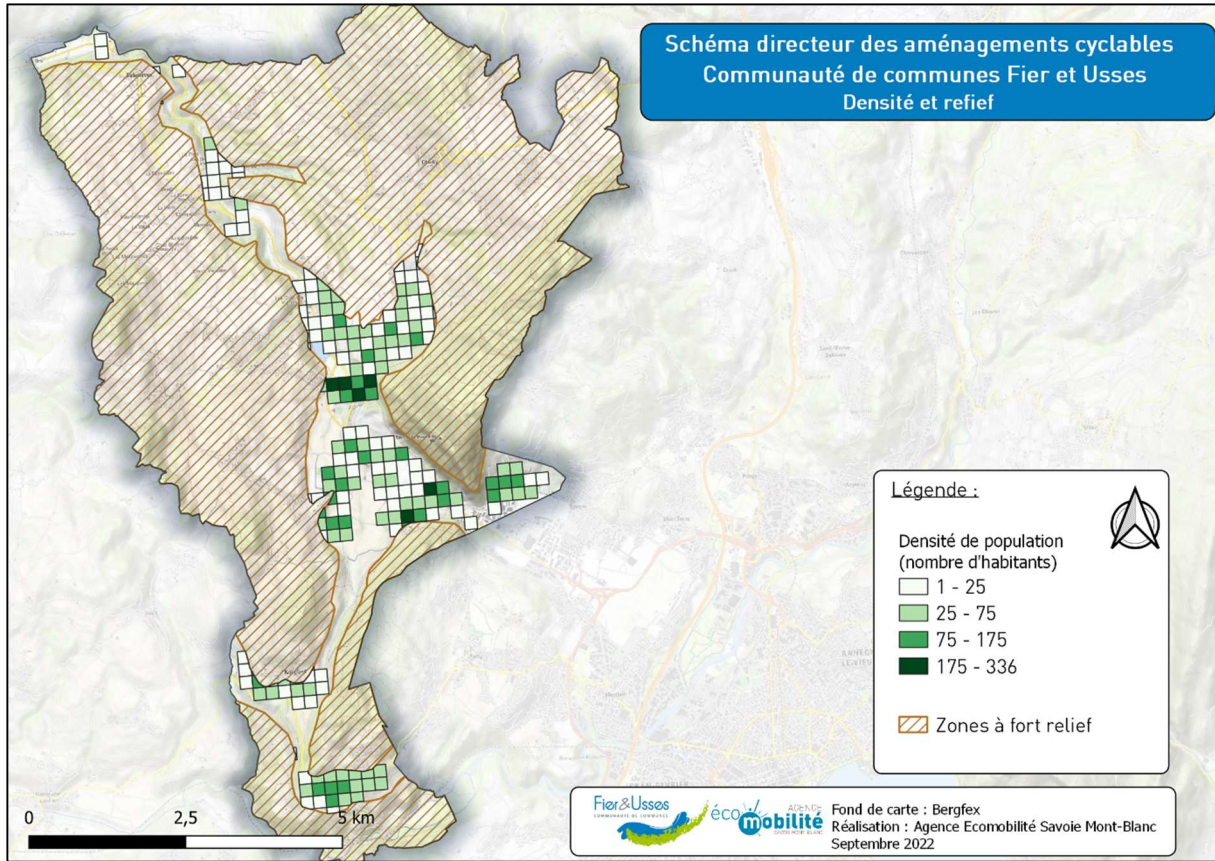
2. Diagnostic territorial

2.1. Répartition de la population

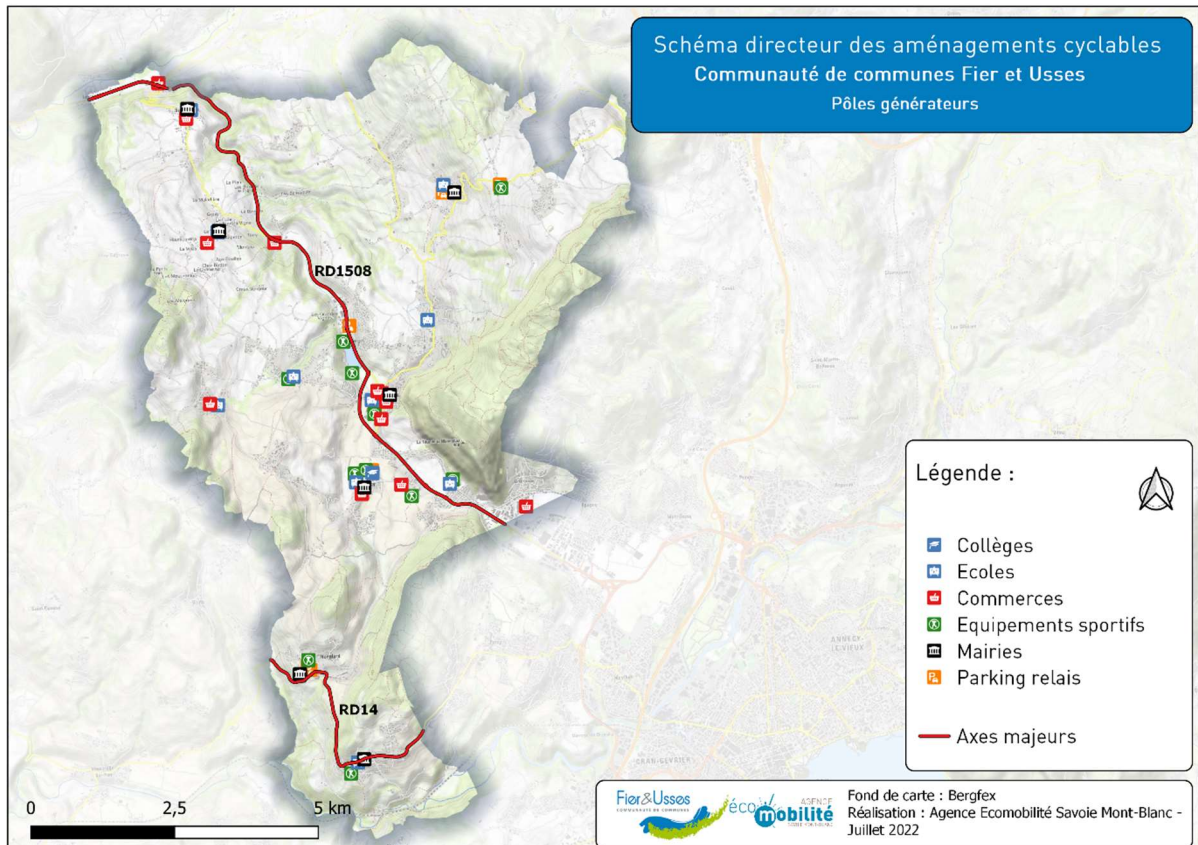


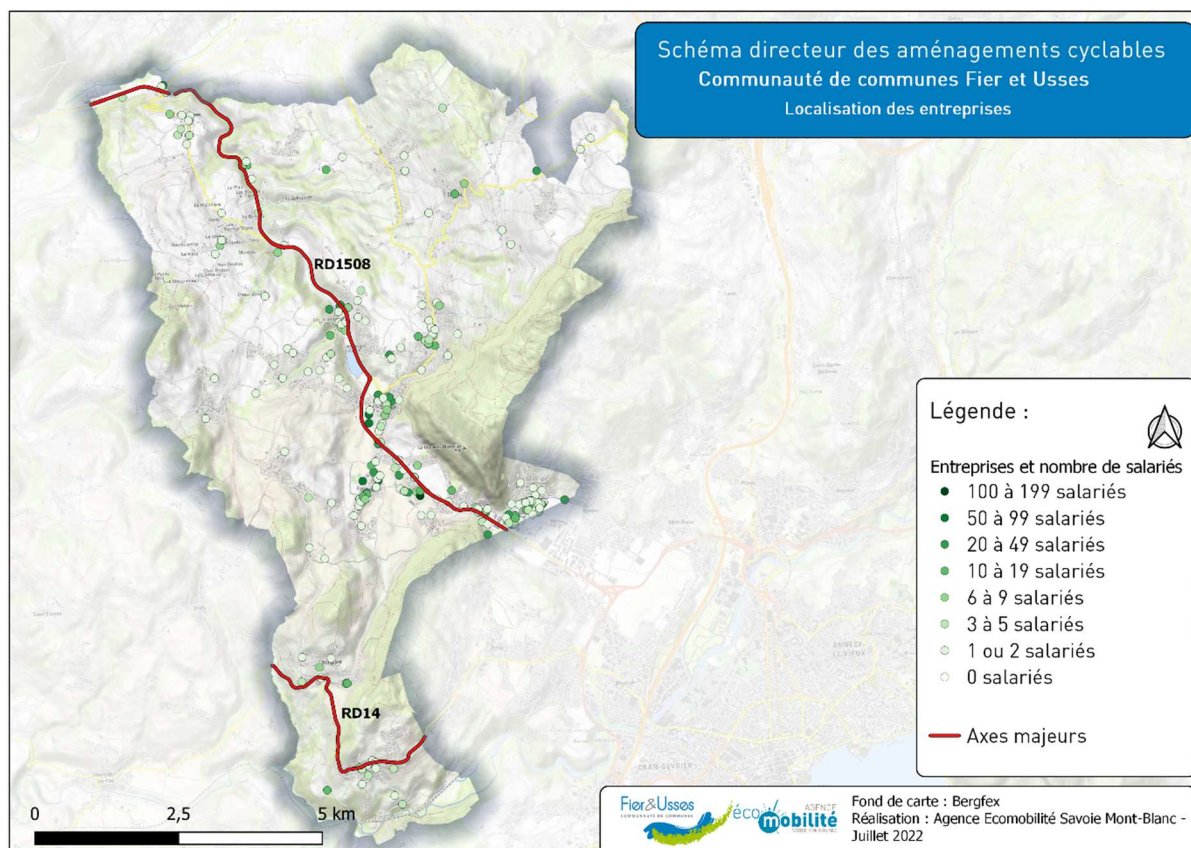
Les deux communes les plus peuplées sont les deux communes les plus urbaines (La-Balme-de-Sillingy et Sillingy). Elles regroupent 66% de la population total pour 46% de la superficie du territoire.

Il est intéressant de souligner que les deux tiers de la population se trouvent dans le cœur de la vallée ou dans des zones présentant peu de relief (cf. carte page suivante). La pente pouvant rapidement devenir un obstacle pour la pratique du vélo, cette configuration du territoire permet d'imaginer un report modal vers le vélo pour une grande partie de la population.



2.2. Pôles générateurs





Les pôles générateurs correspondent aux lieux et équipements susceptibles d'attirer des flux de façon régulière. Ce sont les établissements scolaires, les pôles administratifs, les équipements sportifs, les pôles commerciaux ainsi que les pôles d'intermodalité (parking relais, gare). Sur le territoire de la CCFU, ces pôles se situent en majorité autour des deux plus grosses communes, Sillingy et La-Balme-de-Sillingy. Ailleurs, ils sont regroupés dans les bourgs-centre des villages.

L'emplacement des entreprises sur le territoire suit la même logique, à l'exception du hameau de Bromines (Sillingy) qui abrite plusieurs entreprises se trouvant dans la continuité de la zone commerciale du Grand Epagny (Epagny-Metz-Tessy).

Tous ces pôles se trouvent en proximité immédiate de la RD1508. Cet axe est une véritable colonne vertébrale « nord-sud » pour le territoire autour de laquelle se structurent les principales activités. En contrepartie, avec un trafic avoisinant les 28000 véhicules par jour (données sur la partie entre Seysolaz et le futur rond-point de Chaumontet), c'est une réelle coupure qui est un frein à la pratique cyclable. Les traversées majeures ne pourront être envisagées qu'en dénivelé, et non pas à niveau.

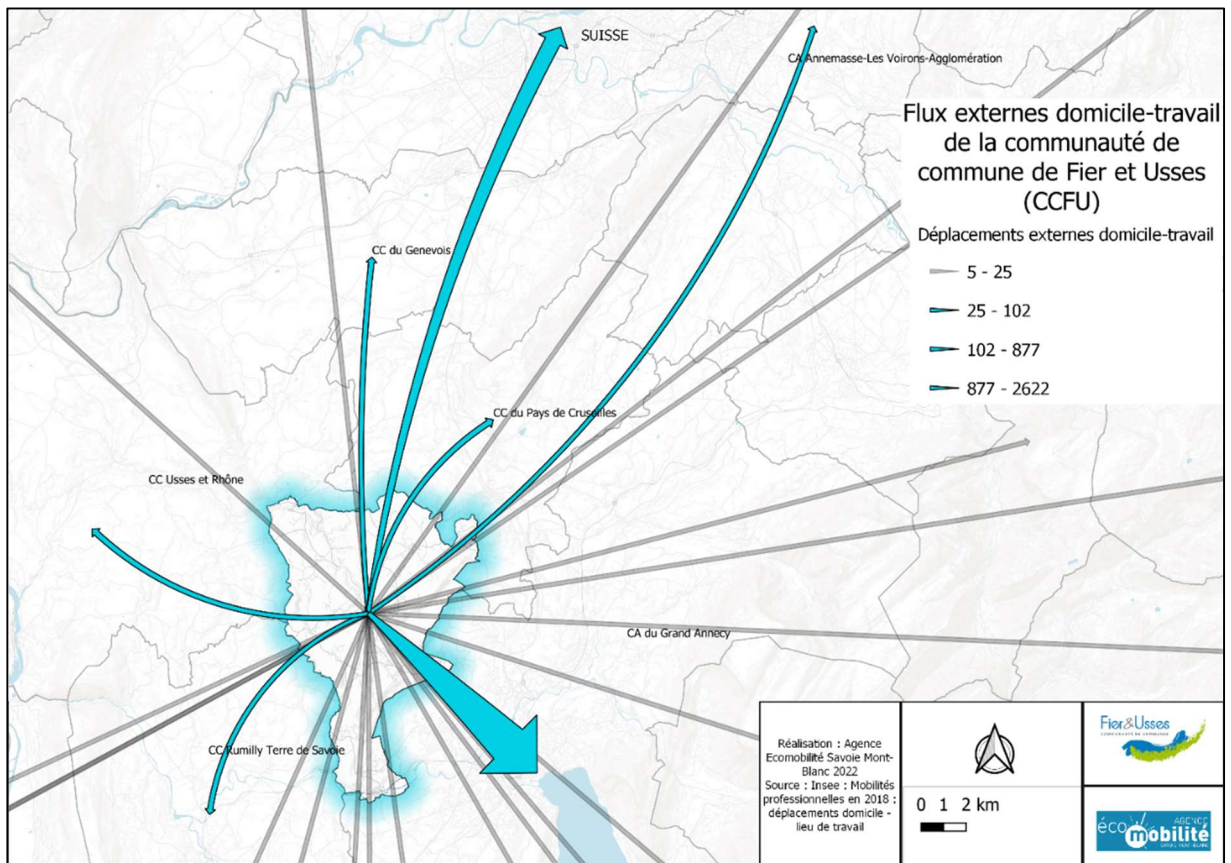
Aussi, il est important de souligner l'importance de la RD14 reliant Nonglard à Poisy et passant par Lovagny. Les contraintes topographiques font de cette route un axe majeur pour le territoire.

2.3. Flux sur le territoire

2.3.1. Les flux liés aux actifs

Les flux externes

Les flux externes sont majoritairement tournés vers le Grand Annecy (51%). Compte tenu de la proximité entre les deux territoires et plus particulièrement avec les deux plus grosses communes, un report modal vers le vélo est envisageable avec des aménagements de qualité et sans discontinuités.



Les flux des deux principales communes de la CCFU montrent l'importance de l'attrait d'Annecy, et d'Epagny-Metz-tessy dans une moindre mesure.



Flux d'actifs depuis la commune de La-Balme-de-Sillingy - Données INSEE 2017

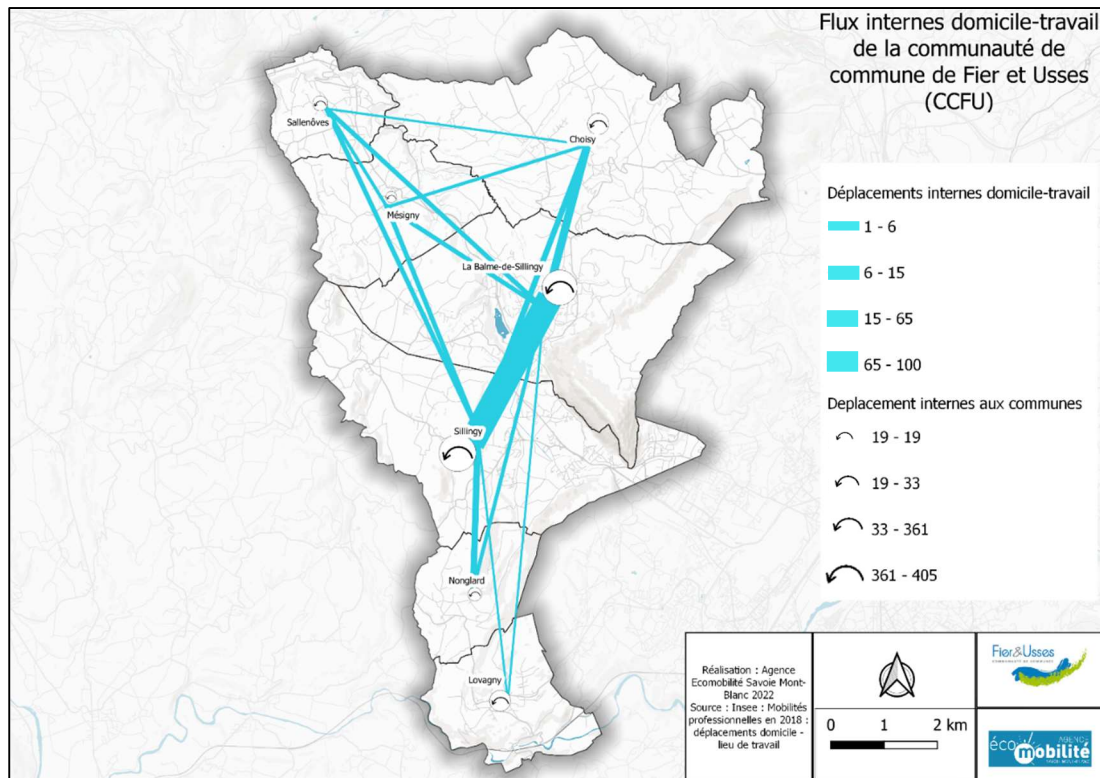


Flux d'actifs depuis la commune de Sillingy - données INSEE 2017

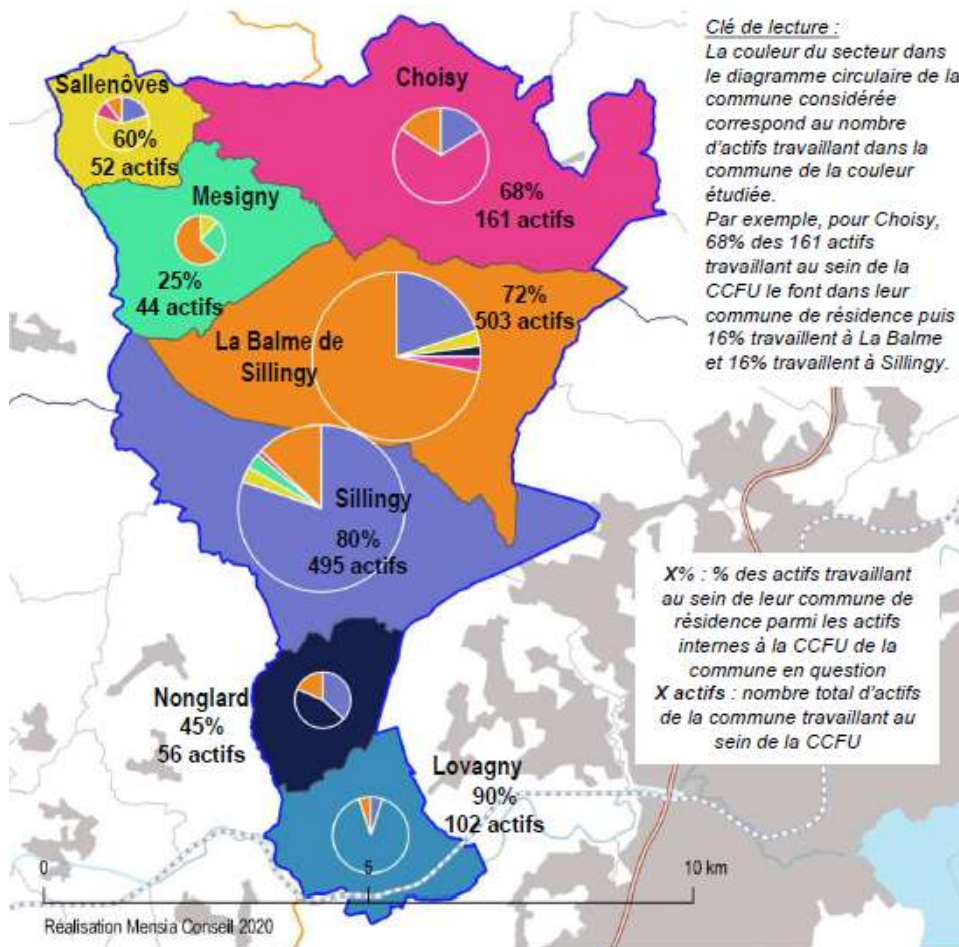
70% des actifs de la commune de Sillingy se rendent sur le territoire du Grand Annecy, majoritairement vers la commune d'Annecy (présence de plusieurs zones d'activités économiques représentant des pôles d'emploi majeurs) et celle d'Epagny-Metz-Tessy (Centre hospitalier et zone commerciale du Grand Epagny). Le constat est identique pour la commune de La-Balme-de-Sillingy avec un taux qui monte à 75%.

Un des objectifs du schéma directeur des aménagements cyclables sera de développer et de confirmer le potentiel autour de l'axe La Balme-de-Sillingy / Sillingy / Epagny. La liaison se connectera alors avec le maillage cyclable existant ou projeté sur le Grand Annecy.

Flux internes



- Les flux internes à la CCFU sont majoritairement intra-communaux. Par exemple, pour Sillingy, 80% des 495 actifs travaillant sur le territoire le font dans leur commune de résidence. Leur faible distance les rend parfaitement compatible avec le vélo. Il apparaît donc important de travailler sur le développement des déplacements de proximité à une échelle communale.
- Le rapport MENSIA en 2021 met en avant que 18% des actifs travaillent au sein de l'EPCI. Bien qu'anormalement faible, les déplacements incitent au développement d'un maillage communal et intra-communal afin de maintenir une attractivité à l'échelle de la CCFU. Ce rapport met par ailleurs en avant la part des actifs internes à la CCFU qui travaillent au sein de leur commune de résidence.



Source - Séminaire des élus (MENSIA) 2021

Les actifs internes travaillent majoritairement au sein de leur commune de résidence, à l'exception des communes de Nonglard et de Mésigny, ce qui peut s'expliquer par la faible présence d'entreprises sur ces dernières.

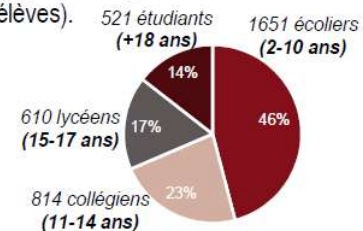
2.3.2. Les flux liés aux scolaires

Des déplacements scolaires bien plus locaux et majoritairement internes



Déplacements des scolaires de la CCFU
(Source Insee 2017)
Total : 3 596 élèves (scolaires + étudiants)

- ▶ Les déplacements scolaires sont **majoritairement effectués au sein de la communauté de communes** :
 - 58% des écoliers de la CCFU étudient au sein du territoire – en grande partie à Sillingy et La Balme (respectivement 29% et 17% des élèves).
 - Il s'agit de déplacements de courte distance puisque 46% des élèves sont scolarisés au sein de leur commune de résidence
- ▶ Les déplacements externes à la CCFU se répartissent entre les EPCI limitrophes :
 - En **grande partie vers la CA d'Annecy** : 1/3 des élèves
 - Puis vers les communes structurantes de Savoie ou de Haute-Savoie : Cruseilles, Chambéry ...
- ▶ Les déplacements vers la Suisse ou vers la Métropole de Lyon sont relativement marginaux (de l'ordre de 1% avec une vingtaine d'élèves).

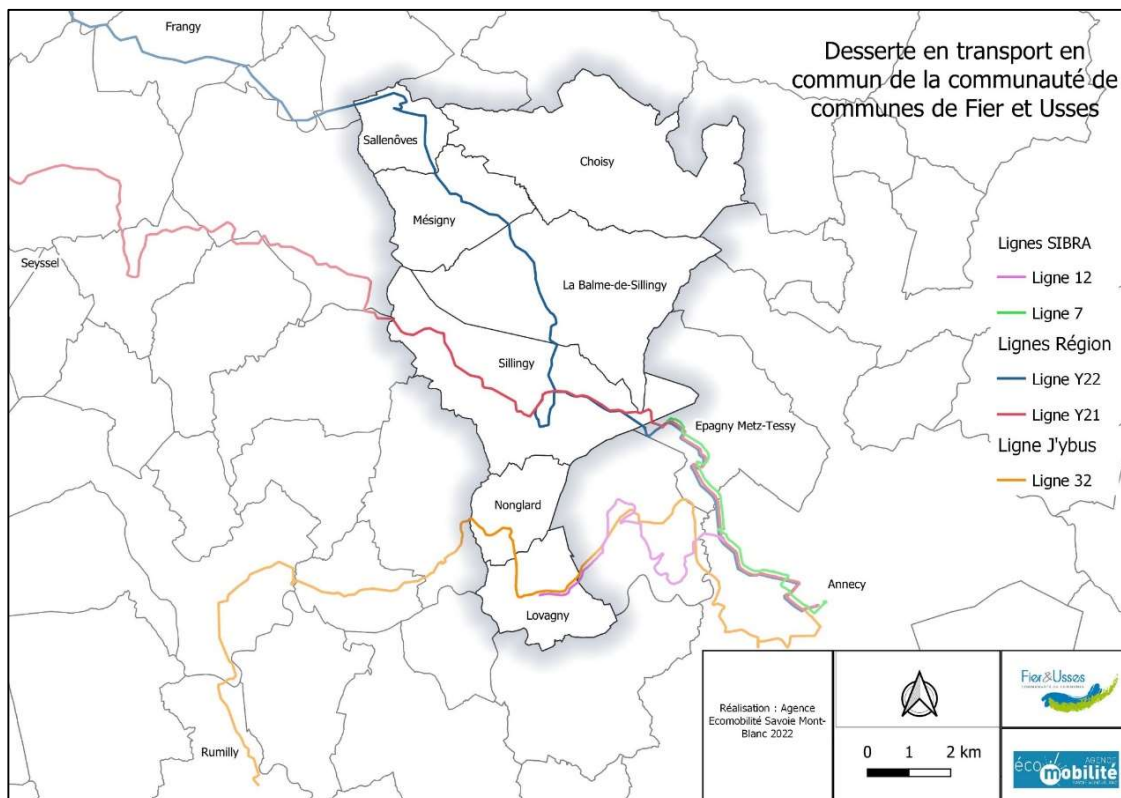


Source - Séminaire des élus (MENSIA) 2021

La forte part de déplacements des scolaires à l'intérieur de la CCFU et plus précisément sur des trajets intra-communaux va dans le sens d'un développement d'une offre afin d'inciter à la pratique du vélo.

2.4. Offre multimodale

2.4.1. Offre de cars interurbains



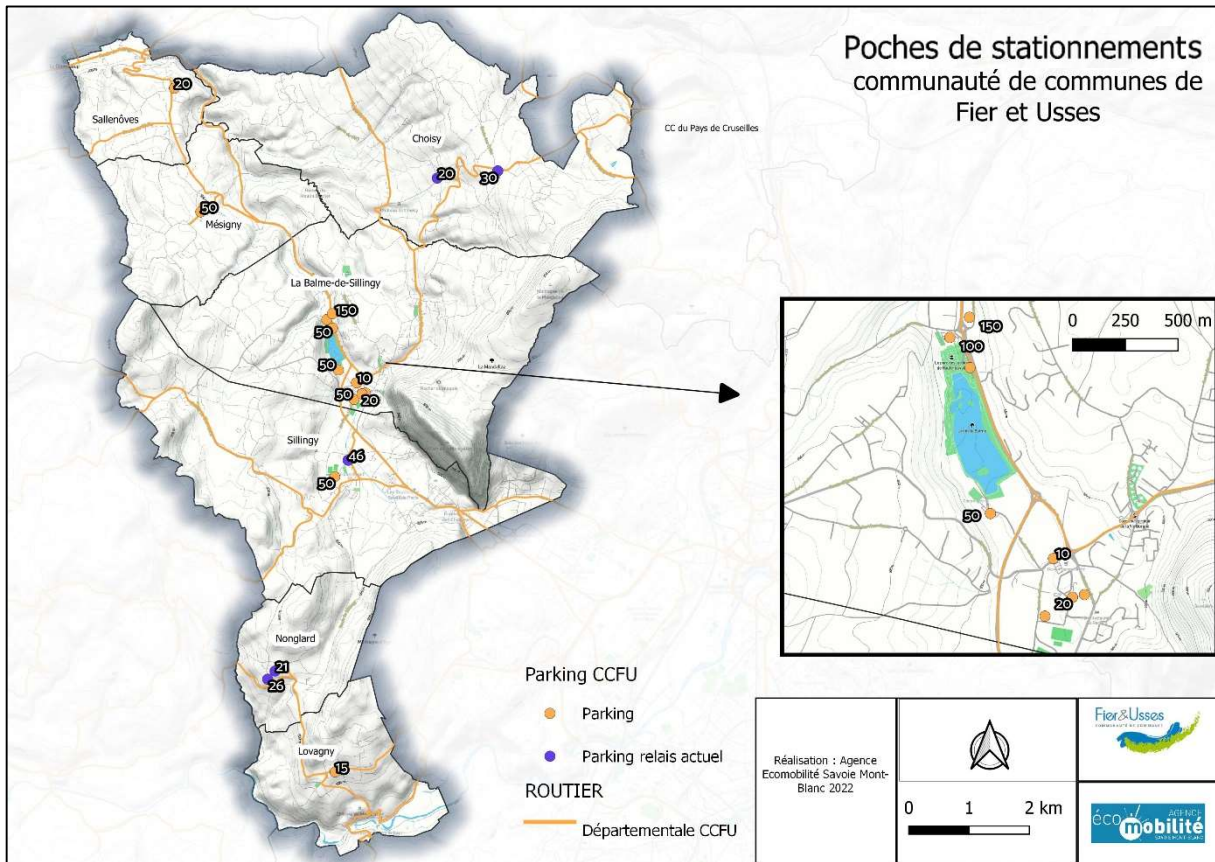
Le territoire est desservi par 2 lignes régionales (Y22 et Y21), 1 ligne SIBRA (ligne 12) et 1 ligne J'Ybus (ligne J5).

Le PDMs s'attardera à développer les réflexions autour du développement des transports en commun sur le territoire. Néanmoins, il est intéressant de souligner que la desserte suit les axes principaux : RD1508 et RD14 ainsi que les centres-bourgs. Le schéma directeur cyclable devra s'attarder à proposer des connexions avec les arrêts de ces axes afin d'offrir des possibilités de rabattement vers les transports en commun.

Il est intéressant de relever une obligation réglementaire récente : Depuis le 1er juillet 2021, les autocars neufs, utilisés pour les services réguliers de transport publics non urbains, doivent être équipés, à leur mise en service, d'un système pour transporter au minimum 5 vélos non démontés. Certains cars des lignes Y22 et Y21 sont déjà équipés, ainsi que la ligne J5. A noter que l'emport ne peut se faire que si l'arrêt du car se fait hors voirie.



2.4.2 Offre de stationnement



Au même titre que l'offre de transport, le diagnostic sur l'offre de stationnement sera développé dans le PDMs. Cette offre suit la même logique que celle des transports en commun : une desserte des axes principaux et des centres-bourgs. Ici aussi, le schéma directeur cyclable devra pouvoir se raccorder à ces points dans une optique d'intermodalité.

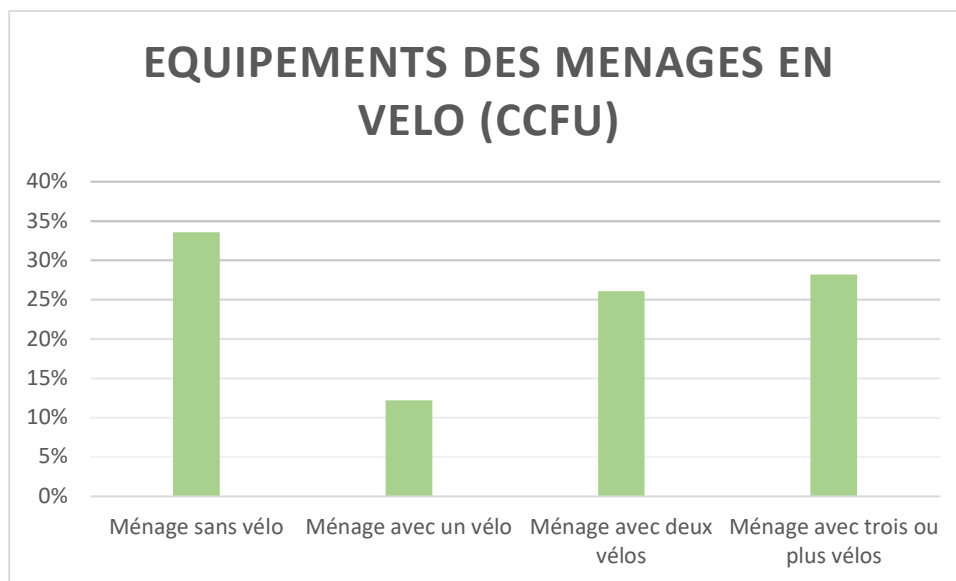
2.5. Focus sur la pratique du vélo

2.5.1. Les données issues de l'EDGT

Les données issues de l'Enquête Déplacements Grand Territoire (EDGT), réalisée entre 2015 et 2017 par le Département, indiquent que la part modale du vélo est de **3%** sur le territoire, pourcentage supérieur à la moyenne départementale (1,6%), équivalent à la moyenne française (3%), mais inférieure à la moyenne européenne (7,6%).

Il est intéressant de souligner cette part modale qui, pour un territoire à dominante rurale, est plutôt élevé, est le signe d'une pratique existante et d'un potentiel intéressant.

En parallèle, ces données montrent que 66% des ménages possèdent au moins un vélo.



Source : EDGT 2015-2017



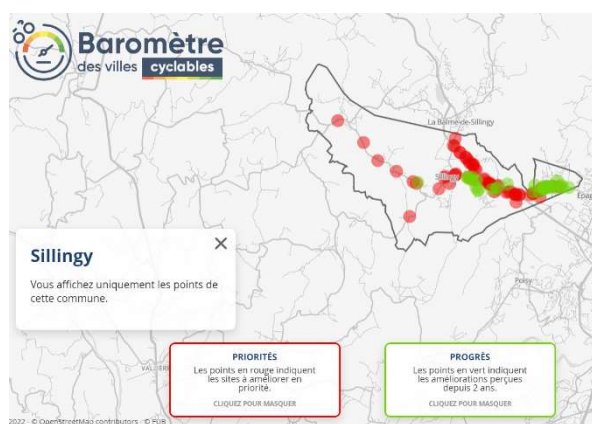
2.5.2. Les raisons du non-usage des vélos.

Bien qu'aucune étude précise n'ait été menée à l'échelle de la CCFU à ce sujet, il est possible de connaître la tendance sur le « non-choix » du vélo comme moyen de déplacement du quotidien. La commune de Lovagny a réalisé, au cours de l'année 2021, une enquête auprès de ses habitants sur leurs habitudes de déplacements. Environ 10% de la population (125 habitants) a répondu à cette enquête. Il en ressort que 85% des répondants seraient prêt à prendre plus régulièrement le vélo si des aménagements cyclables sécurisés étaient créés. Le manque de continuité entre les aménagements existants et le manque de liaison vers les pôles générateurs (Poisy dans le cadre de la commune de Lovagny) apparaissent comme des freins majeurs à l'utilisation du vélo quand bien même les distances sont courtes et le dénivelé est plutôt faible. (3 km et 20 m de dénivelé entre Poisy et Lovagny).

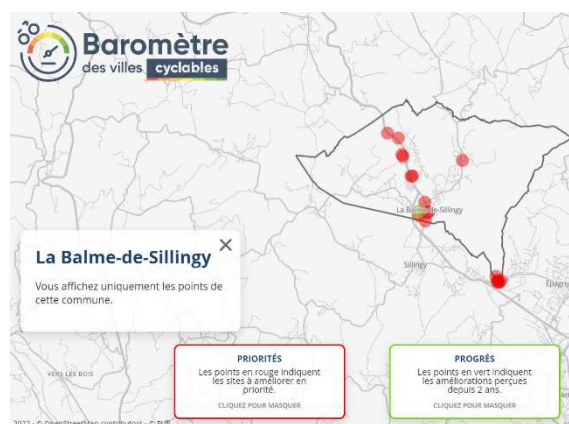
2.5.3. Le baromètre des villes cyclables de la FUB (2021)

La 3^{ème} édition de cette enquête nationale date de 2021. **Seules les communes présentant plus de 50 réponses** sont prises en compte dans ce baromètre. Malheureusement, aucune commune de la CCFU n'a réussi à atteindre ce seuil.

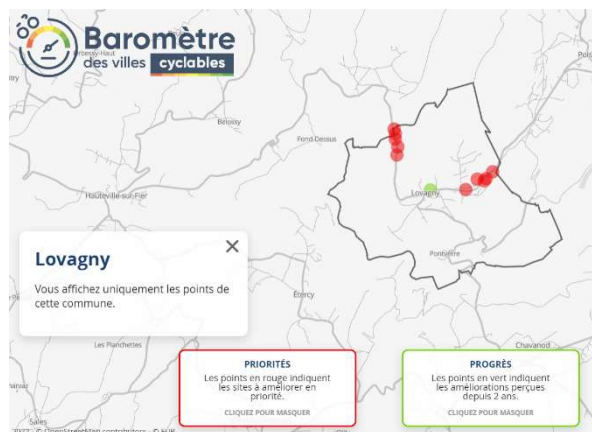
Néanmoins, la cartographie des répondants est disponible. Chaque répondant pouvait faire remonter 3 points durs et 3 points d'amélioration. Elle met en avant 87 points durs, 40 points d'amélioration ainsi que 30 besoins en stationnement sur les communes de Sillingy, La Balme de Sillingy et Lovagny. Pour ces communes, les points à améliorer en priorité (en rouge sur les images ci-dessous) se situent au niveau des axes départementaux les plus fréquentés et sans aménagements cyclables distincts de la chaussée (RD1508, RD14). Les points en verts, présents notamment à Sillingy mettent en avant l'impact positifs des aménagements réalisés récemment sur la RD908B.



Résultats Baromètre FUB 2021 - Sillingy



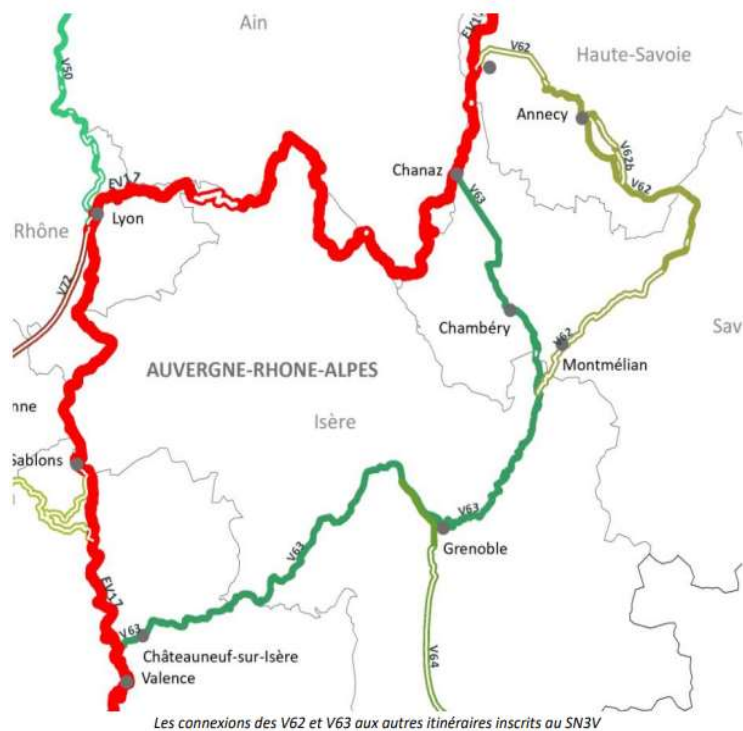
Résultats Baromètre FUB 2021 - La-Balme-de-Sillingy



Résultats Baromètre FUB 2021 - Lovagny

2.5.4. Le tracé de la véloroute V62

La véloroute V62 est inscrite au Schéma National des Véloroutes et Voies Vertes (SN3V). Elle relie La communauté de communes Cœur de Savoie à la communauté de communes Ussets et Rhône en passant par Albertville et les rives du lac d'Annecy. Elle est connectée à ses extrémités à l'EuroVelo 17/ ViaRhôna et à la V63.



Aujourd'hui, la V62 c'est :

155 km

1 région, 3 départements et 9 EPCI traversés

L'itinéraire offre un taux de réalisation 69 %

50 % de site propre (réservé aux véhicules non motorisés)

V17 - Via Rhona

V63 - Belle Via

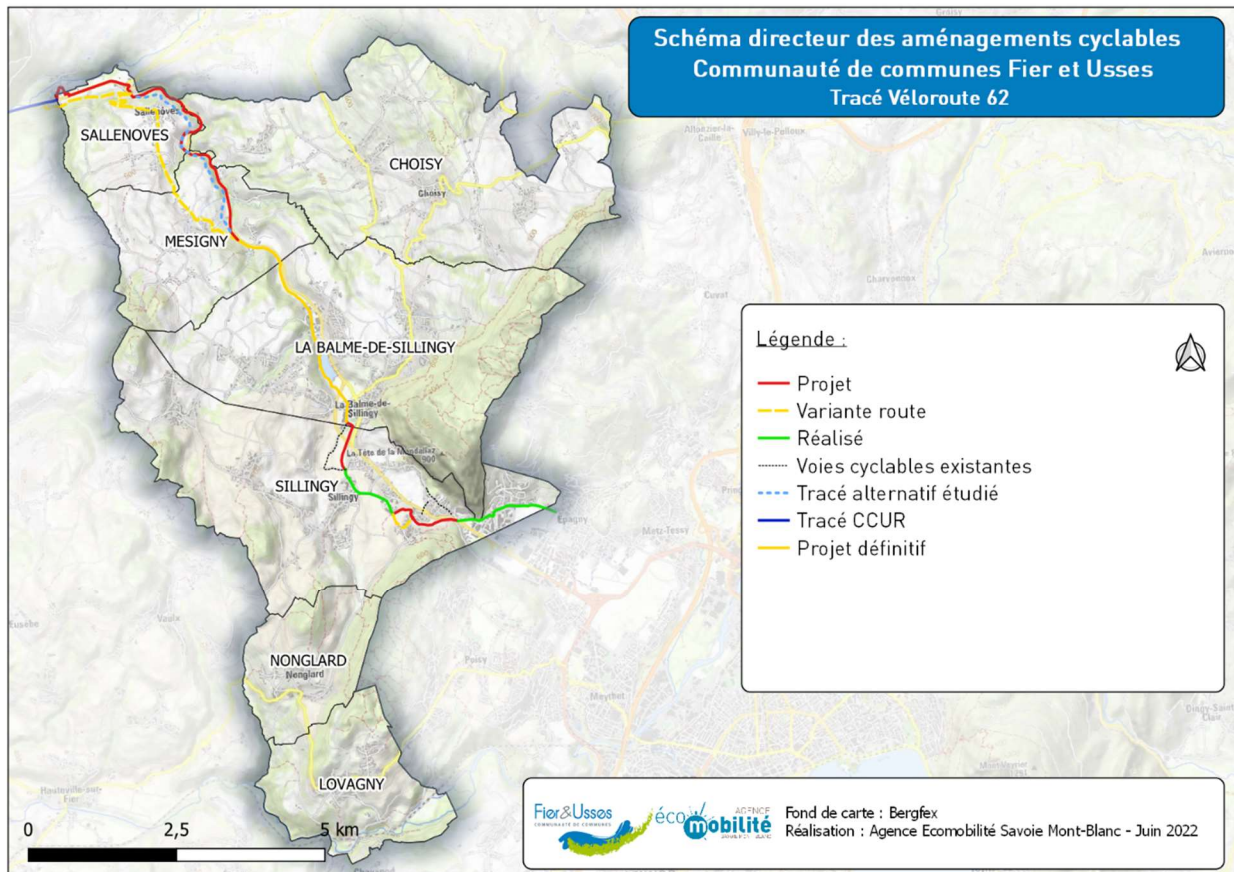
V62 - Belle Via

La V62 traverse le département de la Haute-Savoie sur 88,3 km, longeant le lac d'Annecy via la voie verte et traversant Annecy. Réalisé à 63%, l'itinéraire est essentiellement aménagé en site propre (74%). Plusieurs tronçons restent à réaliser ou à jalonner :

- Les aménagements sur la rive Est du lac d'Annecy ont été finalisés au cours du mois de juillet 2022. Seules les traversées de Talloires, Menthon-Saint-Bernard et Veyrier ne sont pas traitées en site propre.
- La traversée du Grand Annecy sera sous maîtrise d'ouvrage de l'EPCI et du SILA pour le secteur des rives du lac. Sur ce territoire, le tracé est jalonné V62, mais pas encore au nom Belle Via.

Sur le territoire de la communauté de communes Fier et Ussets, une première partie entre le hameau de Bromines (Sillingy) et la zone d'activité des Grandes vignes (La Balme de Sillingy) a été réalisée, ainsi que le long du lac de la Balme (photo ci-contre). Des aménagements complémentaires devraient venir finaliser et compléter certains points durs. La seconde partie est intégrée au schéma directeur cyclable et des études devront être menées de pair avec le conseil départemental de la Haute-Savoie afin de valider le tracé définitif.





2.2.5. Le potentiel vélo du territoire

Potentiel intra-communal

L'analyse des données et des cartes présentes dans ce chapitre permet de mettre en avant le potentiel cyclable du territoire. Ce dernier présente une hétérogénéité dans sa structure avec à la fois des centres urbanisés à proximité de grands pôles ainsi que des villages plus éloignés et contraints par le relief. Néanmoins, pour cette première catégorie, le report modal est facilement envisageable si des aménagement qualitatifs et continus sont créés. Compte-tenu de la part modale vélo déjà élevée sur le territoire (pour rappel 3%) ainsi que de la part de déplacements courts (14% de déplacement intra-communales pour les actifs, et 46% pour les déplacements scolaires), ce serait près de 250 déplacements quotidiens qui pourraient être fait à vélo si la part modale vélo venait à monter jusqu'à 9% (objectifs nationaux pour 2024).

Le potentiel inter-communal.

La structure du territoire incite à une concentration des pôles générateurs et de pôles d'attractivité vers les plus grosses communes de la collectivité. Les flux d'actifs et de scolaires sont peu développés entre les communes du territoire, mais les commerces et services sont concentrés autour des communes de Sillingy et de La Balme-de-Sillingy. Ainsi, un développement d'axe inter-communales permettant de rejoindre ces pôles donnerait l'opportunité de développer la pratique du vélo, notamment pour les déplacements du quotidiens (courses, loisirs, activité sportives etc...).

Le potentiel vers le Grand Annecy :

Les liaisons vers le Grand Annecy sont aujourd'hui source de congestion routière, que ce soit par la RD1508 ou la RD14. Ce désagrément permet au vélo de devenir une solution crédible, confortée pour l'axe RD1508 par la progression continue des itinéraires cyclables sécurisés. En parallèle, les projets soutenus par la collectivité et ses partenaires, comme la réalisation du tracé de la V62 au niveau de la RD90B et au-delà en direction de Sillingy permettent d'ores et déjà d'observer un usage du vélo sur le territoire. Par ailleurs, le développement de cet axe, qui a pour vocation de devenir un axe cyclable majeur pour le territoire se fera à proximité de la RD1508 tout en desservant les bourgs-centres. Pour les communes de Lovagny et Nonglard se trouvant plus au sud, l'étude actuelle pour la réalisation d'une voie verte entre le collège de Poisy et Nonglard est une véritable opportunité pour développer le potentiel vélo. Avec une part modale vélo de 9%, ce seraient environ 600 déplacements quotidiens (actifs et scolaires) qui pourraient être fait à vélo.

Enfin, pour les communes plus éloignées ou pour lesquelles les contraintes physiques seraient trop importantes, le développement d'une offre complémentaire au vélo permettrait de développer une pratique d'intermodalité (vélo + voiture / vélo + bus). La présence de parkings relais permet d'envisager cela. Ces opportunités seront à développer dans le cadre du PDMs.

En résumé :

Données générales du territoire :



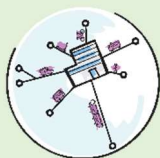
Part modale vélo : **3%**

Nombre de vélos/ménage : **1,73**



Distance moyenne d'un déplacement : **5,1km**

Distance moyenne parcouru / jour : **24,1km**



Part des déplacements inférieurs à 5km : **60%**

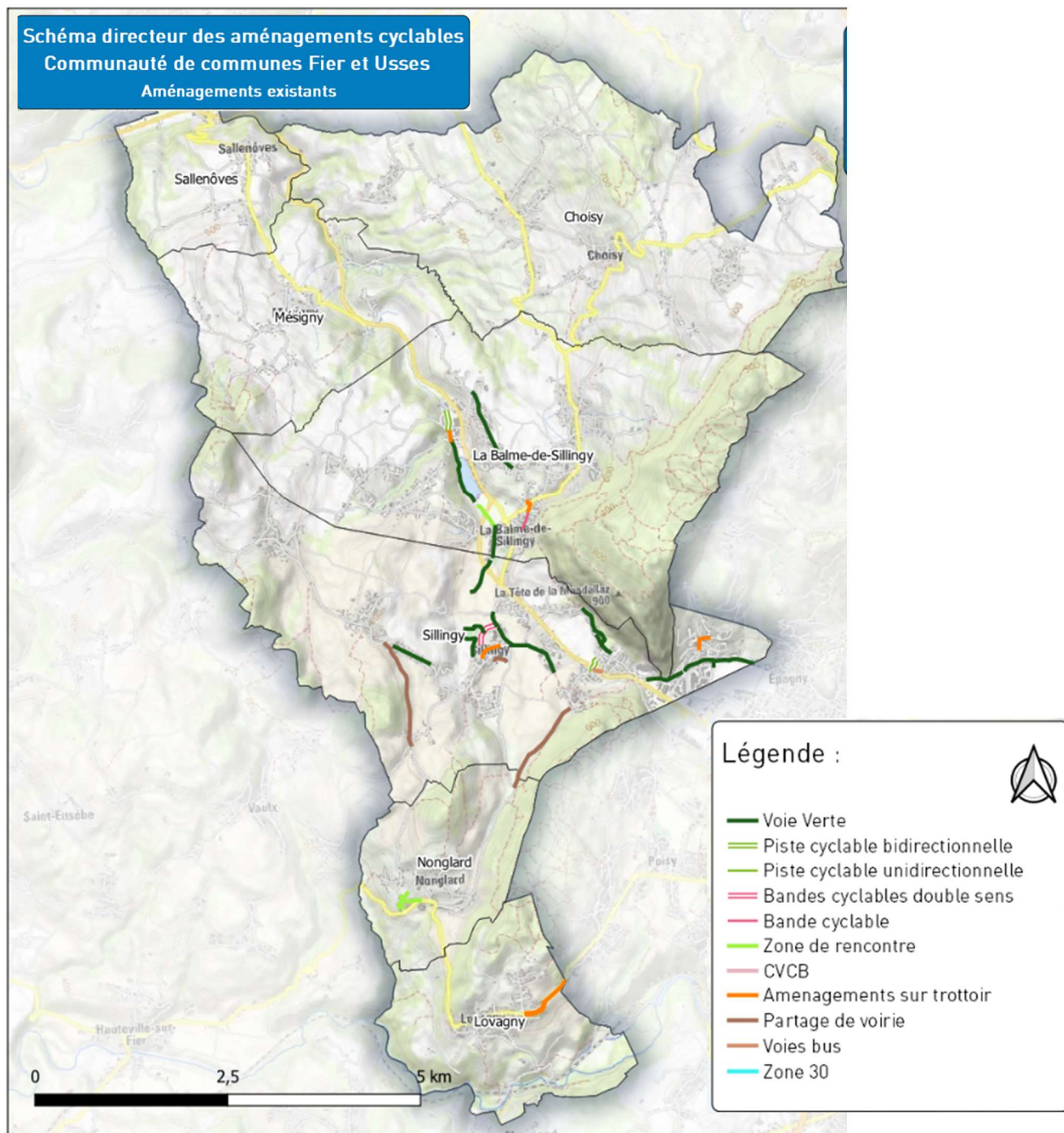
Part des habitants réalisant moins de 25km /jour : **66%**

Source : EDGT Haute-Savoie 2015 - 2017

3. Diagnostic des aménagements existants

L'élaboration du schéma directeur cyclable commence par un état des lieux approfondi du territoire. Certaines communes avaient déjà réalisé, à leur échelle, une réflexion sur la mobilité cyclable. La phase de diagnostic a permis de recenser et intégrer ces travaux préalablement construits, quelles que soient leurs formes (document de cadrage, note de réflexion, ...), de conduire une approche par le terrain traduite dans les fiches recensant l'état des aménagements cyclables existants

3.1. Linéaire existant



En quelques chiffres :

- **14,1 km** d'aménagements cyclables dont 7,5km de voie verte
- **14,5 km** de zone 30.

Principaux points durs relevés :

→ Discontinuité des aménagements

→ Traversées d'intersections et giratoires problématiques

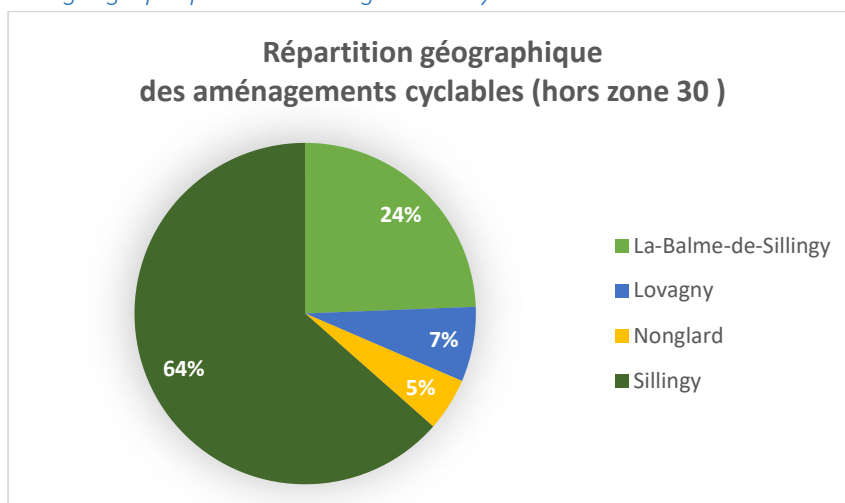
→ Aménagement inadapté au regard du contexte routier

3.1.1. Base nationale des aménagements cyclables

L'ensemble des aménagements cyclables existants sont renseignés en annexe au format « Base nationale des aménagements cyclables ».

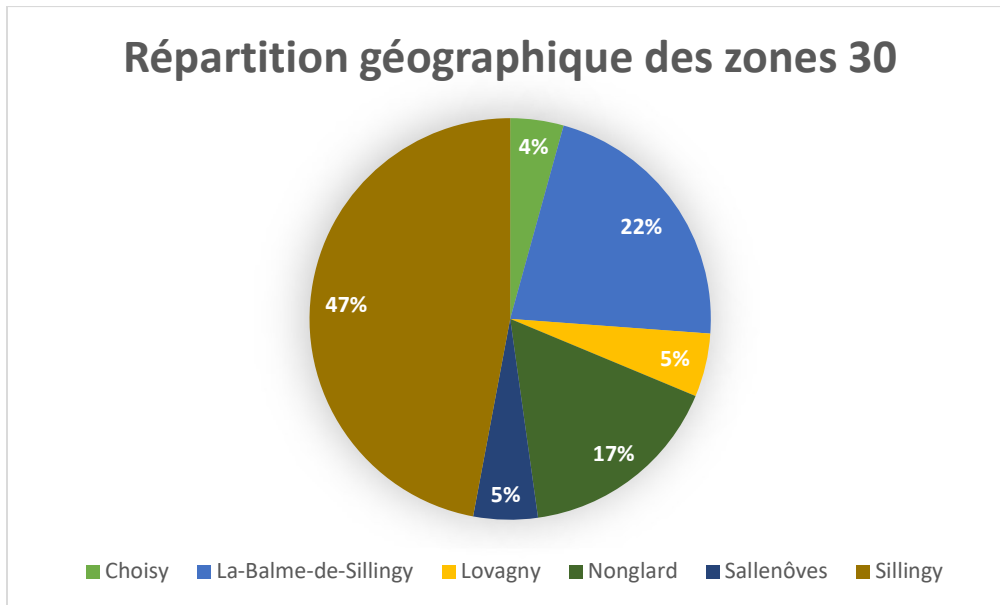
La Base nationale des aménagements cyclables est un dispositif hébergé par transport.data.gouv.fr, dans lequel chaque producteur de données pourra verser ses données pour permettre leur réutilisation, et qui intégrera aussi celles présentes dans OSM (OpenStreetMap). Coordinateur du réseau national cyclable, Vélo & Territoires facilitera cette remontée d'informations. La Base nationale des aménagements cyclables s'inscrit dans une démarche plus vaste de modélisation des données vélo au niveau national. Elle vient compléter des outils stratégiques : le géostandard des véloroutes et voies vertes, suivi par Vélo & Territoires (avec lequel la relation des données est prévue) et le schéma de données relatif aux stationnements cyclables récemment dévoilé.

3.1.2. Répartition géographique des aménagements cyclables



La majorité des aménagements cyclables (88%) se trouve sur les communes de Sillingy et de La-Balme-de-Sillingy. La corrélation avec les poids de population permet de relativiser cette répartition, les deux communes abritant les deux-tiers de la population intercommunale. Néanmoins, 3 communes ne disposent d'aucun aménagement : Choisy, Sallenôves et Mésigny.

Pour les communes de Sallenôves et Mésigny, ce manque d'aménagement s'explique par la faible population (moins de 800 habitants par commune). Pour Choisy, la population est un peu plus élevée (près de 1700 habitants) mais la situation géographique et l'organisation de la commune en 23 hameaux sont la cause de ce manque d'aménagements.



Les zones 30 se trouvent-elles aussi en grande majorité dans les principales communes du territoire (69% sur les deux plus grosses communes). Seule la commune de Mésigny n'est pas aménagée avec une zone 30.

3.2. Typologie des aménagements

3.2.1. Les aménagements séparés de la voirie

Piste cyclable bidirectionnelle



Piste cyclable monodirectionnelle



Une piste cyclable est définie par l'article R110-2 du code de la route comme une « chaussée exclusivement réservée aux cycles à deux ou trois roues, aux cyclomobiles légers et aux engins de déplacement personnel motorisés ». Elle peut être **monodirectionnelle** ou **bidirectionnelle** et suit le même régime de priorité que la route 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.

Largeurs recommandées par le CEREMA :

PISTE CYCLABLE UNIDIRECTIONNELLE		PISTE CYCLABLE BIDIRECTIONNELLE	
Débit cycliste souhaité (par jour et par sens)	Largeur roulable minimum	Débit cycliste souhaité (par jour dans les deux sens)	Largeur roulable minimum
0 - 1500	2 m	0 - 1500	3 m
>1500	2,5 m	1500 - 3000	3,5 m
		> 3000	4 m

SUR LE TERRITOIRE :



Piste cyclable bidirectionnelle – Passage sous RD1508 au niveau du rond-point de Chaumontet :

- ✓ Séparé de la voirie
- ✓ Largeur de 3m
- ✓ Ligne axiale délimitant le sens de circulation
- ✗ Pas de séparation physique entre la partie cyclable et piétonne (non perceptible par les malvoyants)
- ✗ Barrières anti-intrusions accidentogènes et entravent les mouvements des vélos (notamment vélos cargos)

La voie verte

La voie verte est une route à part entière qui permet la **mixité** des modes de déplacements : marche à pied et cycle. C'est une « route exclusivement réservée à la circulation des véhicules non motorisés à l'exception des engins de déplacement personnel motorisés, des piétons et des cavaliers ». (Art R110-

2 du code de la route). Elle est à privilégier en **dehors des agglomérations**. Sa vocation initiale concerne les déplacements à **caractère de loisir**, mais elle peut également servir suivant son emplacement aux **déplacements utilitaires**. En zone agglomérée, ce type d'aménagement peut entraîner des **conflits d'usage** entre cyclistes et piétons en cas de forte présence de l'un de ces deux modes.

Largeur (minimale) recommandée par le CEREMA : 3,5m.

Définition extraite du code de la route (article R110-2) : « 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 »

SUR LE TERRITOIRE :Voie verte RD908b – Sillingy :

- ✓ Séparé de la voirie
- ✓ Largeur de 3m
- ✗ Ligne axiale non recommandée en section courante (pour ne pas confondre l'aménagement avec une piste cyclable)

Voie verte Route de Vivelle – La Balme de Sillingy :

- ✓ Largeur de 3m
- ✗ Intersections non traitées
- ✗ Bordures n'empêchant pas le stationnement de véhicules
- ✗ Voie longeant une route : ne peut pas être une voie verte.
- ✗ Proximité des conteneurs semi-enterrés (stationnement)

3.2.2. Les aménagements cyclables sur voirie

La bande cyclable



La bande cyclable est une « voie exclusivement réservée aux cycles à deux ou trois roues, aux cyclomobiles légers et aux engins de déplacement personnel motorisés sur une chaussée à plusieurs voies » (art R.110-2 du code de la route). 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'emportière pour le cycliste. Un pictogramme vélo peut être inséré tous les 25m en zone urbaine dense.

Auparavant largement déployée, elle devient moins préconisée car offre un manque de sécurisation, voire un faux sentiment de sécurité pour les cyclistes néo-pratiquants.

Largeur préconisée par le CEREMA : **2m** hors marquage et hors caniveau (au minimum 1,5m).

SUR LE TERRITOIRE :



Bande cyclable route des écoles - Sillingy

- ✘ Largeur inférieure à 1m
- ✘ Aménagement inadapté au contexte (nécessité d'un site propre pour desservir une école)
- ✘ Marquage peu visible

Le double sens cyclable



Le double sens cyclable permet aux cycles d'utiliser dans les 2 sens de circulation un axe mis en sens unique pour les véhicules motorisés. Il évite aux cyclistes des détours, limite leur présence sur le trottoir et apaise la circulation. Il a été officialisé en France en 2008.

Comme le précise l'article R.110-2 du code de la route, il est obligatoire en zone 30 où : « toutes les chaussées sont à

double sens pour les cyclistes, les conducteurs de cyclomobiles légers et les conducteurs d'engins de déplacement personnel motorisés, sauf dispositions différentes prises par l'autorité investie du pouvoir de police ». L'arrêté municipal visant à interdire le double sens cyclable doit être motivé (généralement pour un problème de sécurité avéré) et ne peut concerner qu'une rue et pas l'ensemble d'une zone 30.

Le double sens cyclable est également possible, mais pas obligatoire, dans les rues où la vitesse est limitée à 50 km/h.

Il n'y a pas de largeur minimale requise ; l'étude doit se faire au cas par cas en fonction de la configuration locale. Une voie peut être matérialisée au sol. A minima est préconisée la présence de pictogrammes au sol, avec des chevrons directionnels. Il est également possible de reconfigurer le stationnement pour limiter les conflits.

La visibilité réciproque est bonne sur le linéaire d'un double sens cyclable. Il convient de soigner les entrées et sorties pour éviter les conflits de trajectoire.

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 CVCB n'est à l'heure actuelle pas intégrée au code de la route. Néanmoins, l'article R431-9 a été modifié en 2015 pour permettre aux « conducteurs de cycles (de) circuler sur les accotements équipés d'un revêtement routier »

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), une bonne covisibilité et une largeur suffisante de la voirie (5,5m en agglomération, 6m hors agglomération).

3.2.3. Les usages partagés de la voirie

La zone 30



Il s'agit d'une zone de circulation homogène limitée à 30 km/h, visant à apaiser le trafic. L'abaissement du différentiel de vitesse permet de favoriser la présence de cyclistes sur chaussée. Un réaménagement de l'espace permet de crédibiliser et de favoriser le respect de la limite de 30 km/h :

- Signalisation horizontale et verticale
- Matérialisation homogène des entrées et sorties
- Double sens cyclable obligatoire (sauf arrêté municipal motivé contraire)
- Dispositif de limitation de vitesse : plateaux surélevés, ralentisseurs (coussins berlinois), chicanes, écluses (avec by-pass cycles)

Bien que facilitée par une vitesse limitée à 30 km/h, la mixité vélo / motorisé reste peu envisageable si le trafic motorisé reste trop important.

Sur le territoire :



Zone 30– Hameau de Seysolaz (Sillingy)

- ✓ Matérialisation de l'entrée en zone 30 par signalisation horizontale et verticale
- ✓ Rétrécissement de voirie et plateaux ralentisseurs pour limiter la vitesse

La zone de rencontre



La zone de rencontre permet la mixité des modes sur un espace défini. La place des piétons y est prédominante, ils « sont autorisés à circuler sur la chaussée, sans y stationner et bénéficient de la priorité sur les véhicules » (art. R110-2 du code de la route). Le double sens cyclable est obligatoire, sauf arrêté municipal motivé contraire. La vitesse est limitée à 20 km/h.

« L'aménagement doit donner l'impression que le véhicule circule sur un espace piéton (et non l'inverse) » CEREMA

SUR LE TERRITOIRE :



Zone de rencontre – Nonglard centre :

- ✓ Trafic faible et desserte d'une impasse
- ✗ Ligne séparatrice au sol et marquage d'espaces dédiés aux piétons
- ✗ Pas de revêtement spécifique



Zone de rencontre – Sentier du lac La Balme de Sillingy :

- ✓ Faible trafic
- ✗ Barrière interdisant l'accès aux cycles
- ✗ Caractère routier
- ✗ Manque de visibilité sous le pont

L'aire piétonne



Il s'agit d'un espace dédié au piéton, visant à développer la vie locale. Le piéton s'y déplace sans contrainte. Les cyclistes sont autorisés à y rouler, à l'allure du pas. Les véhicules motorisés peuvent y être autorisés (livraisons, riverains), suivant des prescriptions prises par arrêté municipal. L'espace est aménagé de manière homogène, sans zonage.

Le cycliste y est en sécurité, mais afin de limiter les conflits d'usage cyclistes / piéton, il ne doit pas s'agir pour lui d'un itinéraire de transit.

La vélorue



Très répandue dans les pays nordiques, la vélorue est autorisée en France depuis 2015. Les cas d'application restent rares mais il n'existe aucun obstacle ni obligation réglementaire à sa création.



Elle doit être incluse dans un périmètre de zone 30. Une identité spécifique (marquage, revêtement, ...) doit affirmer la place du cycliste.

Cet aménagement est pertinent sur les rues présentant un fort trafic cycliste de transit et un faible trafic motorisé – uniquement local - sans stationnement de surface. Sa mise en place s'accompagne donc idéalement d'un plan de circulation allant dans ce sens.

L'interdiction de dépasser les cyclistes n'est pas préconisée, tant qu'il peut se faire dans de bonnes conditions de sécurité.

La mixité vélo-bus



Le couloir bus partagé Un couloir de bus ouvert aux vélos est une file de circulation réservée normalement aux autobus de ville, 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.

Le partage de voirie

Il ne s'agit pas d'un aménagement, mais simplement de rappeler aux automobilistes la présence de vélo sur la chaussée.

Un axe en partage de voirie est d'autant plus attractif pour le cycliste que le trafic y est faible. Le seuil des 1000 vh / j représente la limite idéale à ne pas franchir.

Aucun aménagement lourd n'est préconisé. Il convient de rappeler la présence du cycliste par de la signalisation (panneaux « partageons la route »), du jalonnement, voire des pictogrammes vélo au sol



Nota : la véloroute ne doit pas être confondue avec le partage de route ou la voie verte : une véloroute est un itinéraire cyclable long à visée touristique (mais pouvant ponctuellement servir pour des déplacements utilitaires) alternant différents types d'aménagements suivant les contraintes locales : site propre, partage de voirie, etc...



Le partage sans transit



En jouant sur le plan de circulation ou en utilisant la configuration naturelle des axes, il est possible de guider les cyclistes vers des rues en impasse qui offrent une perméabilité aux cyclistes et piétons. Ces axes ne recevant qu'un trafic routier limité aux riverains, elles se révèlent être sûres et attractives pour les cyclistes.

Une phase de test peut être réalisée afin d'évaluer l'impact sur la circulation et l'acceptabilité par les usagers et riverains.

SUR LE TERRITOIRE :



Route de sous les bois –Sillingy

- ✓ Ouverture de la route aux seuls ayants droits (engins agricoles et vélo)
- ✓ Faible trafic
- ✓ Possibilité de transformation en voie verte (évolution réglementaire d'avril 2022)
- ✗ Panneaux sens interdit dans le sens Nonglard - Sillingy

3.2.4. Le trottoir partagé

Le trottoir partagé n'existe réglementairement pas en France. Le vélo étant considéré par le code de la route comme un véhicule, il n'a pas le droit de rouler sur un trottoir.

Un trottoir ne peut être ni un espace partagé, ni une voie verte, ni une aire piétonne ou une zone de rencontre.

La marche à pied est un mode qui doit être protégé. Même si les accidents corporels entre cyclistes et piétons restent rares et rarement graves, les conflits d'usage peuvent être fréquents et la cohabitation souvent peu agréable pour le piéton. Ceci est évidemment très dépendant du nombre de piétons et / ou cyclistes présents sur cet espace partagé.

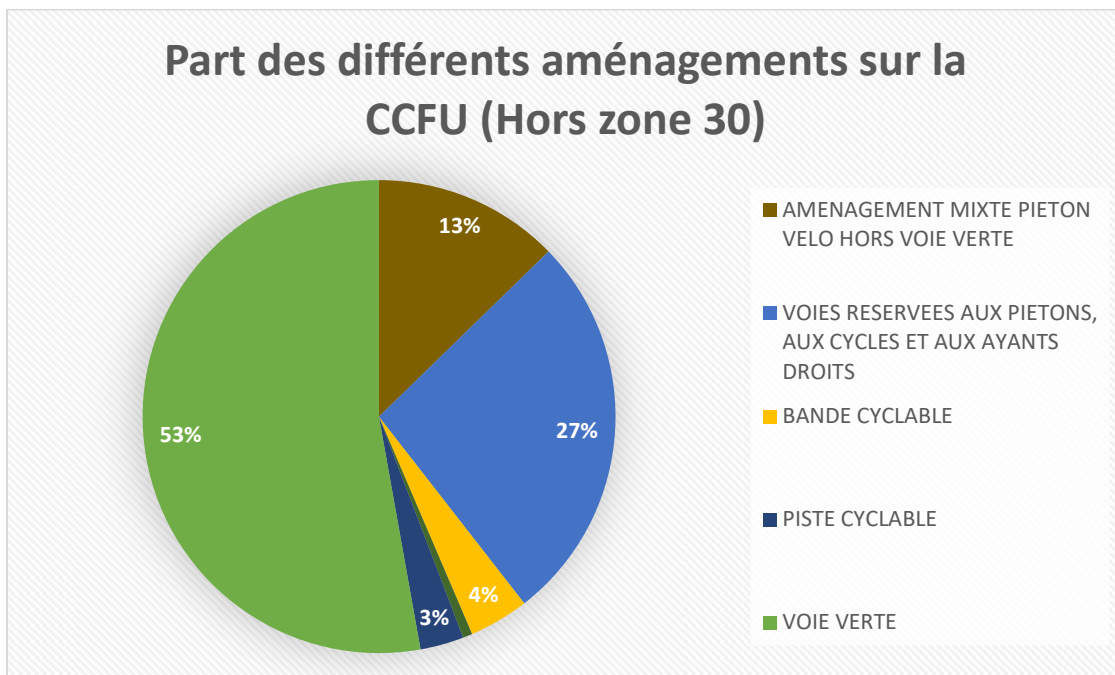
Néanmoins, en proposant ce type d'aménagement, la collectivité engage sa responsabilité en cas d'accident.

SUR LE TERRITOIRE :



3.2.5. Répartition des typologies d'aménagements

Dans le cadre du travail de terrain mené, l'ensemble des aménagements existants a été relevé.



Plus de la moitié des aménagements sur le territoire sont des voies vertes. Cela apparaît cohérent compte tenu du contexte périurbain du territoire. Ces voies vertes sont principalement celles de la véloroute V62 permettant de faire les jonctions entre les communes de Sillingy, La-Balme-de-Sillingy et Epagny-Metz-Tessy.

La catégorie « des voies réservées aux piétons, aux cycles et aux ayants droits » représente les aménagements cyclables en partage de voirie. Ils représentent un quart des aménagements sur le territoire. Ils correspondent aux routes de Sous les bois et des Bois brûlés à Sillingy qui ont été fermées à la circulation motorisée, sans pour autant avoir le statut de voie verte. **Une évolution réglementaire grâce au décret n°2022-635 du 22 avril 2022 permet désormais de donner plus facilement le statut de voie verte à ce type de voirie.**

Enfin, 13% des aménagements sont recensés en tant qu'« aménagement mixte piéton vélo hors voie verte ». Cela correspond aux trottoirs partagés

3.2.6. Evaluation qualitative des aménagements

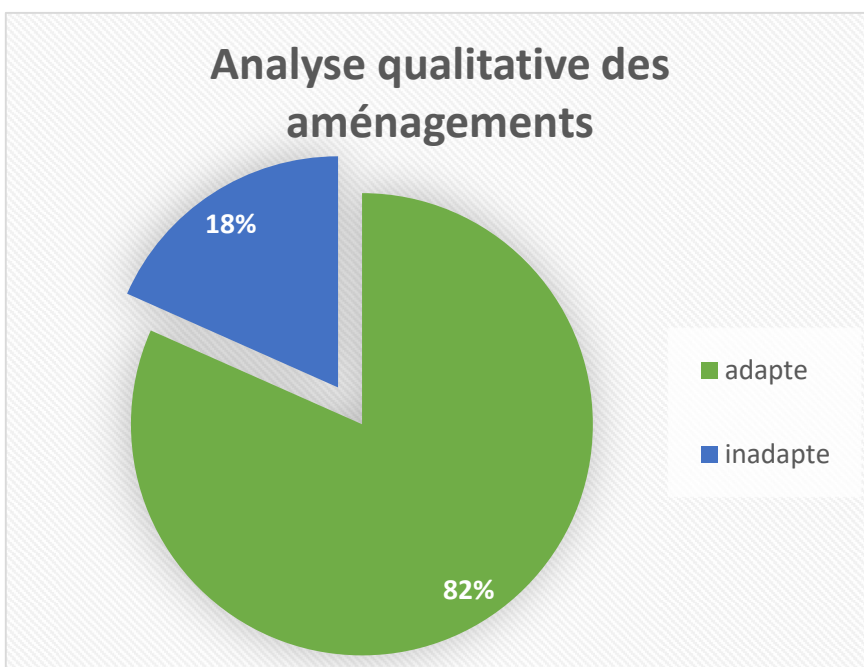
L'analyse des différents aménagements existants s'appuie sur plusieurs points :

- Une expertise technique de la SPL Agence Ecomobilité et du bureau d'études INDDIGO à la suite de sessions de repérages et d'analyse sur le terrain.
- Les recommandations du CEREMA en matière d'aménagements cyclables sur le choix d'aménagements en fonction du volume de trafic motorisé, de la vitesse réellement pratiquée par les automobilistes et du trafic cycliste constaté.

V85 (vitesse en dessous de laquelle circulent 85 % des véhicules libres)	Trafic motorisé en unités de véhicule particulier par jour (addition dans les deux sens)	Débit cycliste (en nombre de vélos par jour)		
		Réseau cyclable secondaire (trafic cycliste souhaité inférieur à 750 cyclistes/jour)	Réseau cyclable principal (trafic cycliste souhaité compris entre 500 et 3000 cyclistes/jour)	Réseau cyclable à haut niveau de service (trafic cycliste souhaité > 2000 cyclistes/jour)
30 km/h ou moins	< 2000	Trafic mixte	Vélorue ou trafic mixte	Vélorue
	2000-4000		Bande cyclable ou trafic mixte	
	> 4000	Piste ou bande cyclable		
50 km/h	≤ 6000	Piste cyclable		
	> 6000			
70 km/h et plus	Tous trafics			
Régime de priorité		À choisir selon le contexte		Prioritaire sur le trafic sécant

Tableau d'aide à la décision pour le choix des aménagements cyclables - CEREMA 2020

En croisant ces différents éléments, l'analyse a montré que :



82% des aménagements sont adaptés, ou ne nécessitent que de légers ajustements. Ce sont majoritairement les tracés de voie verte ainsi que les routes fermées à la circulation.

A l'opposé, 18% des aménagements sont jugés inadaptés. Il s'agit principalement d'aménagements inadaptés au contexte de la voirie (bande cyclable pour desservir une école), n'offrant pas le confort nécessaire (étroitesse de l'aménagement, intersections non traitées etc...) ou non réglementaires (trottoir partagé)

D'une manière générale, les principaux points qui ressortent de cette analyse sont :

- Des voies vertes récentes et adaptées au contexte
- Un manque de continuité et de cohérence entre les aménagements.
- Des aménagements parfois inadaptés (fréquence et vitesse du trafic motorisé trop élevé, largeur insuffisante, discontinuités, éléments accidentogènes (potelets, bordures...).

Exemple d'aménagements inadaptés sur le territoire :



Bande cyclable en conflit avec du stationnement en épi - Sillingy



Aménagement sur trottoir non réglementaire – La-Balme-de-Sillingy



Aménagement sur trottoir en sortie d'entreprise (conflit avec poids lourds) - La-Balme-de-Sillingy



Voie verte peu large (1,5m) avec de nombreux défauts dans la chaussée - Sillingy

Afin d'analyser plus en détails les différents aménagements présents sur le territoire, des « fiches segments » ont été réalisées. Un segment est défini par l'homogénéité du type d'aménagement et de la commune. Ainsi un aménagement cyclable unique peut être découpé en deux segments. A l'échelle micro, les fiches segments synthétisent l'ensemble des données nécessaires à la bonne compréhension, de l'évaluation de l'existant et de l'éventuelle proposition d'amélioration :

Schéma directeur des aménagements cyclables

Communauté de communes Fier et Usse

Atlas des Aménagements existants
Commune de Sillingy

Segment N°1



Analyse de l'existant

Axe /route / rue : voie verte route epagny

Longueur : 930m

Largeur : 3m

Type d'aménagement : VOIE VERTE

Revêtement : enrobe

Intersections : partiellement_traite

Evaluation : adapte





Informations complémentaires / remarques

Marquage correspondant a une piste cyclable / intersections au niveau du giratoire D908B et de la route de Bromines non traitées





Réalisation : SPL Agence Ecomobilité Savoie Mont-Blanc / Inddigo
Septembre 2022

4. Concertation avec les différents partenaires

4.1. Concertation avec les communes.

Les 7 communes du territoire ont été rencontrées au cours des mois de juin et juillet 2022 afin de récolter les attentes des élus. Des réunions complémentaires ont eu lieu sur des projets d'urbanisation pouvant avoir un lien avec le schéma directeur cyclable. Chacun de ces entretiens a été résumé sous format écrit grâce à une guide d'entretien et à une carte. Ces documents sont inscrits en annexes.

De manière générale, plusieurs points récurrents ressortent de ces entretiens :

- La volonté de considérer l'axe de la V62 comme un axe majeur pour le territoire et pour les différents usagers
- La liaison entre le collège de Poisy et les communes de Nonglard et Lovagny apparaît comme essentielle
- Une volonté pour les communes de relier leurs différents hameaux par des aménagements cyclables
- Un potentiel de report modal vers le vélo qui s'affaiblit à mesure que les communes se trouvent éloignées du Grand Annecy, pôle d'attractivité majeur de la CCFU
- Un fort enjeu autour du collège de Sillingy afin de sécuriser l'accès au collège depuis les différents hameaux
- Une véritable volonté d'être en accord avec les territoires voisins, notamment pour les territoires limitrophes du Grand Annecy.

4.2. Rencontre avec les socioprofessionnels vélo du territoire

Une rencontre avec les socioprofessionnels du territoire liés au monde du vélo ainsi qu'avec des habitants engagés dans des associations vélo locales a été organisée le 5 septembre 2022 au siège de la CCFU. Cette rencontre s'est déroulée sur un temps de 2 heures avec le déroulé suivant :

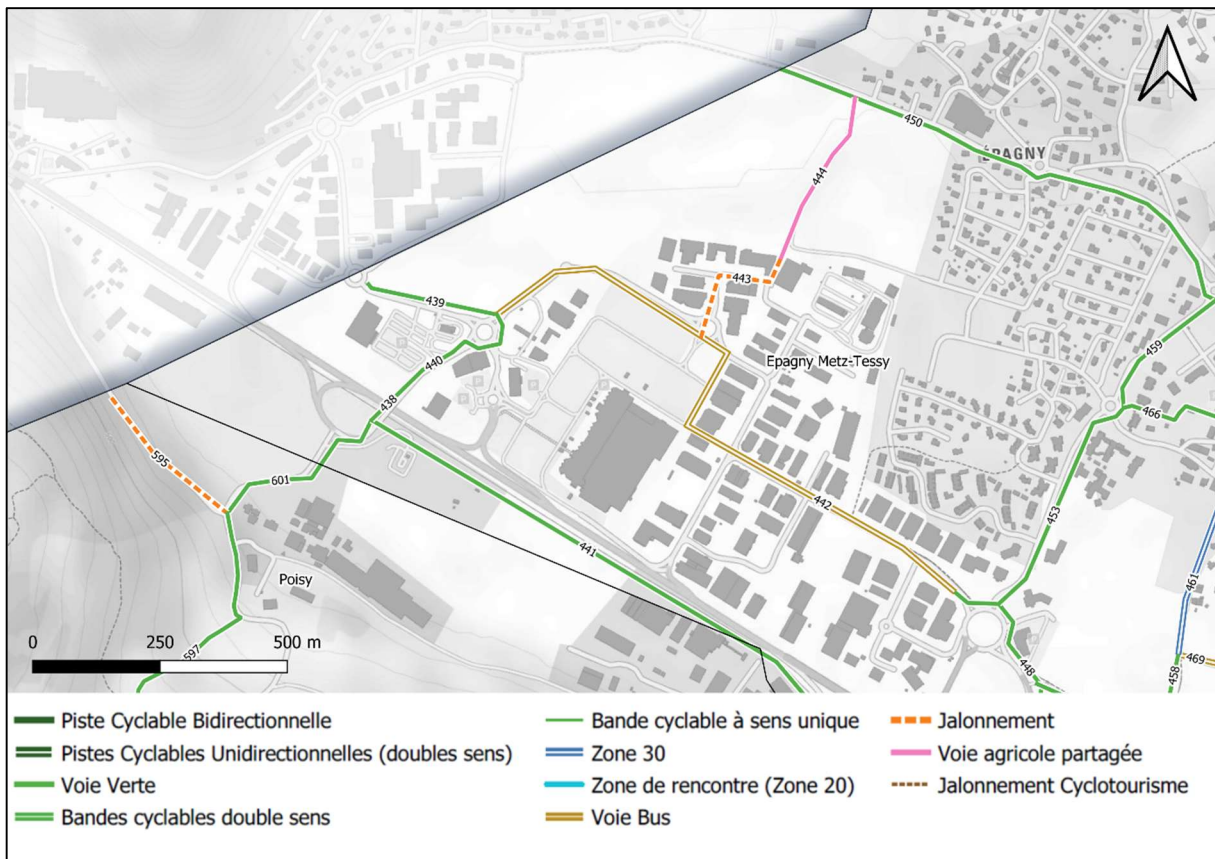
- Temps de présentation des participants
- Temps d'échange sur les itinéraires à aménager à l'échelle du territoire (plénière)
- Temps d'échange sur les aménagements à créer sur ces itinéraires (en groupe)
- Temps d'échange sur les services nécessaires au développement de la pratique du vélo (plénière).

4.3. Les schémas directeurs des collectivités voisines

4.3.1. Schéma directeur cyclable du Grand Annecy

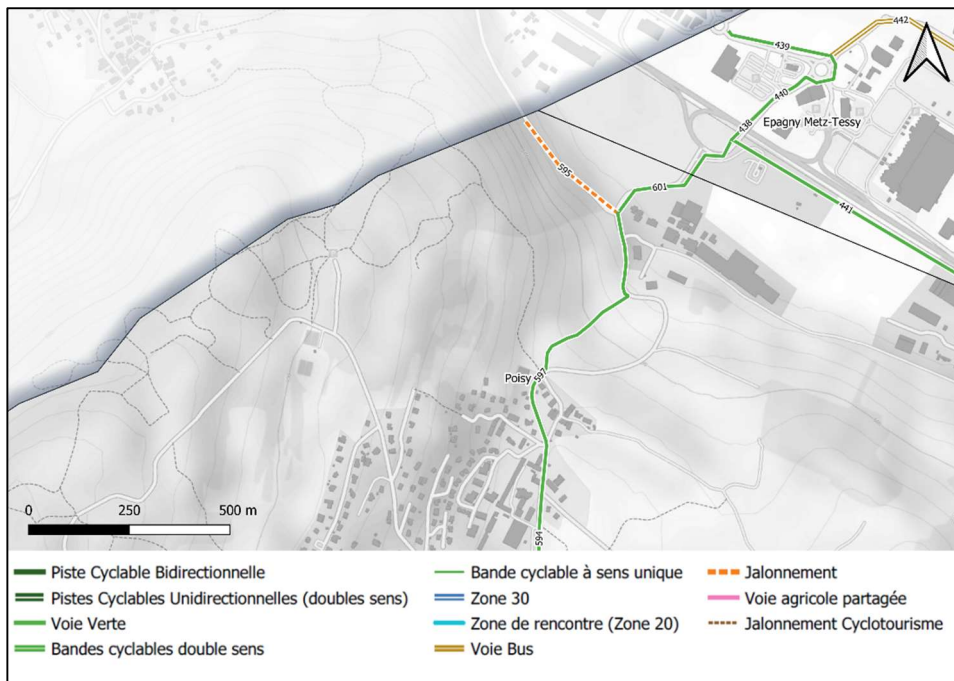
Le Grand Annecy a approuvé son schéma directeur cyclable en juin 2022. Dans ce dernier, des liaisons avec la CCFU sont prévues :

Liaisons Epagny Metz-Tessy / Sillingy :



Le schéma directeur cyclable du Grand Annecy prévoit de réaliser des aménagements en voie verte au niveau de la route de Bromines (segments n°439, 440 et 438). Ces derniers sont liés aux travaux d'élargissement de la RD1508 portés par le département. Ces aménagements permettraient également de traverser la RD1508 pour rejoindre la commune de Poisy.

La commune de Sillingy souhaiterait coordonner les tracés afin de connecter les aménagements de la RD908B à ces aménagements.

Liaison Poisy / Sillingy.

Une liaison par la route de l'oratoire (segment n°595) est inscrite dans le schéma directeur cyclable du Grand Anancy. Il s'agit d'un simple jalonnement de la route. Ce tracé permettrait de rejoindre le futur giratoire de Chaumontet. La CCFU souhaiterait également établir une connexion avec ce tracé.

Liaison Poisy / Lovagny

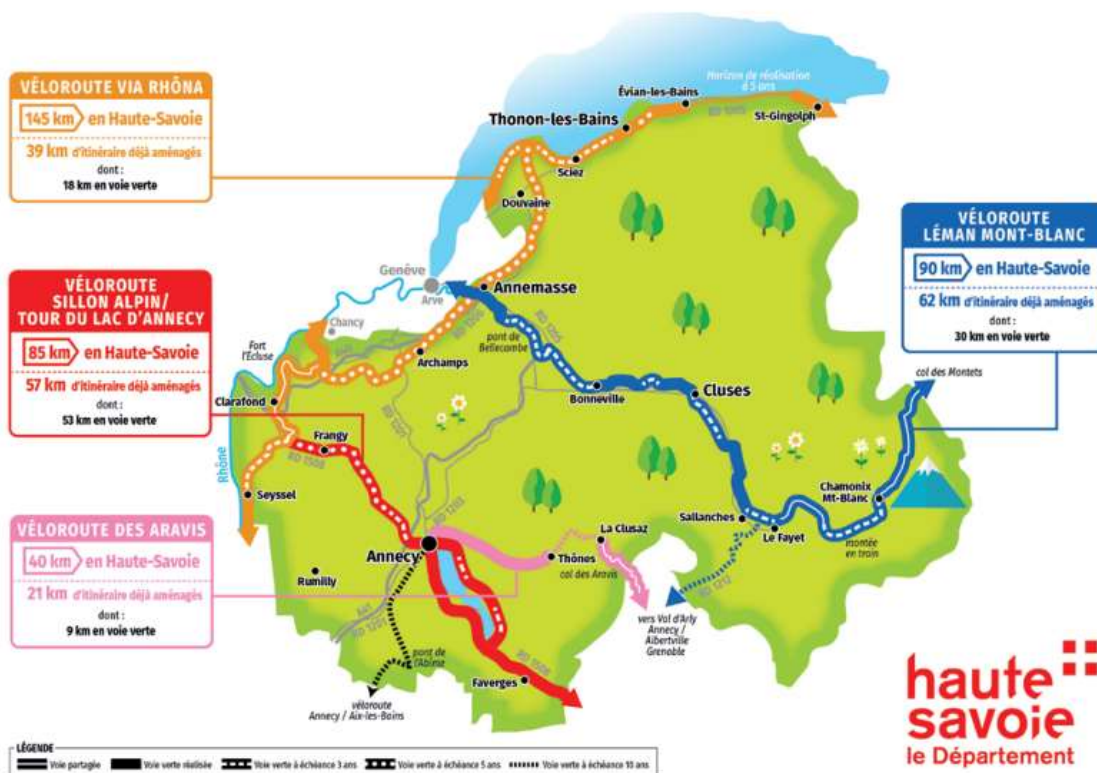
Dans une optique de proposer aux élèves de Nonglard et de Lovagny un accès sécurisé au collège de Poisy, la CCFU s'est associée au Grand Anancy pour engager une étude autour de la création d'une infrastructure cyclable en site propre entre le collège de Poisy et la commune de Nonglard. Ce tracé est inscrit dans le schéma directeur cyclable du Grand Anancy et sera intégré à celui de la CCFU.

4.3.2. Schéma directeur cyclable de la CCPC

La Communauté de communes du Pays de Cruseilles (CCPC) a réalisé son schéma directeur cyclable entre février 2021 et février 2022. Il n'a pas encore été approuvé. Néanmoins, une liaison entre la commune d'Allonzier-la-Caille est prévue en partage de voirie. Le schéma directeur cyclable de la CCFU intègrera ces propositions de tracés.

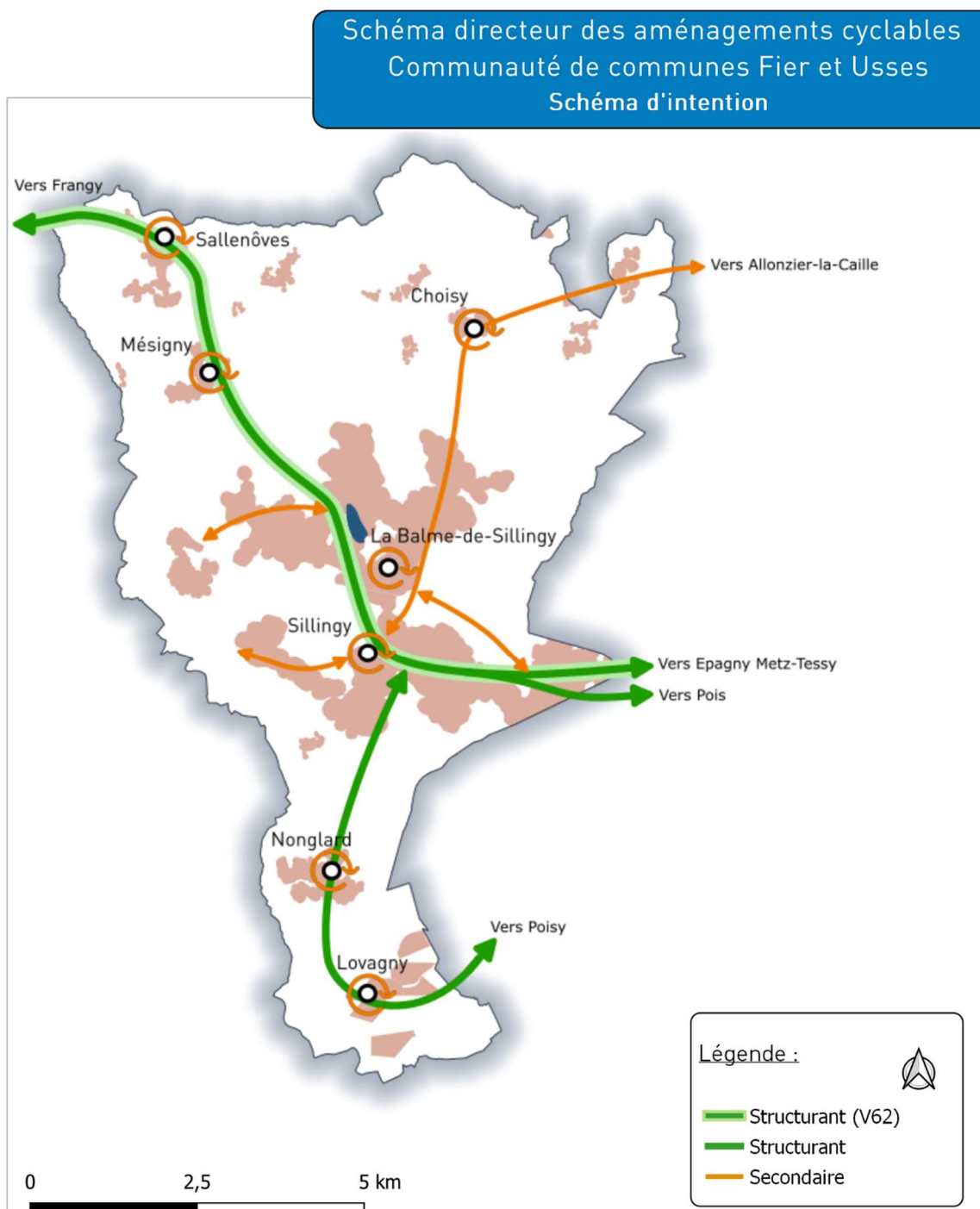
4.3.3. Autres territoires voisins

Les communautés de communes Rumilly Terres de Savoie et Usse et Rhône n'ont pas encore réalisé de schéma directeur cyclable. Les échanges avec les communes de la CCFU n'ont pas fait ressortir de besoins particuliers pour créer des aménagements structurants vers la CCRTS. Pour la liaison avec la CCUR, le tracé de la V62 fera la liaison avec les deux territoires.



Source : <https://www.hautsavoie.fr/> / Schéma cyclable CD74

5. Schéma d'intention



Le diagnostic présenté en amont permet de faire ressortir les enjeux du schéma directeur cyclable. Le schéma d'intention ci-dessus en est le résumé. Il y a, d'une part des enjeux à l'échelle de la CCFU :

- S'appuyer sur l'axe départemental de la véloroute V62 pour la structuration du réseau entre Sillingy et Sallenôves.
- Relier les différents hameaux en offrant des axes de rabattement vers les axes structurants et les pôles générateurs du territoire.

- Proposer des liaisons pour les communes les plus au sud (Lovagny / Nonglard) vers Sillingy et La-Balme-de-Sillingy.
- Créer des liaisons intercommunales afin d'accompagner le report modal sur des déplacements de courte distance.

D'autre part, les enjeux sont aussi importants pour les liaisons externes au territoire :

- Assurer la continuité de la V62 avec les territoires voisins
- Offrir des connexions intercommunales vers le Grand Annecy, principal pôle d'attraction des habitants de la CCFU

5.1. Synthèse des enjeux et du potentiel cyclable du territoire

Forces

- Plus de 14km d'aménagements cyclables existants
- Des réflexions très avancées, voire des projets engagés sur 2 axes structurants (Véloroute V62 et liaison Nonglard-Poisly)
- L'existence d'une culture vélo symbolisée par la part modale actuelle de 3%, plutôt élevée par rapport à la moyenne nationale.
- La concentration de la majeure partie de la population et des pôles générateurs propice à des trajets courts facilement faisables à vélo

Opportunités

- Une dynamique nationale
- Des possibilités de co-financements des projets cyclables
- Des élus et des acteurs locaux motivés par le sujet de la mobilité et particulièrement de la pratique cyclable
- Un réseau de chemins ou axes secondaires pouvant servir d'appui au maillage local
- L'usage de la voiture contraint suivant les destinations (notamment vers le Grand Annecy)
- Une étude multimodale en cours

Faiblesses

- Des barrières naturelles (dénivelé), pouvant freiner le développement de la pratique
- Des contraintes topographiques complexifiant certains aménagements indispensables
- Une coupure majeure créée par la RD1508
- La faible densité et l'étalement urbain limitent l'aménagement de sites propres sur une partie du territoire
- Le peu de contraintes à la voiture sur les déplacements inter et intra-communaux

Menaces

- Les coûts pouvant être importants pour certains aménagements structurants
- L'effet positif des infrastructures atténué si les cyclistes ne sont pas accompagnés sur les autres volets (communication, apprentissage, ...)
- Certaines infrastructures cyclables existantes perfectibles
- Des frais d'exploitation à anticiper

6. Le réseau et les infrastructures

6.1. Hiérarchie du réseau

Le schéma a été pensé avec 3 niveaux de hiérarchie et propose **77 km** d'aménagements, dont près de 33 km en site propre.

Réseau Structurant :

Le **réseau Structurant** reprend dans son ensemble le tracé de la BelleVia sur la CCFU. Ce dernier traverse les communes de Sillingy, La-Balme-de-Sillingy, Mésigny et Sallenôves. Au vu du tracé, la véloroute a un véritable potentiel pour servir au-delà de son objectif touristique initial. C'est une opportunité pour les déplacements du quotidien à l'échelle du territoire et pour répondre aux migrations pendulaires avec le territoire voisin du Grand Annecy. En complément, et à la suite de l'évolution des statuts de la CCFU au cours de l'année 2023, le réseau structurant intègre également la liaison entre Lovagny et Sillingy en passant par la commune de Nonglard. Ainsi, la collectivité s'engage à desservir les principaux axes structurants de son territoire.

→ **22,6 km** d'aménagements dont **18 km** en site propre

Réseau d'intérêt communautaire :

Le réseau **d'intérêt communautaire** vient compléter le réseau structurant afin de desservir les pôles ne se situant pas directement sur les axes principaux, mais ayant un potentiel important pour le développement de la pratique du vélo à l'échelle intercommunale. Ainsi, ce réseau vient également connecter la commune de Choisy et mettre en avant les liaisons avec le Grand Annecy ainsi que celles entre La Balme-de-Sillingy et Sillingy.

→ **15 km** d'aménagements dont **4 km** en site propre

Réseau d'intérêt communal :

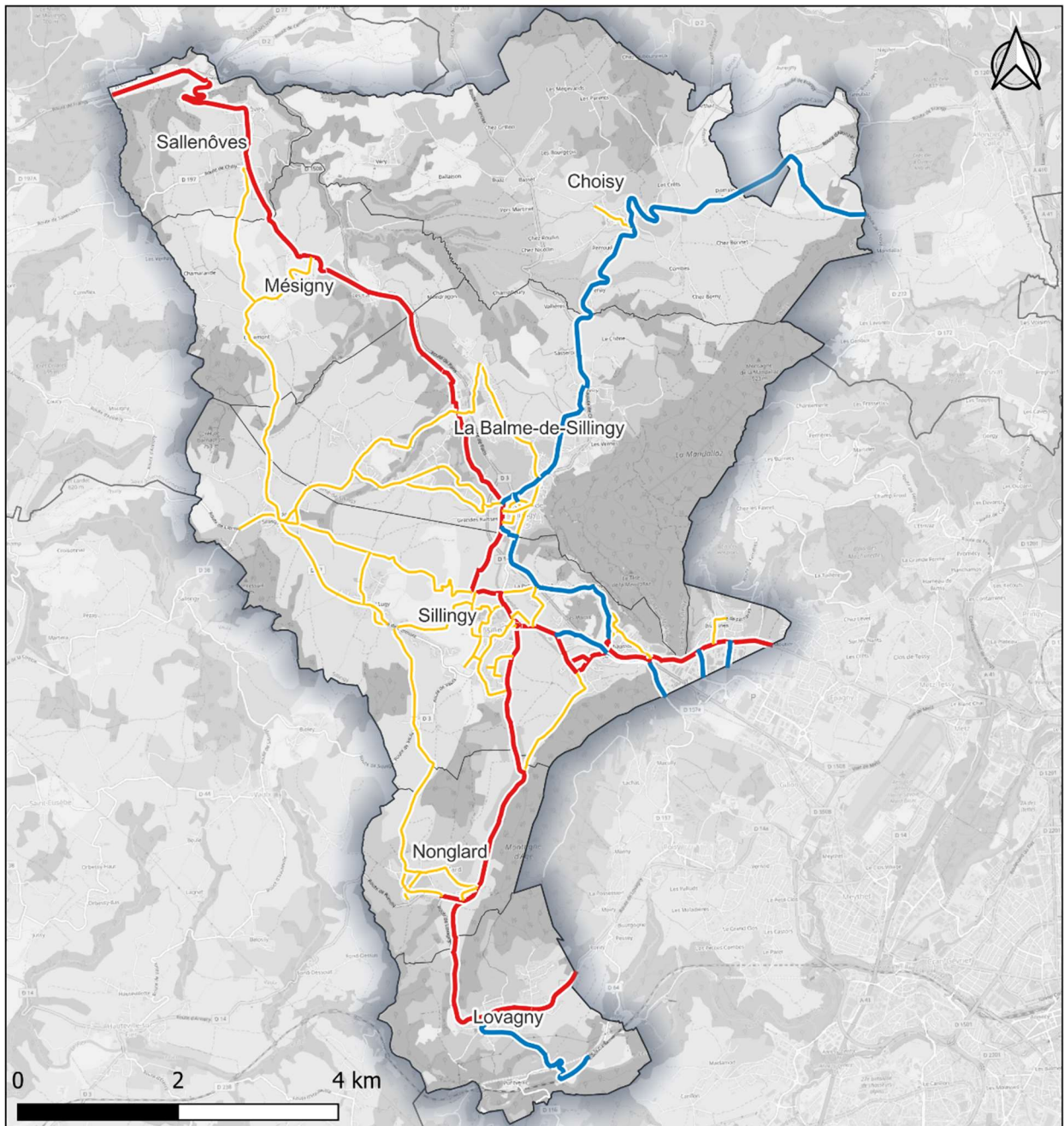
Le **réseau d'intérêt communal** vient mailler plus finement le territoire et compléter les deux précédents. Le schéma directeur a fait émerger le besoin de rabattre le flux de cyclistes vers les axes majeurs, ainsi que celui de solutions pour les déplacements plus courts et souvent intra communaux. Ce réseau vient s'appuyer sur des transformations de routes existantes en voies vertes, sur le réseau routier peu fréquenté, sur des zones 30 existantes ou à créer permettant d'envisager un partage de voirie.

→ **40 km** dont **10 km** en site propre



Schéma directeur des aménagements cyclables - CCFU

Hiérarchie du réseau



Légende :

- Structurant
- Intérêt communautaire
- Intérêt communal

CCFU

AGENCE SAVOIE MONT-BLANC

inddigo

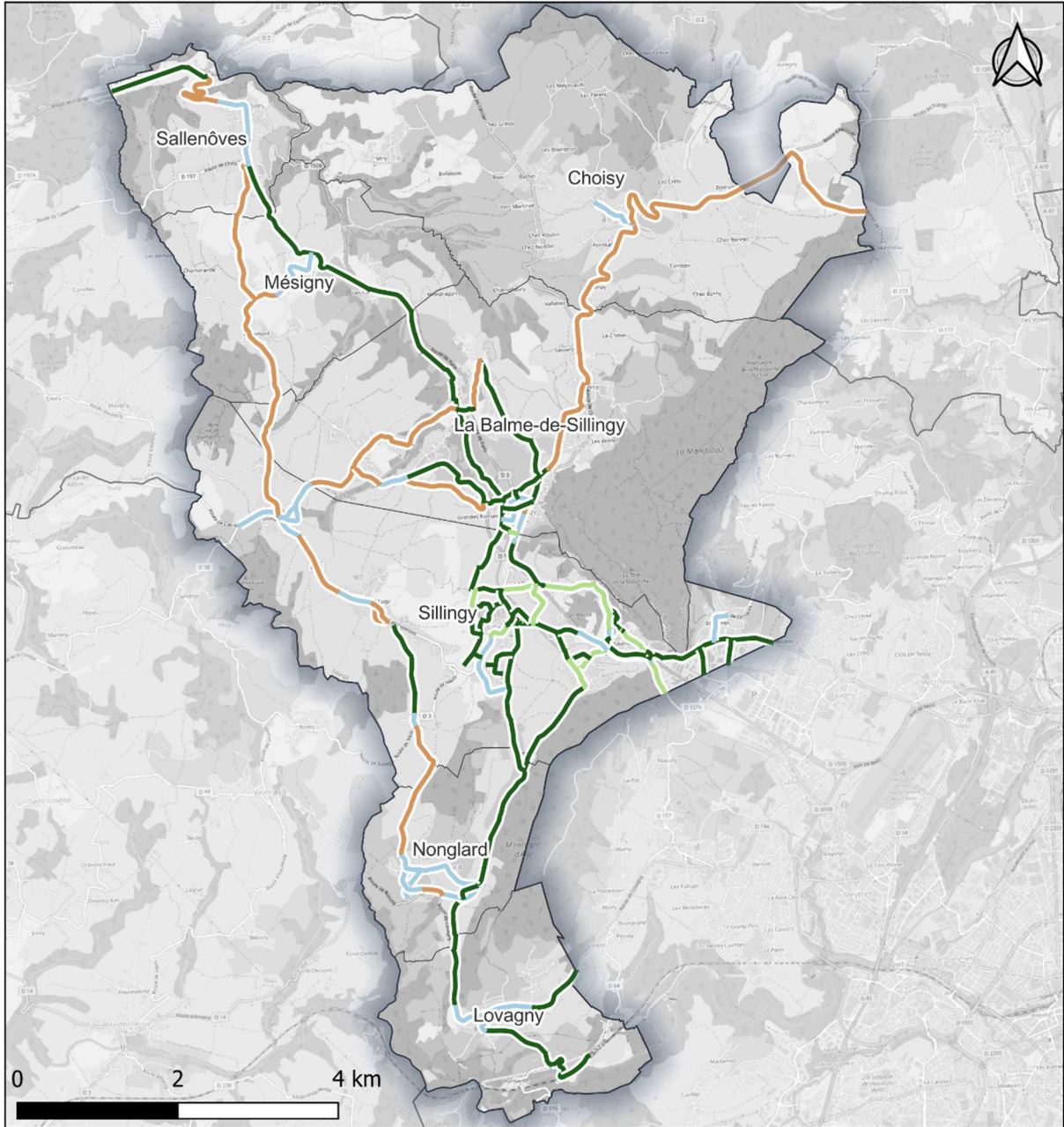
Fond de carte : OSM
Réalisation : AESMB
2023



6.2. Typologie des aménagements



Schéma directeur des aménagements cyclables - CCFU
 Typologie d'infrastructures



Légende :

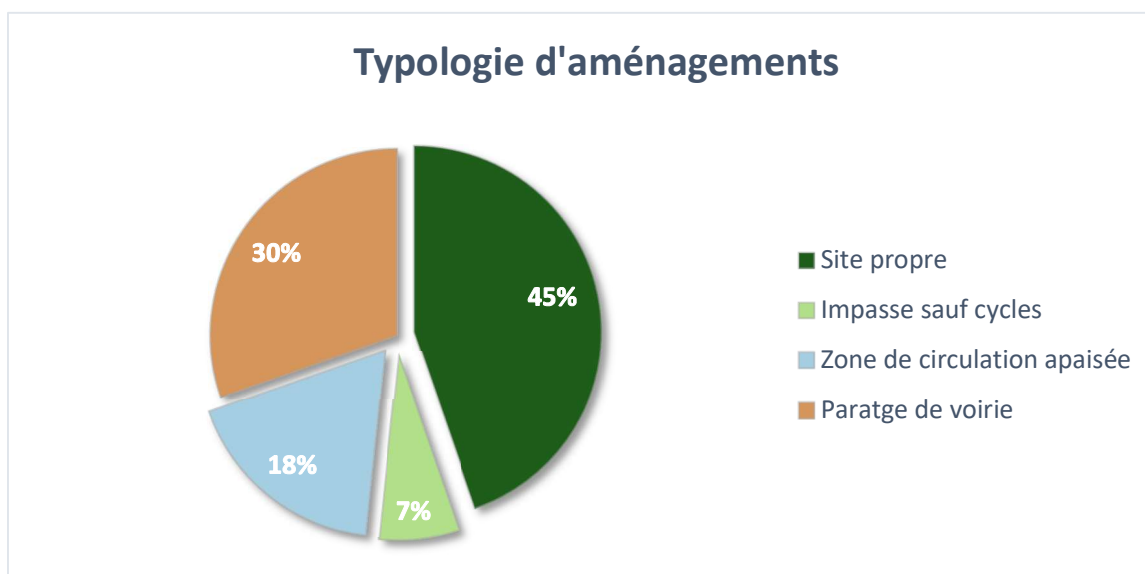
- Site propre
- Impasse sauf cycles
- Zone de circulation apaisée
- Partage de voirie

CCFU

Fond de carte : Bergfex
 Réalisation : AESMB
 2023

La carte précédente recense l'ensemble des aménagements proposés selon leur typologie. Les aménagements ont été classés en 4 catégories :

- Site propre (pistes cyclables, voies vertes)
- Impasse sauf cycles (voies mises en impasse)
- Zone de circulation apaisée (bandes cyclables, zone 30, zone de rencontre, CVCB, voie bus partagées)
- Partage de voirie (signalétique horizontale et verticale sur chaussée sans aménagement spécifique).



Les aménagements ont été proposés selon la logique suivante :

- Diagnostic territorial et estimation des besoins avec phase d'études des données et plusieurs phases de repérage sur le terrain
- Entretien avec les gestionnaires (Elus et techniciens des communes + techniciens CD74)
- Prise en compte des retours des usagers lors de la concertation
- Prise en compte des recommandations du CEREMA

Pour le choix des aménagements, il a été convenu de :

- Donner la priorité aux sites propres sur les axes majeurs
- Avoir une réflexion poussée sur le plan de circulation, afin d'identifier les rues pouvant être mises en impasse ou pouvant faire l'objet de solution d'apaisement
- Réserver le partage de voirie pour les axes secondaires avec un potentiel de report modal trop faible.

Le schéma directeur des aménagements cyclables a permis de mettre en avant 166 segments sur les 7 communes qui composent l'EPCI. Chaque segment a fait l'objet d'une « fiche segment » détaillée (cf. image ci-dessous). Un segment est créé dès qu'un aménagement change de typologie ou que l'aménagement se fait sur une commune différente. L'objectif est de pouvoir finement détailler à l'échelle de l'EPCI et commune par commune le kilométrage, le type, le coût et le nombre d'aménagements proposés. Cela assure aussi un caractère opérationnel certain au schéma directeur qui est la garantie d'une mise en œuvre rapide et facilitée.

Commune

N° de segment

Caractéristiques générales

Niveau de hiérarchie

Emplacement

Informations complémentaires

Schéma directeur des aménagements cyclables
Communauté de communes Fier et Usse
Atlas des Aménagements préconisés
Commune de Mésigny

Segment N°108

Caractéristiques :

Voie empruntée : accotement de voirie
Voie : RD hors agglomération
Longueur : 618 m
Acquisitions foncière : à vérifier en phase étude
Améliorations / Modifications :

Propositions :

Hierarchie : structurant V62

OPTION 1 :
Aménagement voie verte
Impacts voirie :
Coût estimé : 695000 €
Remarques : Elargissement RD + Séparateur de voies

OPTION 2 :
Aménagement :
Impacts voirie :
Coût estimé : €
Remarques :

Informations complémentaires :

Tracé V62, Pent. 4-6%

Typologie d'aménagement, contraintes et coût estimatif (inscrit dans la carte typologie)

Typologie d'aménagement, contraintes et coût estimatif (option alternative)

Incertitude sur le chiffrage :
Faible
Moyenne
Élevé

Photos

Les chiffrages proposés ont été estimés au stade d'étude amont. Ils comprennent les coûts de réalisation des travaux des aménagements cyclables (terrassements, réfection ou création de structures de voirie, couche de roulement, bordures attenantes, mobilier urbain, marquage au sol, panneaux de police) ainsi qu'un coût de mise en place de chantier (10% HT du coût avec un seuil minimal de 1200€).

Ces estimations ne comprennent pas les éventuels coûts liés aux impacts sur la voirie routière, les études et investigations complémentaires, les frais généraux de chantier, les éventuelles acquisitions foncières, les coûts liés aux réseaux et tout autre aléa (variabilité actuelle des coûts).

7. La gouvernance et le financement

7.1 Gouvernance

La hiérarchie du réseau en trois niveaux a donné la possibilité à la CCFU et aux 7 communes de définir ensemble une gouvernance pour la mise en œuvre du schéma directeur cyclable. Cette gouvernance est accompagnée de clés de financements afin de s'assurer de la réalisation de ce schéma. La CCFU s'engage à financer le schéma et à accompagner les communes lorsqu'elles s'inscrivent dans le schéma en respectant les préconisations de ce dernier (Recommandations CEREMA).

Les modalités de réalisations et de financement sont définies dans le tableau ci-dessous :

<i>Hiérarchie</i>	<i>Création / Aménagement</i>	<i>Entretien</i>	<i>Foncier</i>
Structurant	<u>MOA</u> : CCFU <u>€€</u> : CCFU 100%	<u>MOA</u> : CCFU <u>€€</u> : CCFU	<u>Communes</u>
Communautaire	<u>MOA</u> : CCFU <u>€€</u> : CCFU 80% / Communes 20%	<u>MOA</u> : Gestionnaire de voirie / CCFU pour sites propres <u>€€</u> : Gestionnaire de voirie/CCFU pour sites propres	<u>Communes</u>
Communal	<u>MOA</u> : Communes <u>€€</u> : CCFU 20% / Communes 80%	<u>MOA</u> : Communes <u>€€</u> : Communes	<u>Communes</u>

7.2 Estimation financière

	Total	CCFU	CD74		
Structurant hors V62	8 M€	100%	8 M€	-	-
Structurant V62	6,2 M€	20%	4,2 M€	80%	2 M€
Sous-total	14,2 M€	-	12,2 M€	-	2 M€

	Total	CCFU	Communes		
Communautaire	2,5 M€	80%	2 M€	20%	500 K€

	Total	CCFU	Communes		
Communal	5,3 M€	20%	1 M€	80%	4,3 M€

	Total	CCFU	Communes	CD74
TOTAL	22 M€	15,2 M€	4,8 M€	2 M€

Ce programme d'actions ambitieux pour le territoire sera mis en œuvre selon un plan pluriannuel d'investissement qui reste à affiner. Il sera fonction des divers appels à projets auxquels le territoire répondra pour prétendre aux subventions des différents partenaires possibles.

8. Annexes

- 1- Cartes et fiches-segments de la commune de Choisy
- 2- Cartes et fiches-segments de la commune de La Balme de Sillingy
- 3- Cartes et fiches-segments de la commune de Lovagny
- 4- Cartes et fiches-segments de la commune de Méziery
- 5- Cartes et fiches-segments de la commune de Nonglard
- 6- Cartes et fiches-segments de la commune de Sallenôves
- 7- Cartes et fiches-segments de la commune de Sillingy