

EXTRAIT DU REGISTRE DES DÉLIBÉRATIONS
REUNION DU CONSEIL COMMUNAUTAIRE DU 27 JANVIER 2026

L'an deux mille vingt-six, le vingt-sept janvier, le Conseil communautaire s'est réuni à vingt heures, dans les locaux du siège de la Communauté de Communes des Vallées de Thônes, sur convocation adressée à tous ses membres le vingt et un janvier précédent par Monsieur Gérard FOURNIER-BIDOZ, Président en exercice.

Conseillers en exercice : 31

Présents : 21

ALEX : Claude CHARBONNIER, Catherine HAUETER

LA BALME-DE-THUY : Pierre BARRUCAND

LE BOUCHET-MONT-CHARVIN : Franck PACCARD

LES CLEFS : Sébastien BRIAND

LA CLUSAZ : Pascale MEROTTO

DINGY-SAINT-CLAIR : Bruno DUMEIGNIL, Catherine MARGUERET

LE GRAND-BORNAND : Jean-Michel DELOCHE, André PERRILLAT-AMEDE

MANIGOD : Stéphane CHAUSSON, Isabelle LOUBET GUELPA

SAINT-JEAN-DE-SIXT : Didier LATHUILLE

SERRAVAL : Philippe ROISINE

THÔNES : Claude COLLOMB-PATTON, Rémi FRADIN, Chantal PASSET, Graziella POURROY- SOLARI, Nelly VEYRAT-DUREBEX

LES VILLARDS-SUR-THÔNES : Odile DELPECH-SINET, Gérard FOURNIER-BIDOZ

Pouvoirs : 4

Danièle CARTERON à Didier LATHUILLE, Benjamin DELOCHE à Nelly VEYRAT-DUREBEX, Hélène FAVRE BONVIN à André PERRILLAT-AMEDE, Vincent HUDRY-CLERGEON à Philippe ROISINE

Excusés : 2

Claire BARRIN, Didier THEVENET

Absents : 4

Grégory BAERT, Stéphane BESSON, Nathalie BULEUX, Alexandre HAMELIN

Secrétaire de séance : Claude CHARBONNIER

DEL2026-009 - APPROBATION DU SCHEMA DIRECTEUR DES AMENAGEMENTS CYCLABLES

Rapporteur : Monsieur le Président

Vu le Code général des collectivités territoriales ;

Vu les statuts de la CCVT en vigueur depuis le 25 juin 2019, approuvés par arrêté préfectoral n° PREF/DRCL/BCLB-2019-0061 du 24 octobre 2019 et modifiés par arrêté préfectoral n° PREF/DRCL/BCLB-2022-0039 du 9 janvier 2023 ;

Vu la délibération du Conseil communautaire n° 021/069 du 29 juin 2021 portant approbation de la convention de coopération en matière de mobilité entre la CCVT et la Région ;

Vu la délibération du Conseil communautaire n° 2022-028 du 22 mars 2022 portant approbation de la convention de délégation de compétence en matière de mobilité active à intervenir avec la Région Auvergne Rhône-Alpes ;

Vu la délibération du Conseil communautaire n° 2023-048 du 13 juin 2023 portant approbation de l'avenant n° 1 à la convention de coopération en matière de mobilité à intervenir avec la Région ;

Vu la délibération du Conseil communautaire n° 2024-011 du 30 janvier 2024 portant sur l'abandon du scénario câble pour la desserte de l'axe Thônes/stations du Grand-Bornand et de la Clusaz et orientations stratégiques du schéma directeur des mobilités ;

Vu l'avis du Comité de pilotage du 10 décembre 2025 ;

Vu l'avis du Bureau dans sa séance du 19 janvier 2026 ;

Considérant la volonté de la CCVT de créer un environnement favorable aux déplacements du quotidien à vélo avec la réalisation d'aménagements cyclables cohérents, continus et sécurisés ;

Contexte et objectifs d'un schéma directeur des aménagements cyclables

Le schéma directeur des aménagements cyclables de la CCVT se réfère au schéma directeur des mobilités dont les orientations stratégiques ont été votées le 30 janvier 2024.

Ce dernier comprend plusieurs orientations dont celle de « Favoriser l'utilisation des modes actifs » dans l'objectif de « mettre en œuvre le schéma d'intention du schéma directeur des liaisons douces en cours de réalisation » et de « créer un maillage de services vélos à destination des cyclistes du quotidien ».

Le schéma directeur des aménagements cyclables participe à la 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.

C'est donc un outil de programmation et de planification qui permet à la Collectivité, d'engager des études opérationnelles et de répondre à des appels à projets et dossiers de subvention.

C'est un document non opposable, c'est -à-dire sans contraintes juridiques, mais qui permet d'offrir une vision au territoire. C'est aussi un document évolutif qui doit être adapté par les collectivités en fonction des opportunités foncières, économiques, techniques etc.

Calendrier du schéma directeur des aménagements cyclables

Le schéma a été lancé le 13 mars 2023 lors d'un premier COPIL en présence des partenaires : communes, département, région.

Une phase de concertation auprès des élus locaux, des habitants et des partenaires a eu lieu de 2023 à 2025.

En 2023, une première phase de concertation a permis de réaliser un état des lieux, identifier les besoins et projets en cours, aboutissant à un COPIL de restitution le 9 janvier 2024. Ce COPIL a permis de présenter le diagnostic et valider le schéma d'intention.

Une seconde phase de concertation des partenaires a permis de valider le schéma pour aboutir à une présentation en COPIL le 10 décembre 2025 où l'ensemble des parties a pu se prononcer favorablement.

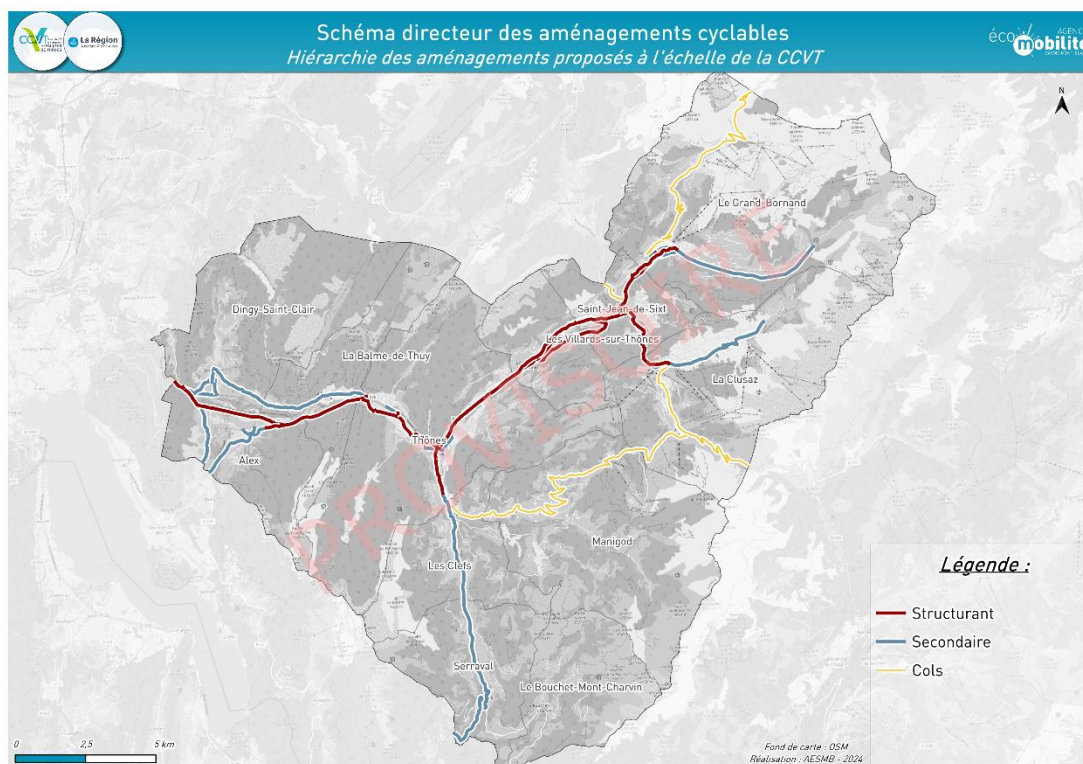
Contenu du schéma directeur des aménagements cyclables

Le schéma directeur des aménagements cyclables est composé de plusieurs documents :

- Un rapport écrit, annexé à la présente délibération,
- Des cartes synthétiques à l'échelle de l'EPCI et de chaque commune, annexées à la présente délibération,
- Des données chiffrées à l'échelle de l'EPCI et de chaque commune, annexées à la présente délibération,
- 24 « fiches itinéraires » couvrant l'ensemble du territoire,
- Des « fiches segments » qui viennent préciser par tronçon chaque itinéraire, le type d'aménagement associé et les coûts estimatifs.

Le schéma directeur répond à une logique de hiérarchisation du réseau sur 3 niveaux :

- Structurant ;
- Secondaire ;
- Col.



Les données du schéma directeur ci-dessous ont été présentées lors du dernier COPIL en date du 10 décembre 2025 à l'ensemble des partenaires présents. Le schéma se situe principalement sur le réseau routier départemental et se conforme au schéma départemental cyclable, faisant du CD74 le partenaire majeur du schéma directeur cyclable.

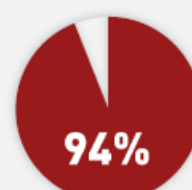
	Linéaire (km)	Coût (M€)	Dont linéaire site propre à créer (km)	Coût site propre à créer (M€)
Structurant	39	28,4	14	28,2
Secondaire	45	1,2	1,5	0,8
Col	37	0,4	-	-
TOTAL	121	30	15,5	29



Du schéma directeur réalisé



Du réseau structurant à créer est inscrit au schéma directeur départemental



Du coût du schéma correspond au réseau structurant

Le schéma préconise un peu plus de 15 km d'aménagements cyclables en site propre. Le territoire profite des pistes cyclables et voies vertes réalisées dans Thônes ces dernières années ainsi que de l'aménagement historique situé dans la plaine d'Alex. Les sites propres à créer se trouvent majoritairement à proximité d'axes départementaux. Ce choix est fortement lié à la topographie du territoire : les différentes vallées et leurs contraintes de dévers et cours d'eau, tendent à rapprocher les aménagements projetés à proximité des axes routiers en fond de vallée.

Le coût estimé des aménagements cyclables s'élève à environ 30M€. Ce coût englobe l'ensemble des aménagements à créer sur le territoire. Ce coût est à 97% lié aux aménagements en site propre. Le coût au km estimé est élevé mais s'explique par la complexité des axes et les nombreuses contraintes (encorbellement, soutènement, reprise de chaussée etc. ...) liées aux projets.

Mise en œuvre et gouvernance du schéma directeur

Le schéma directeur cyclable doit servir de feuille de route à la collectivité ainsi qu'à ses partenaires. L'analyse du fonctionnement de la collectivité, du contexte réglementaire et des ambitions a permis de proposer une gouvernance et une méthodologie de mise en œuvre du schéma.

La CCVT est autorité organisatrice de second rang, par délégation partielle de la Région Auvergne-Rhône-Alpes. Cette délégation, par convention, permet à la CCVT de prendre les rôles de pilotage et mise en œuvre (financement, maîtrise d'ouvrage) du schéma cyclable.

Afin de piloter la mise en œuvre du schéma directeur, un comité de suivi sera mis en place. Ce comité, réuni de façon régulière, aura à sa charge le suivi du schéma directeur et la coordination des actions, des financements et des plannings de réalisation avec l'ensemble des partenaires.

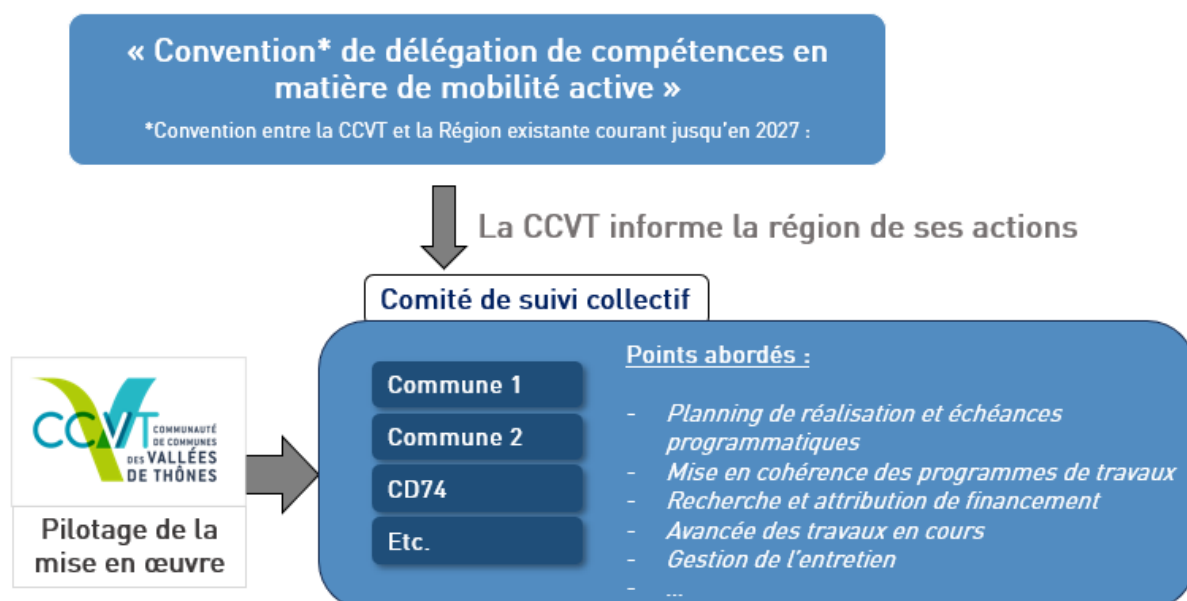


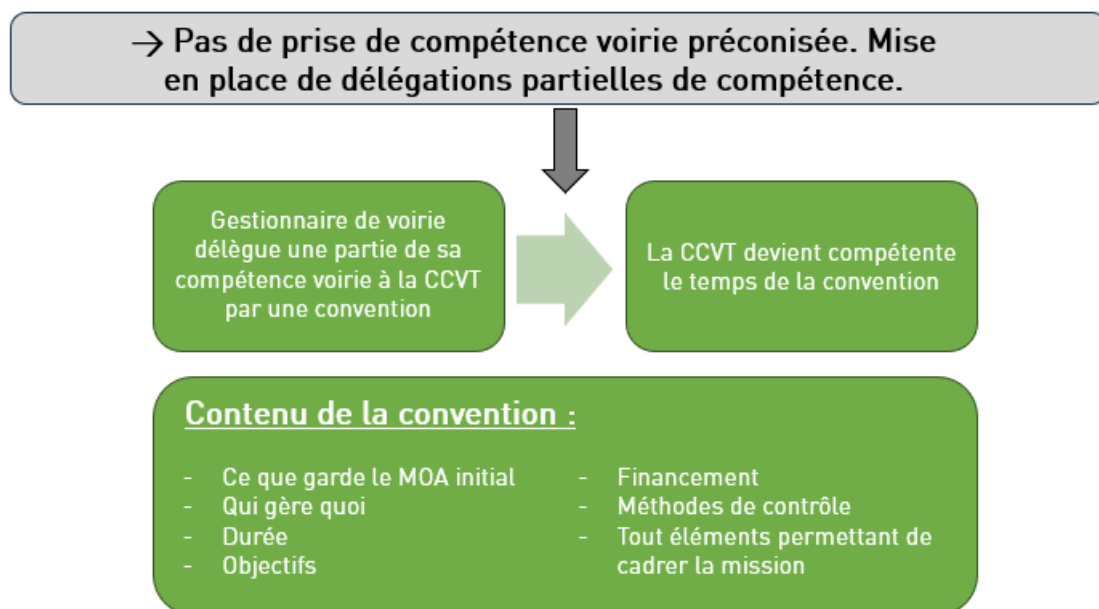
Schéma du montage de principe prévu pour piloter le schéma directeur cyclable

La CCVT ne dispose pas de la compétence voirie nécessaire pour réaliser des aménagements cyclables. Les études menées au cours du schéma directeur ne préconisent pas une prise de cette compétence par l'EPCI. La compétence voirie ne peut être prise que sur les réseaux routiers communaux, soit seulement 16% du schéma directeur.

Le mécanisme privilégié pour mettre en œuvre des aménagements cyclables est la délégation de compétence, régi par l'article L.1111-8 du code général des collectivités territoriales.

Elle permet de confier seulement une partie d'une compétence, sans s'en dessaisir totalement. La convention liée à cette délégation vient régir les modalités entre les partenaires : durée, financement, entretien, exploitation etc.

Une fois réalisé, l'ouvrage est restitué aux communes ou au département, et les conventions mises en place viendront définir les contours de sa future gestion.



Schéma

a synthétisant le montage proposé pour réaliser des aménagements cyclables

Le diagramme ci-dessous résume les choix proposés par le COPIL pour la mise en œuvre du schéma directeur. Ils varient selon le niveau de hiérarchie de l'aménagement et de sa situation sur un axe communal ou départemental.

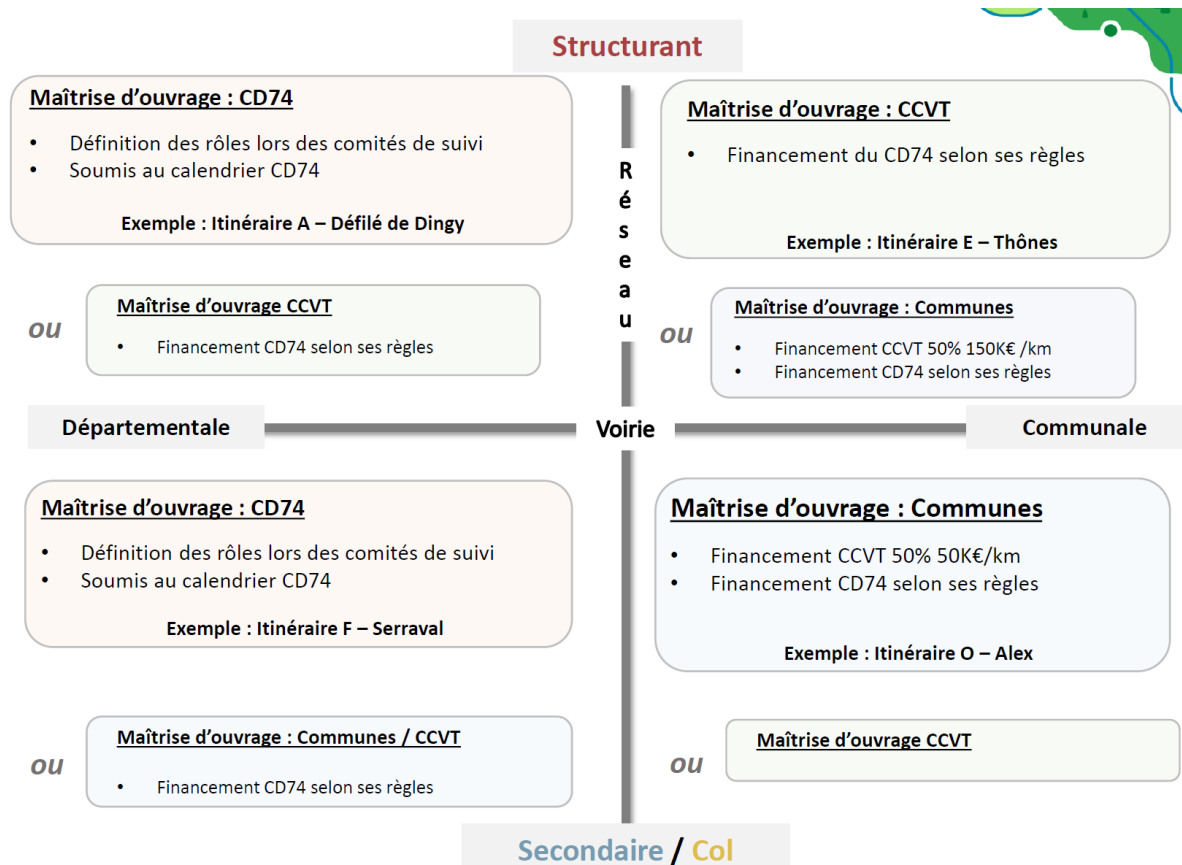


Diagramme synthétisant la mise en œuvre du schéma selon le réseau

Dans le cadre de son « Plan vélo et mobilité douce », le CD74 dispose d'un système d'aide au financement. Dans le cas où la CCVT ou les communes du territoire venaient à réaliser des aménagements cyclables, ils pourraient solliciter le département pour bénéficier de ces aides.

Le schéma directeur des aménagements cyclables de la CCVT sera complété par une étude de jalonnement courant 2026 et un plan pluriannuel d'investissement afin d'engager les segments prioritaires.

Après en avoir délibéré, le Conseil communautaire, à 23 voix pour et 2 contre (MM. Philippe ROISINE et Vincent HUDRY-CLERGEON) :

- **APPROUVE** le schéma directeur des aménagements cyclables de la CCVT ainsi que ses modalités de réalisation, de gouvernance et principes de financement ;
- **APPROUVE** la participation financière de la Collectivité auprès des Communes qui réalisent des aménagements cyclables, dans la mesure des crédits disponibles et si celles-ci ont également demandé au Département une aide éligible au schéma départemental. Pour les axes prioritaires, la subvention peut aller jusqu'à 50% du coût dans la limite de 150 000 € du kilomètre. Pour les axes secondaires et cols, le soutien peut aller jusqu'à 50% du coût dans la limite de 50 000 € du kilomètre ;
- **AUTORISE** Monsieur le Président à signer tout document y afférent et à accomplir tout acte nécessaire à l'exécution de la présente délibération ;

- **SOLLICITE** l'avis des deux partenaires principaux (la Région Auvergne-Rhône-Alpes, le conseil départemental de la Haute-Savoie), afin de recueillir leur avis motivé sur le présent schéma ;
- **AUTORISE** Monsieur le Président à solliciter la Région Auvergne-Rhône-Alpes, le Département de la Haute-Savoie et tout autre partenaire financier pour d'éventuels partenariats et subventions.

Le Président
Gérard FOURNIER-BIDOZ

Le Secrétaire de séance
Claude CHARBONNIER



Délibération transmise en Préfecture le 10 février 2026
Publiée le 10 février 2026



La Région
Auvergne-Rhône-Alpes



Schéma directeur des aménagements cyclables

-

Décembre 2025



Table des matières

1. Introduction.....	3
2. Le schéma directeur cyclable.....	6
3. Méthodologie – Rappel	7
4. Le contenu du schéma directeur cyclable.....	10
5. Les données clés du schéma directeur.....	13
6. Les itinéraires du schéma directeur	14
7. Mise en œuvre et gouvernance du schéma directeur	18
8. Rappel des types d'aménagements cyclables.....	22



1. Introduction

1.1. Contexte de la mission :

Les Régions, autorités organisatrices des transports régionaux de voyageurs depuis 2002, ont pris une place croissante parmi les acteurs de la mobilité et ont vu leurs compétences renforcées par la loi de Modernisation de l'Action Publique Territoriale et d'Affirmation des Métropoles (MAPTAM) de 2014 et la loi portant sur la Nouvelle Organisation Territoriale de la République (loi NOTRe) de 2015.

A ce titre, la Région Auvergne-Rhône-Alpes agit en faveur de l'amélioration et du développement des conditions d'utilisation et de l'impact environnemental des transports régionaux de voyageurs à travers la mise en place de dessertes et de tarifications attractives, de supports de distribution adaptés, le financement de nouveaux matériels roulants, l'aménagement des gares et pôles d'échanges multimodaux, le développement de l'intermodalité et la complémentarité des modes de transports en valorisant les modes les plus respectueux de l'environnement.

Le Schéma Régional de Développement Durable et d'Egalité des Territoires (SRADDET) Auvergne-Rhône-Alpes, dont les orientations ont été validées par l'Assemblée plénière du 29 mars 2019, a par ailleurs rappelé l'importance d'offrir des services adaptés à la mobilité des habitants et la nécessité de renforcer l'intermodalité.

Par ailleurs, la Loi d'Orientation des Mobilités promulguée en 2019, a conforté et précisé le rôle des Autorités Organisatrice de Mobilité. Chaque communauté de communes a pu choisir si elle souhaitait prendre la compétence AOM sur son ressort territorial. En cas de refus, c'est la Région qui est AOM sur le territoire en plus d'être AOMR (AOM régionale).

La Région est devenue AOM locale sur le territoire de la Communauté de Communes des Vallées de Thônes. Dans ce cadre, une convention de coopération a été établie avec le territoire pour définir les orientations de sa politique de mobilité. Cette convention intègre la réalisation d'un schéma directeur des aménagements cyclable intégrant les volets jalonement, stationnement et services vélo.

Ainsi, la Région Auvergne-Rhône-Alpes a sollicité la SPL Agence Ecomobilité Savoie Mont-Blanc, afin d'engager la réalisation de son schéma cyclable communautaire.



La Région

Auvergne-Rhône-Alpes

1.2. La SPL Agence Ecomobilité Savoie Mont-Blanc



L'Agence Ecomobilité Savoie Mont-Blanc accompagne, depuis 2001 en Savoie et depuis 2017 en Haute-Savoie, les territoires et structures sur les enjeux de la mobilité. Face à l'augmentation des flux de déplacements et de leurs impacts sur notre environnement, des stratégies d'optimisation de la mobilité est nécessaire. L'Agence propose donc de faire des déplacements un avantage concurrentiel plutôt qu'une contrainte, par le biais de diagnostics, formations, animations ou outils ludiques et pédagogiques. Ses actions sont déclinées de manière différenciée selon les publics et les compétences organisées autour de 7 missions :

- La mobilité des scolaires
- La mobilité des salariés
- La mobilité solidaire
- Les services et animations vélo
- La voiture partagée
- Les études générales
- Les aménagements

Aujourd'hui, environ 90 personnes travaillent à l'agence Ecomobilité Savoie Mont-Blanc, en charge du pilotage de projets de conseil en mobilité, de leurs animations, du fonctionnement des vélostations sur les deux Savoie.

Depuis le 01^{er} juillet 2019, l'Agence Ecomobilité Savoie Mont-Blanc s'est transformé en Société Publique Locale dont la Région Auvergne Rhône-Alpes est actionnaire.

1.3. Partenaires

Dans le cadre de l'élaboration du schéma directeur cyclable, l'Agence Ecomobilité s'est fait accompagner par deux partenaires : Inddigo et Baron Ingénierie. Inddigo est intervenu sur l'ensemble du schéma directeur pour apporter son expertise sur ce l'ensemble des sujets techniques, juridiques et organisationnels. Baron Ingénierie a réalisé le chiffrage du schéma directeur.



2. Le schéma directeur cyclable

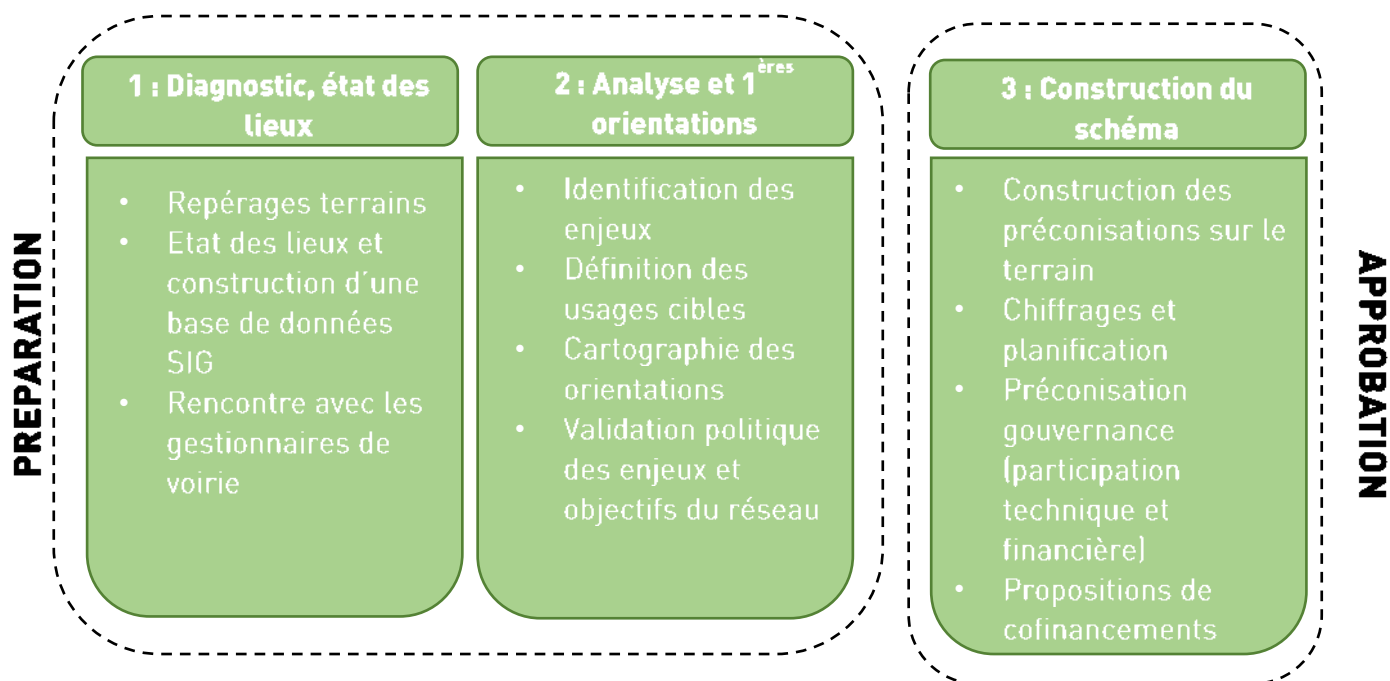
L'ADEME définit le schéma directeur cyclable comme suit :

*« 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 :

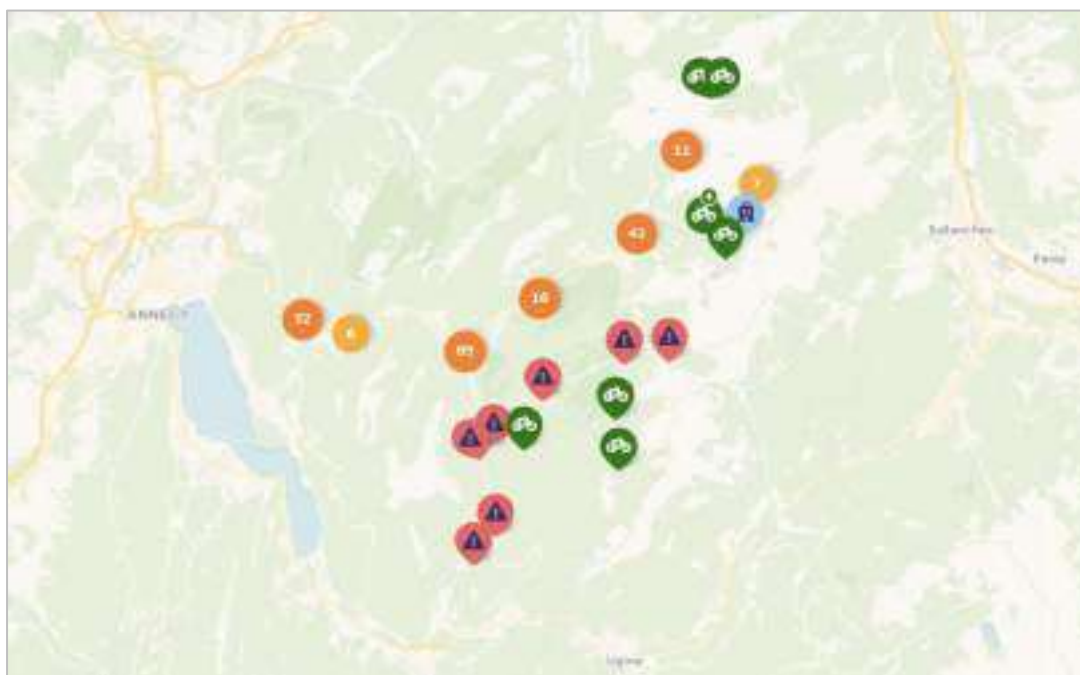
- C'est un **outil de programmation et de planification** permettant à la collectivité de définir une politique d'aménagement et de programmer ses investissements dans un plan pluriannuel. Ce schéma facilite également la coordination des services et les opérations de communication sur le territoire.
- Il permet également aux collectivités de disposer **d'un outil pour engager des études opérationnelles ainsi que pour répondre aux appels à projets.**
- C'est **un document non opposable**, c'est-à-dire sans contraintes juridiques, mais qui permet d'offrir une vision au territoire. C'est aussi **un document évolutif** qui doit être adapté par les collectivités en fonction des opportunités foncières, économiques, techniques etc...
- 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.

3. Méthodologie – Rappel



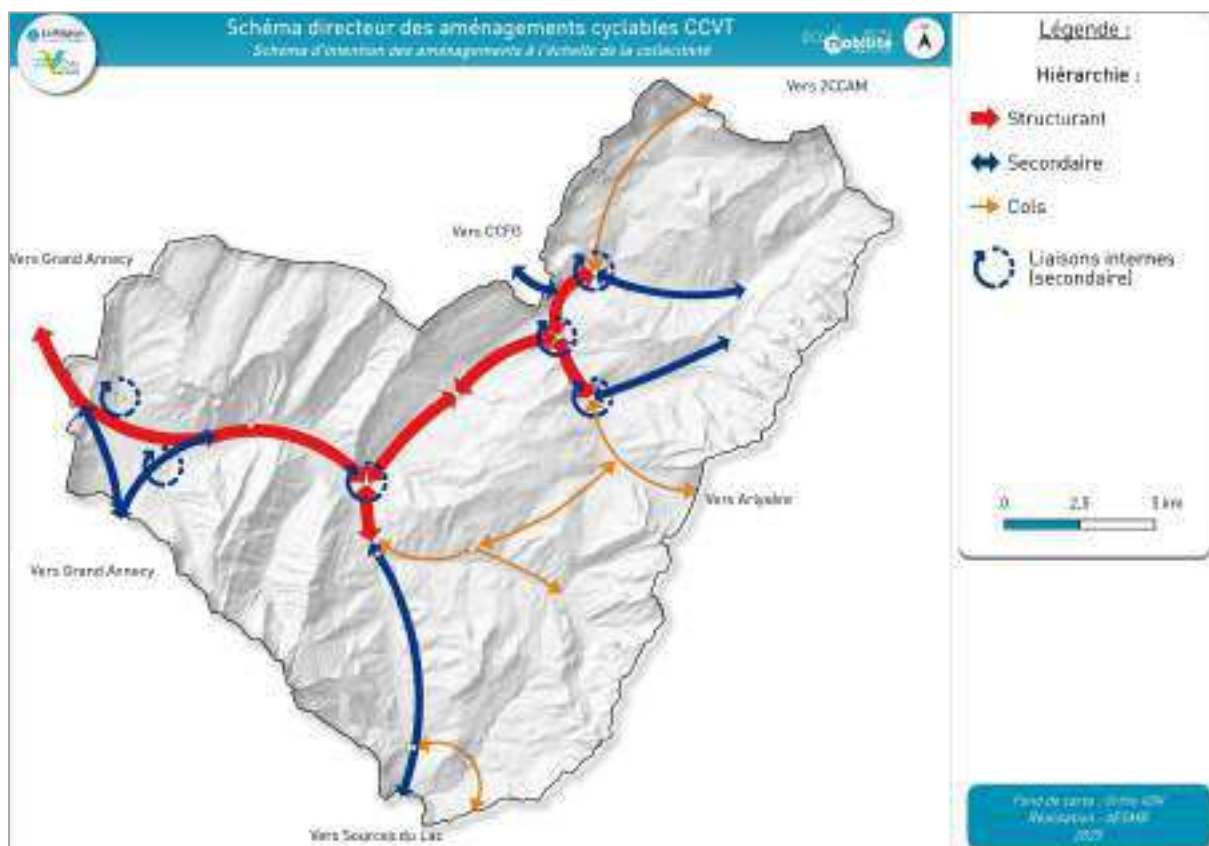
La méthodologie du schéma directeur des aménagements cyclables a été présentée lors du lancement de l'étude. Elle a également été rappelée lors du comité de pilotage du 09 janvier 2024 ainsi que lors de la présentation finale du schéma directeur cyclable, le 10 décembre 2025. L'objectif est de clarifier pour l'ensemble des interlocuteurs le fonctionnement de la rédaction du document.

Diagnostic et analyse des première orientations :



<http://ccvt-velo.gogocarto.fr> – Accès à la carte en ligne

Un premier document synthétisant les deux premières phases a été réalisé et transmis à la collectivité en octobre 2023. Ce document a rappelé l'ensemble des éléments structurants du territoire qui ont permis la réalisation du schéma (pôles générateurs, flux de déplacements etc...). Ces éléments ont été complétés par une enquête en ligne auprès des citoyens (cf. carte ci-dessus) ainsi que d'échanges bilatéraux avec l'ensemble des 12 communes. L'ensemble de ces éléments ont servi à la réalisation du schéma d'intention.



Ce schéma d'intention a permis de faire ressortir les enjeux du schéma directeur cyclable. Il y a, d'une part, des enjeux à l'échelle de la CCVT :

- S'appuyer sur le plan vélo départemental pour mettre en œuvre des axes structurants entre Annecy et les Villards-sur-Thônes, mais aussi entre le Grand-Bornand et La Clusaz.
- Relier les différents hameaux en offrant des axes de rabattement vers les axes structurants et les pôles générateurs du territoire.
- Créer des liaisons intra-communales afin d'accompagner le report modal sur des déplacements de courte distance.
- Proposer des solutions techniquement réalisables pour sécuriser les accès aux cols remarquables

D'autre part, les enjeux sont aussi importants pour les liaisons externes au territoire, notamment au niveau de la connexion avec le Grand Annecy, principal pôle d'attraction des habitants de la CCVT.

Construction du schéma :

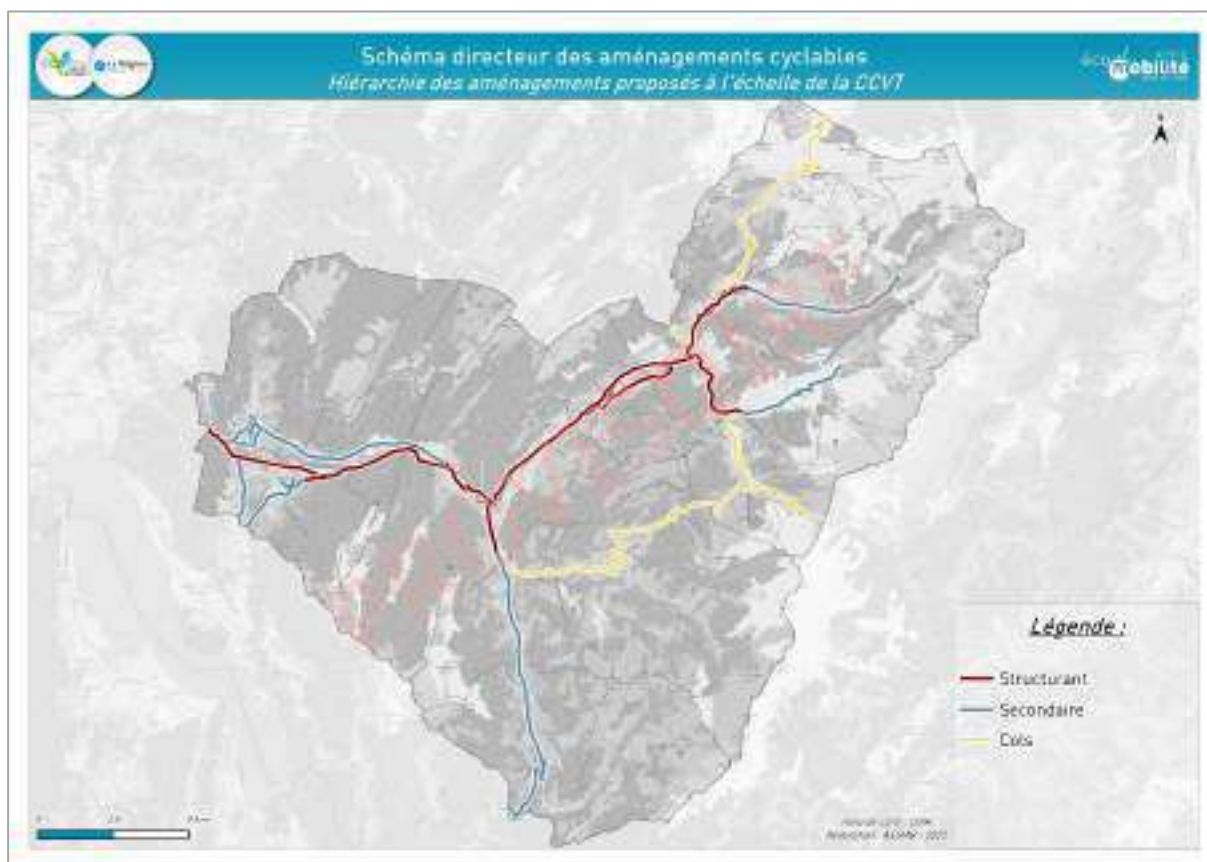
Cette phase a permis la réalisation des outils constitutifs du schéma directeur cyclable fin 2023 / début 2024, incluant des interactions avec la collectivité pour valider les enjeux et les propositions du schéma. Ils ont également permis d'engager des premiers échanges sur les questions de gouvernance du schéma. L'ensemble de ces éléments ont pu être présentés au cours d'une commission mobilité, le 25 novembre 2024.

Afin d'affiner les propositions, la CCVT a organisé des échanges avec l'ensemble des communes ainsi que le CD74 au cours de l'année 2025 afin de les amender pour aboutir à un document partagé et validé par la totalité des partenaires concernés. Cela a permis d'aboutir au présent document finalisé, répondant aux besoins des communes et de la collectivité.

Carte globale du schéma directeur :

Le résultat du schéma directeur est résumé dans la carte ci-dessous qui regroupe l'ensemble des segments identifiés pour être aménagés. Ici, la symbologie met en avant la hiérarchie dans le réseau cyclable de chaque segment, conformément à ce qui avait été acté via le schéma d'intention.

La même carte a été réalisée pour mettre en avant soit le type d'aménagement à réaliser, soit le calendrier de réalisation proposé. Tous ces éléments constituent une partie du contenu du schéma directeur cyclable expliqué ci-après.



4. Le contenu du schéma directeur cyclable

Le schéma directeur des aménagements cyclables fait l'objet de plusieurs documents remis aux collectivités. Ces documents, couplés à cette note, constituent l'ensemble du schéma directeur cyclable.

Les documents associés :

- **De cartes synthétiques à toutes les échelles : intercommunalité et communes** pour permettre à tous les acteurs d'avoir une vision globale du schéma et de son fonctionnement avec les territoires voisins.
- **Des données chiffrées à l'échelle de l'EPCI et des communes** synthétisant les linéaires d'aménagement et le coût estimé.
- **Des « fiches itinéraires »*** sur l'ensemble du territoire. Chaque fiche itinéraire regroupe plusieurs segments. Ces itinéraires constituent des projets et des liaisons entre deux pôles du territoire. Ces fiches, associées aux fiches segments, servent d'appui et de base pour le lancement d'études sur le tracé et pour la constitution de dossier de consultation ou d'appel à projet.
- **Des « fiches segments »**** sur l'ensemble du territoire. Chaque fiche résume un aménagement proposé et résume les principales caractéristiques de ce dernier. L'ensemble de ces fiches constitue le schéma directeur des aménagements cyclables.

L'ensemble des rendus sont présentés sous 3 angles complémentaires : **Typologie** d'aménagement, **hiérarchie** du réseau et **calendrier** de mise en œuvre. Pour la typologie, la liste des aménagements et ce à quoi ils correspondent sont présentés ci-après.

- o Typologie : Le type d'aménagement proposé. Il y a 3 catégories.
 - *Sites propres* : Piste cyclable / voie verte
 - *Cohabitation séparée* : bandes cyclables / chaussée à voie centrale banalisée / double sens cyclable
 - *Partage de voirie* : Dès lors qu'il n'y a pas d'espace spécifiquement dédié aux cycles.
- o Hiérarchie : La hiérarchie du segment proposé. Cette hiérarchie en 3 niveaux avait été proposée et validée lors du comité de pilotage du 09/01/2024
 - Structurant
 - Secondaire
 - Communal
- o Calendrier : Le calendrier proposé pour la réalisation des aménagements. Ce calendrier a pour ambition de classer les aménagements en fonction de leur importance de report modal, de leur faisabilité, leur complexité etc. ... Ce classement est réalisé à l'instant T et est voué à évoluer en fonction des nouvelles opportunités.

***Détail d'une fiche itinéraire :**

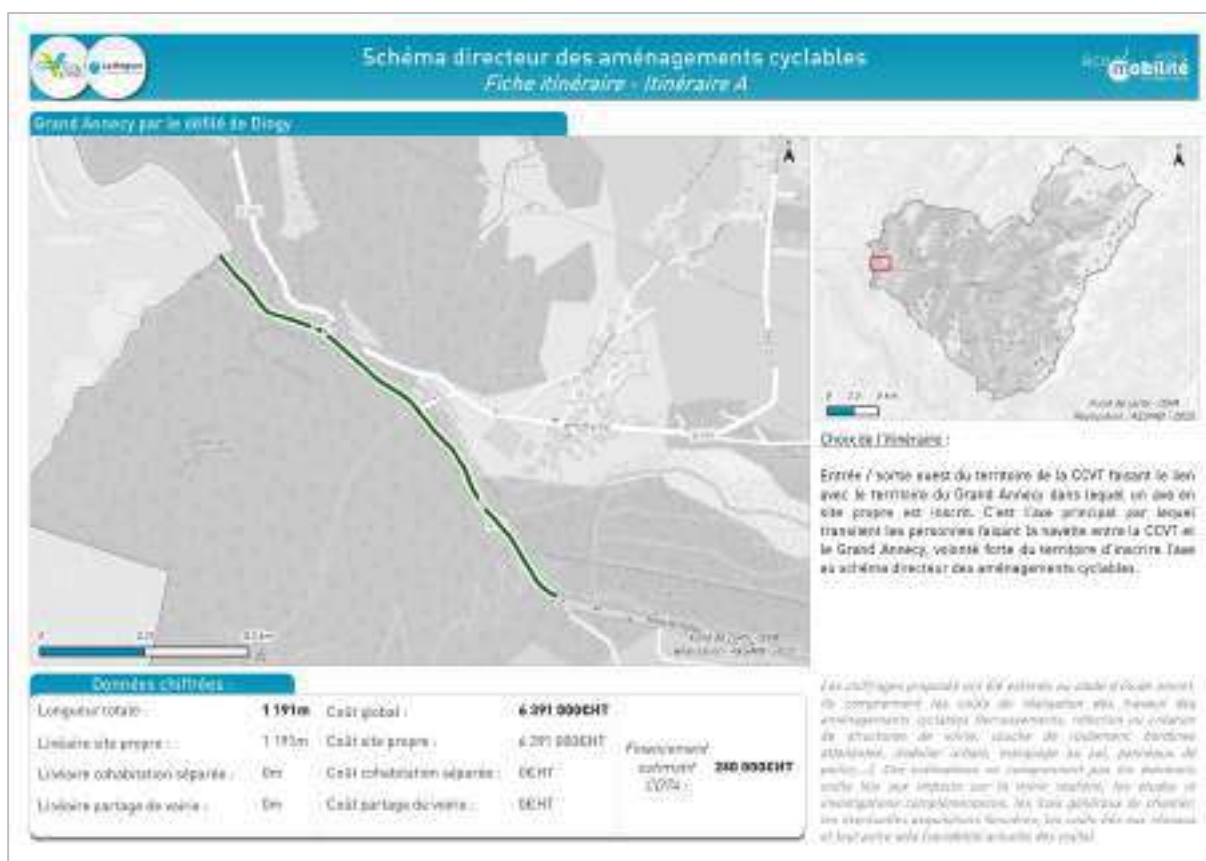


Schéma directeur des aménagements cyclables

Fiche itinéraire - Liste des segments de l'itinéraire A

N°	COMMUNE	NOM	LONGUEUR (m)	AMÉNAGEMENT PROPOSÉ	HIERARCHIE	COUT (€)
1	Ales	D16	418	Voie verte	Structurant	3 544 000
2	Ales	Parc Saint-Clair	17	Voie verte	Structurant	9 000
3	Origny-Saint-Clair	Parc Saint-Clair	11	Voie verte	Structurant	7 000
15	Ales	D16	553	Piste cyclable bidirectionnelle	Structurant	3 051 000

- 1 **carte** à l'échelle de l'itinéraire, regroupant plusieurs segments en un seul itinéraire.
- 1 **carte** à l'échelle de la CCVT
- 1 **onglet données chiffrées**, rappelant la longueur de l'itinéraire, le coût estimé et l'estimation du financement possible par le CD74 selon les règles en vigueur en novembre 2024.
- 1 **texte** résumant le choix de l'itinéraire dans le cadre du schéma
- 1 **liste** résumant l'ensemble des segments concernés par l'itinéraire

****Détails d'une fiche segment :**

Schéma directeur des aménagements cyclables
Atlas des aménagements préconisés

Segment N°1 - D14

Caractéristiques :	
Hélicaractéristique :	Structurant
Catégorie :	Moyen terme
Longueur :	458m
Aménagement existant :	Bandes cyclables
Amélioration de l'existant :	Oui
Ville :	RD hors agglomération
Géométrie de la voirie :	CDN
Tronçon :	A

Propositions d'aménagements :

	Proposition 1	Proposition 2
Aménagement :	Vie verte	
Revêtement :	Enrobé	
Largeur :	3m	
Foncier :	Oui	
Environnement :	Corridor écologique	
Impacts voirie :	Enrobement	
Coût estimé :	3344 890 €	
Risque d'aléas :	Fort	
Remarques :	Axe en cours d'étude au niveau du CDN.	

ALEX

Mappe de la commune

0 5 10 km

Coordonnées : 46°00'N - 6°00'E

01/2023 - 01/2024

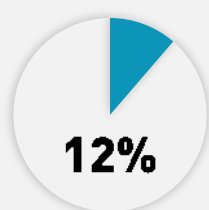
01/2023 - 01/2024

01/2023 - 01/2024

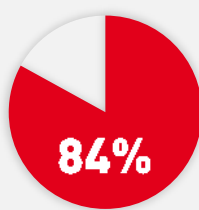
- 1 carte zoomée à l'échelle du segment
- 1 carte à l'échelle de la commune montrant son imbrication avec les autres segments du schéma directeur.
- 1 onglet caractéristiques : Données générales sur le segment.
- 1 onglet proposition d'aménagement comprenant :
 - o **Aménagement** : selon la liste des aménagements montrés ci-dessus.
 - o **Revêtement** : type de revêtement recommandé pour la réalisation du projet et un usage adapté aux cyclistes.
 - o **Largeur** : Largeur minimale recommandée pour répondre aux besoins.
 - o **Foncier** : Aménagement risquant d'engendrer des acquisitions foncière.
 - o **Environnement** : Risques et enjeux environnementaux repérés au moment de l'élaboration du schéma (ces risques et enjeux seront à affiner lors des phases d'études plus poussées du projet).
 - o **Impacts voirie et coût estimé** : Impacts nécessaires sur la voirie pour réaliser l'aménagement et coût estimé de ce dernier au stade du schéma directeur.
 - o **Risque d'aléas** : Le coût estimé est un coût au ratio. Néanmoins, l'expérience de l'Agence Ecomobilité permet d'alerter sur le risque ou non de voir ce coût augmenter lors des phases d'études suivantes (projet complexe, enjeux environnementaux, travaux de voirie annexe etc...). Plus le risque de voir le coût varier est élevé, plus le risque d'aléa sera fort. Cette ligne est remplie à titre informatif.
 - o **Remarques** : Remarques complémentaires sur l'aménagement imaginé dans le cadre du schéma directeur.

5. Les données clés du schéma directeur

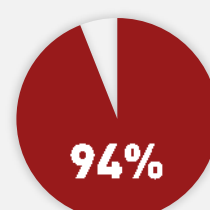
	Linéaire (km)	Coût (M€)	Dont linéaire site propre à créer (km)	Coût site propre à créer (M€)
Structurant	39	28,4	14	28,2
Secondaire	45	1,2	1,5	0,8
Col	37	0,4	-	-
TOTAL	121	30	15,5	29



Du schéma directeur réalisé



Du réseau structurant à créer est inscrit au schéma directeur départemental



Du coût du schéma correspond au réseau structurant

Ces données ont été présentées lors du comité de pilotage du 10 décembre 2025 à l'ensemble des partenaires présents. Il est intéressant de souligner que le schéma est principalement en lien avec le réseau routier départemental. Le CD74 est le partenaire majeur du schéma directeur cyclable.

Le schéma préconise un peu plus de 15 km d'aménagements cyclables en site propre. Le territoire profite des pistes cyclables et voies vertes réalisées dans Thônes ces dernières années ainsi que de l'aménagement historique situé dans la plaine d'Alex. Les sites propres à créer se trouvent majoritairement à proximité d'axes départementaux. Ce choix est fortement lié à la topographie du territoire : les différentes vallées et leurs contraintes de dévers, cours d'eau et zones protégées tendent à rapprocher les aménagements projetés à proximité des axes routiers en fond de vallée.

Le coût estimé des aménagements cyclables s'élève à environ 30M€. Ce coût englobe l'ensemble des aménagements à créer sur le territoire. Ce coût est à 97% lié aux aménagements en site propre. Le coût au km estimé est élevé mais s'explique par la complexité des axes et les nombreuses contraintes (encorbellement, soutènement, reprise de chaussée etc. ...) liées aux projets.

Pour rappel, 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, ...).

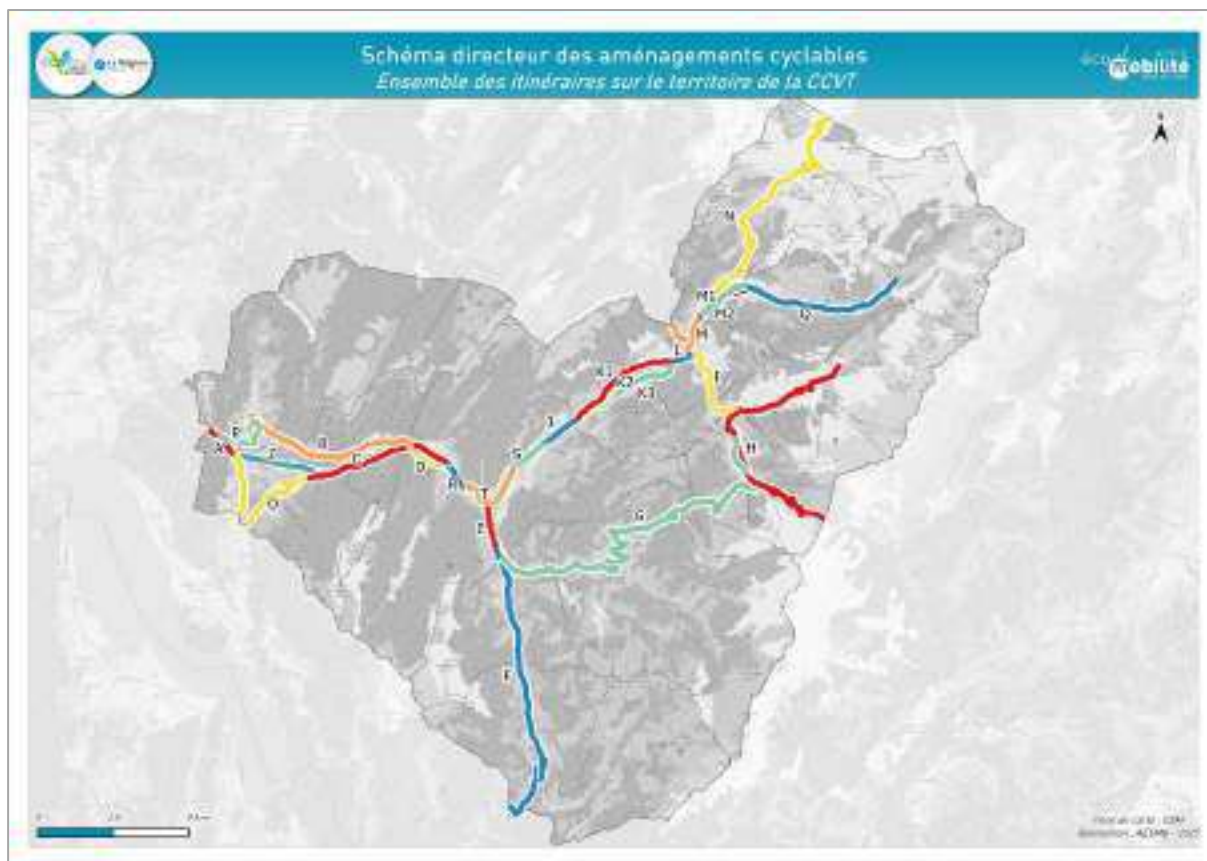
Ces estimations ne comprennent pas les éventuels coûts liés aux impacts sur la voirie routière, les études et investigations complémentaires, les frais généraux de chantier, les éventuelles acquisitions foncières, les coûts liés aux réseaux et tout autre aléa (variabilité actuelle des coûts).

6. Les itinéraires du schéma directeur

L'ensemble des aménagements préconisés dans le schéma directeur cyclable ont été regroupés sous différents itinéraires. Chaque itinéraire découle de choix et d'échanges avec les collectivités. Pour rappel, deux phases d'échanges ont été réalisées, l'une en 2023 pour définir les tracés et l'autre en 2025 pour les confirmer et les peaufiner.

Ces itinéraires sont pensés pour être utilisés afin d'engager la mise en œuvre du schéma. Ils doivent servir à la collectivité pour définir un programme et un cahier des charges à destination de maîtres d'œuvres pour la réalisation des aménagements. Ces éléments sont également essentiels pour les dossiers d'appels à projet pour montrer comment chaque itinéraire permet de mailler le territoire d'un réseau cyclable cohérent et structuré.

24 itinéraires ont été identifiés, représentant un ensemble d'aménagements et faisant suite à des décisions, des choix et des arbitrages. Le détail de l'ensemble des itinéraires est représenté par la carte ainsi que la liste ci-dessous.



Itinéraire	Détail et choix de l'itinéraire
A – Grand Annecy par le défilé de Dingy	Entrée / sortie ouest du territoire de la CCVT faisant le lien avec le territoire du Grand Annecy dans lequel un axe en site propre est inscrit. C'est l'axe principal par lequel transitent les personnes faisant la navette entre la CCVT et le Grand Annecy, volonté forte du territoire d'inscrire l'axe au schéma directeur des aménagements cyclables.
B – Dingy – Thônes par la Balme de Thuy	Itinéraire permettant de relier Dingy-Saint-Clair et la Balme-de-Thuy à Thônes en évitant de faire un détour par la RD16. Route avec un trafic plutôt faible ne nécessitant pas un aménagement en site propre, mais un renforcement de la signalétique et de la sécurisation dans les centres-bourgs traversés.
C – Giratoire Alex – Thônes	Axe principal du territoire avec un trafic élevé et des aménagements aujourd'hui dangereux et accidentogènes. Volonté forte du territoire d'une sécurisation de l'axe. La branche permettant la liaison avec l'entrée d'Alex a été ajoutée à cet itinéraire dans l'optique d'un projet global. Liaison en lien étroit avec l'itinéraire D pour identifier si les aménagements doivent longer la RD après le pont des Morettes.
D – Les Morettes - Thônes	Itinéraire mis en avant par la commune de Thônes pour relier le secteur des Morettes aux aménagements réalisés en 2023 et 2024 permettant de rejoindre le centre-ville. Axe s'écartant de la RD909 mais nécessitant une passerelle au-dessus du Fier.
E – Thônes sortie sud	Sortie sud de la commune de Thônes. Axe prévu à plus long dans le cadre de la politique de réaménagement de la ville, mais pas d'études encore réalisées à ce jour. Proposition de site propre jusqu'à Chamossière. Axe reprenant des aménagements en partie déjà existant.
F – Les Clefs - Serraval	Route étroite, avec du dénivelé et ne permettant pas la réalisation de bandes cyclables sans venir impacter fortement des parcelles agricoles sur de longs linéaires. Choix de maintenir un partage de voirie avec un renforcement de la signalétique. Report modal potentiel faible sur cet axe, et vocation plutôt cyclo sportive au vu des profils.
G – Col de la Croix Fry	Itinéraire reliant les communes de Thônes, Manigod, les Clefs et La Clusaz au sommet du col de la Croix Fry. Route étroite et sinueuse avec un faible potentiel de report modal, proposition de signalétique renforcée pour un public à vocation principalement cyclo sportif et touristique.
H – Route des Confins et col des Aravis	Itinéraire reliant la commune de La Clusaz aux Confins et au sommet du Col des Aravis. Routes étroite et sinueuse avec un faible potentiel

	de report modal, proposition de signalétique renforcée pour un public à vocation principalement cyclosporatif et touristique.
I – Saint-Jean-de-Sixt – La Clusaz	Liaison entre les deux communes par la RD909, majoritairement avec des aménagements en site propre compte tenue des trafics observés. Des alternatives sur des portions avec des bandes cyclables sont également intégrées. Des études complémentaires poussées sont nécessaires pour fiabiliser le tracé. Les alternatives étudiées ne permettraient pas de répondre aux besoins énoncés par le territoire.
J – La Vâcherie – Les Villards-sur-Thônes	Itinéraire en lien direct avec les aménagements en cours d'études entre la sortie nord de Thônes et le hameau de la Vâcherie. Prolongement du site propre projeté jusqu'à la commune des Villards-sur-Thônes. Des études complémentaires poussées sont nécessaires pour fiabiliser le tracé.
K1 – Les Villards-sur-Thônes – Saint-Jean-de-Sixt	Liaison la commune des Villards-sur-Thônes et St-Jean-de-Sixt par la RD909. Aménagement en site propre ou sécurisé de la route départementale impossible techniquement et/ou financièrement. Proposition de signalétique renforcée
K2 – Les Villards-sur-Thônes – Saint-Jean-de-Sixt – Option 2	Liaison la commune des Villards-sur-Thônes et St-Jean-de-Sixt par la Route du Borgeal et l'ancienne route de Thônes à La Clusaz. Axe majoritairement sur des voies parallèles à la route départementale permettant aux usagers de s'échapper du trafic. Un point dur sur la RD à traiter sur 200m pour sécuriser la liaison entre les deux routes identifiées. Option pouvant se compléter à l'option 1 en visant un public d'usagers du quotidien.
K3 – Les Villards-sur-Thônes – Saint-Jean-de-Sixt – Option 3	Liaison la commune des Villards-sur-Thônes et St-Jean-de-Sixt par la Route de l'Envers. Ajout de dénivelé et de distance, par rapport à l'option 2. Itinéraire déjà utilisé aujourd'hui par les usagers du quotidien. Valorisation de ce tracé pour inciter son usage et sortir les usagers de la RD909 et de sa circulation. L'axe pourrait être jalonné à court terme depuis Thônes
L- Saint-Jean-de-Sixt centre-ville	Sécurisation du centre-ville de St-Jean de Sixt pour faire le lien entre les itinéraires venant et allant vers les Villards, La Clusaz et le Grand-Bornand. Pas de route parallèles existantes autour de la RD909, besoin de sécurisation de cette dernière. Impacts forts sur les profils de voirie, des études complémentaires poussées sont nécessaires pour fiabiliser le tracé.
M1 – Saint-Jean-de-Sixt – Le Grand-Bornand Option 1	Liaison entre les deux communes par la RD4 en site propre puis par l'utilisation du sentier du Borne aujourd'hui revêtu en stabilisé. Itinéraire permettant de relier directement les pôles générateurs du Grand-Bornand en s'affranchissant des contraintes de la route de la départementale sur cette commune. Des études complémentaires poussées sont nécessaires pour fiabiliser le tracé. Les alternatives

	étudiées ne permettaient pas de répondre aux besoins énoncés par le territoire.
M2 - Saint-Jean-de-Sixt - Le Grand-Bornand Option 2	Liaison entre les deux communes par la RD4 en site propre puis par la route des Pochons en partage de voirie. Itinéraire permettant de s'affranchir des contraintes de la route départementale sur la commune du Grand Bornand. Des études complémentaires poussées sont nécessaires pour fiabiliser le tracé. Les alternatives étudiées ne permettaient pas de répondre aux besoins énoncés par le territoire.
N - Col de la Colombière	Itinéraire reliant la commune du Grand-Bornand au sommet du col de la Colombière. Proposition de signalétique renforcée et réflexions pour améliorer l'accès à ce col.
O - Alex - Bluffy	Souhait de vouloir relier le territoire du Grand Annecy par Bluffy. RD909 fortement circulée et avec un besoin de site propre. Axe non inscrit au schéma directeur cyclable du Grand Annecy, donc sans aménagements en site propre. Route de Menthon aujourd'hui peu circulée et permettant de s'affranchir des contraintes de la route départementale. Signalétique renforcée.
P - Dingy-Saint-Clair	Liaisons entre le bas et le haut de la commune. La route de Glandon peut être utilisée à court terme et la traversée du bas ne peut être aménagée autrement qu'en partage de voirie. Une option pour rejoindre le haut de la commune peut se faire à court terme en aménageant la route de Provenat. L'itinéraire en site propre nécessite des acquisitions foncières et pourrait voir le jour à plus long terme.
Q- Vallée du Bouchet	Liaison vers la vallée du Bouchet. Le tracé emprunte la route principal avec des aménagements en partage de voirie. Un projet le long du Borne a été écarté du schéma directeur
R - Thônes - Voie Eugène Fournier Bidoz	Aménagements réalisés en 2023 et en 2024. Projet piloté par la commune et permettant de rejoindre la zone industrielle du Bray.
S - Thônes - Les Villards-sur-Thônes	Aménagement en projet porté par la département de la Haute-Savoie. Liaison en site propre jusqu'au hameau de la Vâcherie. Livraison prévue pour 2026.
T - Thônes - Cœur de ville	Aménagements déjà réalisés ou en projet à court terme dans la ville de Thônes. Projet de réaménagement du centre-ville pour 2026 et changement du plan de circulation.
Z - Plaine d'Alex	Aménagements existants.



7. Mise en œuvre et gouvernance du schéma directeur

Le schéma directeur cyclable doit servir de feuille de route à la collectivité ainsi qu'à ses partenaires. L'analyse du fonctionnement de la collectivité, du contexte réglementaire et des ambitions a permis de proposer une gouvernance et une méthodologie de mise en œuvre du schéma.

Deux compétences sont nécessaires pour mettre en œuvre le schéma directeur cyclable :

- La compétence AOM, pour devenir pilote du schéma directeur et pour contribuer au financement des modes actifs.
- La compétence voirie, pour être maître d'ouvrage et réaliser les aménagements

7.1. Le rôle de pilote et de financeur du schéma directeur :

La CCVT n'est pas AOM, mais A02. Néanmoins, une convention de délégation de compétences en matière de mobilité active existe entre la CCVT et la région Auvergne Rhône-Alpes. À la suite des échanges avec la région lors du comité de pilotage final du schéma directeur le 10 décembre 2025, cette convention suffirait pour que la CCVT puisse prendre les rôles évoqués ci-dessus. La CCVT devra néanmoins tenir la région informée de ses actions.

Ce rôle de pilote du schéma directeur est primordial pour la mise en œuvre des aménagements. Pour suivre et faire vivre ce schéma, il est préconisé de mettre en place régulièrement, et sous un format adapté à la collectivité et ses partenaires, un comité de suivi collectif.

Ce comité, réuni de façon régulière, aura à sa charge le suivi du schéma directeur et la coordination des actions, des financements et des plannings de réalisation avec l'ensemble des partenaires.

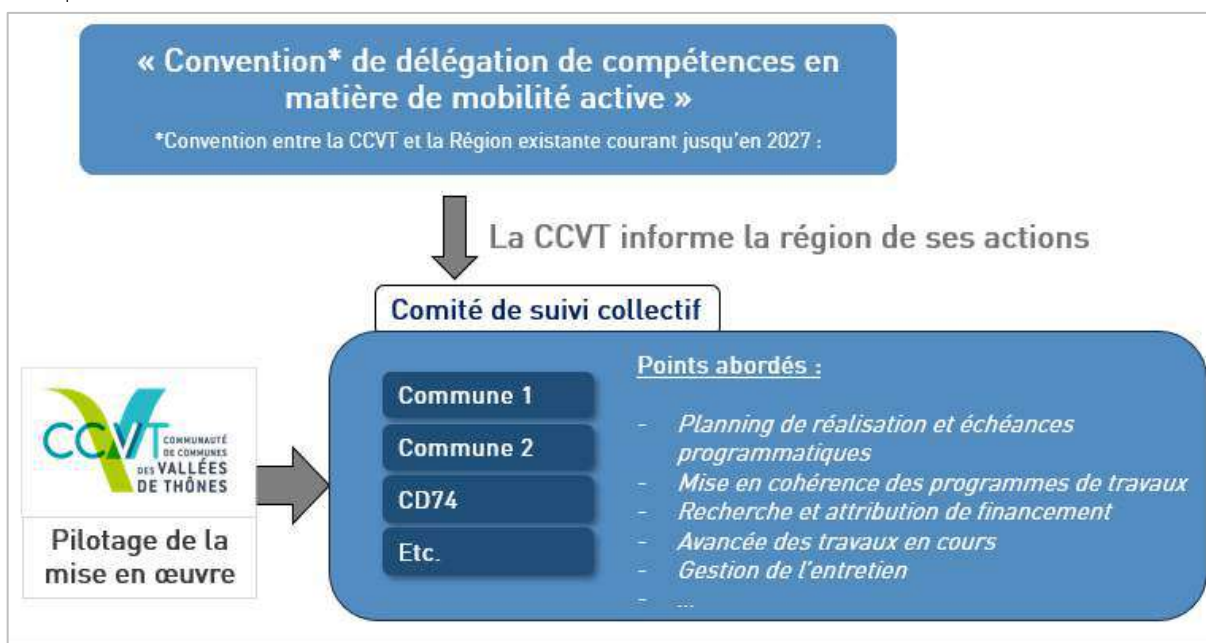


Schéma montrant le montage possible pour piloter le schéma directeur cyclable

7.2. Le rôle de maître d'ouvrage :

Pour réaliser des aménagements cyclables, la compétence voirie est nécessaire. Or, la CCVT ne dispose pas de cette compétence. Les études menées au cours du schéma directeur ne préconisent pas une prise de cette compétence pour l'EPCI. La compétence voirie ne peut être prise que sur les réseaux routiers communaux, mais seul 16% du schéma directeur représente des aménagements de sites propres le long d'axes communaux.

Le mécanisme privilégié pour mettre en œuvre des aménagements cyclables est la délégation de compétence, régi par l'article L.1111-8 du code général des collectivités territoriales.

https://www.legifrance.gouv.fr/codes/article_lc/LEGIARTI000045210218

Elle permet de confier seulement une partie d'une compétence, sans s'en dessaisir totalement. La convention liée à cette délégation vient régir les modalités entre les partenaires : durée, financement, entretien, exploitation etc. La chaussée et le domaine public restent de compétence départementale ou communale, mais la convention vient préciser le périmètre de la voie verte, les modalités de financement, les responsabilités respectives et le droit de contrôle du gestionnaire de voirie.

Ce dispositif, plus léger qu'un transfert de compétence, permet d'impliquer en amont les partenaires concernés par l'infrastructure et donne les clefs du projet au porteur le temps de la mise en œuvre. Une fois réalisé, l'ouvrage est restitué aux communes ou au département, et les conventions mises en place viendront définir les contours de sa future gestion.



Schéma synthétisant le montage proposé pour réaliser des aménagements cyclables

7.3. Mise en œuvre du schéma directeur :

Le diagramme ci-dessous résume les choix réalisés par la CCVT pour la mise en œuvre du schéma directeur. Ils sont fonctions du niveau de hiérarchie de l'aménagement et de sa situation sur un axe communal ou départemental.

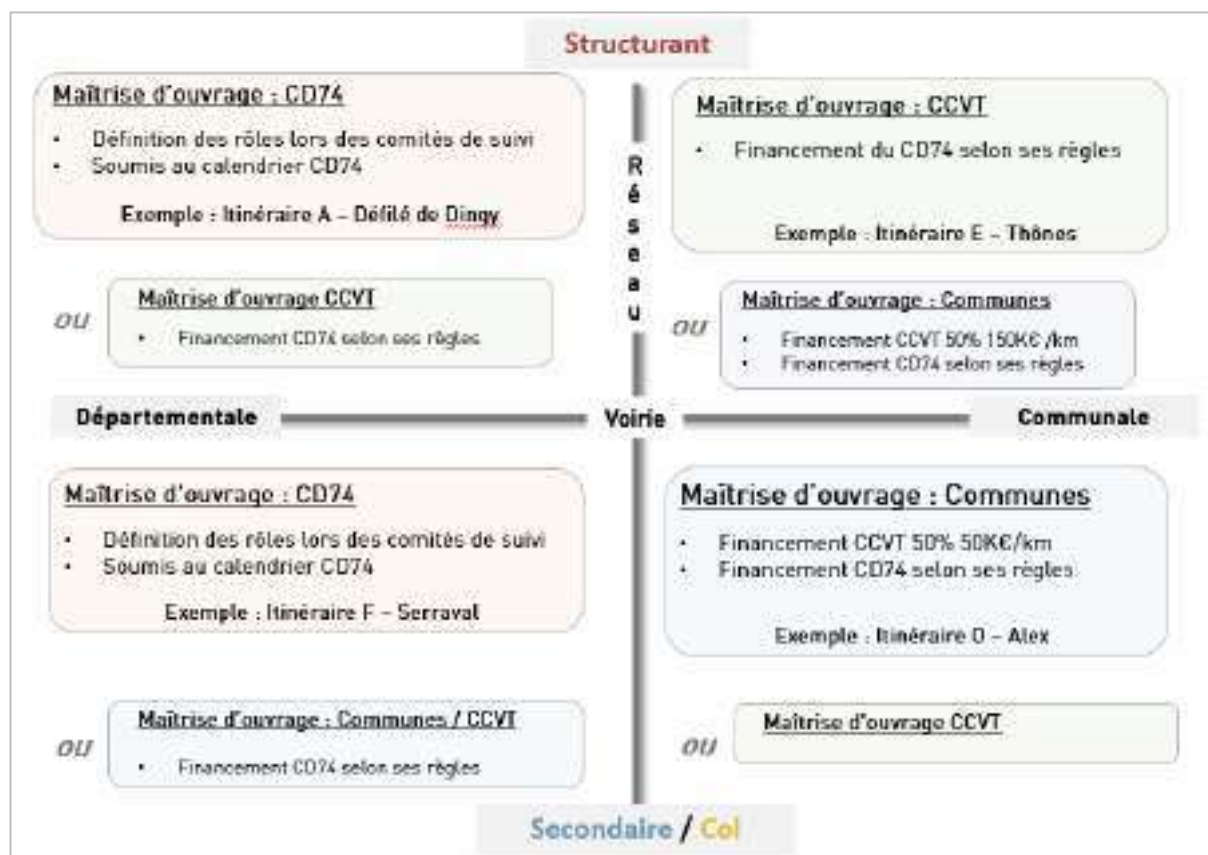


Diagramme synthétisant la mise en œuvre du schéma selon le réseau

7.4. Le département de la Haute-Savoie, partenaire majeur du schéma directeur :

Dans le cadre de son « *Plan vélo et mobilité douce* », le CD74 s'est engagé à développer un réseau cyclable structuré pour les déplacements quotidiens comme pour les loisirs, en promouvant et sécurisant la pratique du vélo sur l'ensemble du département. Pour cela, il s'est doté d'un schéma départemental d'infrastructures cyclables structurantes. Dans ce cadre, il dispose d'un système d'aide au financement. Dans le cas où la CCVT ou les communes du territoires venaient à réaliser des aménagements cyclables, ils pourraient solliciter le département pour bénéficier de ces aides.

L'ensemble du système de financement est présenté dans le lien ci-après et se trouve également en annexe du rendu.



haute savoie
le Département

Le CD74 peut financer les aménagements dans le cadre de son plan vélo et mobilité douce renforcé en 2023.

Règles pouvant s'appliquer au schéma directeur de la CCVT :

- 80% sur son réseau structurant, avec un seuil de 300K €/km (soit jusqu'à 240k€ du km).
- 30% sur le réseau structurant de la collectivité (voie verte, piste cyclable, bande cyclable et bande multifonctionnelle) avec un seuil de 300K€ /km (soit 90K€ du km).
- Jusqu'à 500K€ par ouvrage d'art sur son réseau structurant.

Synthèse des aides pouvant s'appliquer au territoire de la CCVT

Liens d'accès pour le tableau complet descriptif des aides :

https://hautesavoie.fr/wp-content/uploads/2025/03/Fiche_aide_aménagement_cyclable_v1.pdf



8. Rappel des types d'aménagements cyclables

Cette partie est un rappel des type d'aménagements. Déjà présente dans le diagnostic, elle doit servir à l'ensemble des acteurs afin de disposer d'une culture commune et partagée des différents types d'aménagements pour permettre de réaliser les choix les plus adaptés.

8.1. 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 routable minimum	Débit cycliste souhaité (par jour dans les deux sens)	Largeur routable 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 – Plaine du Fier (RD16) - Alex

- ✓ Séparé de la voirie
- ✓ Largeur de 3m
- ✓ Ligne axiale délimitant le sens de circulation
- ✗ Problématique d'entretien
- ✗ Pas de solution proposée aux piétons

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 : 3m.

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 – Voie Eugène Fournier Bidoz – Thônes

- ✓ Séparé de la voirie
- ✓ Revêtement roulant
- ✓ Largeur de 3m sans obstacles
- ✗ Barrière potentiellement dangereuse en cas de chute



Voie verte – Rue du Pré de la Foire – Thônes :

- ✓ Largeur de > 3m
- ✗ Barrières limitants l'accès à certains usagers

8.2. 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'emportierage 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 – RD909 -St-Jean-de-Sixt

- ✗ Largeur inférieure à 1m
- ✗ Risque de serrement par les véhicules motorisés dans les virages
- ✗ Interruption du marquage après le virage

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 sortie pour éviter les conflits de trajectoire.

La chaussée à voie centrale banalisée (CVCB) ou chaudiou



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

7.3. 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– (Le Grand-Bornand)

- ✓ Matérialisation de l'entrée en zone 30 par signalisation horizontale et verticale
- ✓ Rétrécissement de voirie et chicanes 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 – Rue des Clefs - Thônes

- ✓ Fermeture d'une rue commerciale du centre-ville aux flux de véhicules
- ✓ Espaces dédiés priorisant la circulation des modes actifs
- ✗ Aménagement qui s'apparente plutôt à une aire piétonne



Zone de rencontre – Rue du Pré de la Foire - Thônes

- ✓ Faible trafic
- ✗ Distinction des espaces piétons / véhicules n'incitant pas les piétons et à s'approprier la chaussée
- ✗ Caractère routier de l'aménagement

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 :



Voie Eugène Fournier Bidoz - Thônes

- ✓ Mise en impasse de la route et accès limités aux seuls ayants droits
- ✓ Faible trafic
- ✓ Projet de création d'une voie verte

7.4. 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

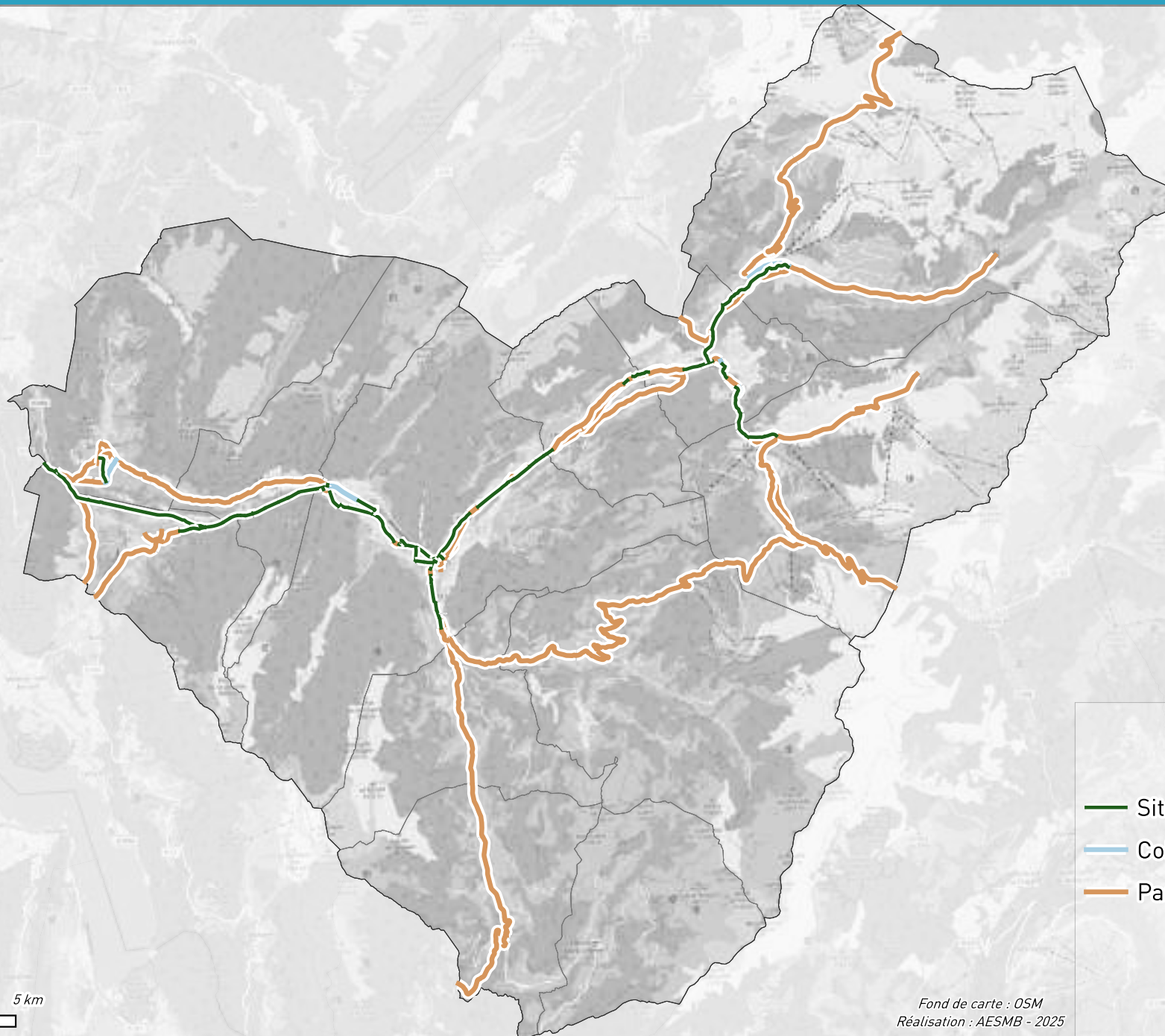
rarement graves, les conflits d'usage peuvent être fréquents et la cohabitation souvent peu agréable pour le piéton. Ceci est évidemment très dépendant du nombre de piétons et / ou cyclistes présents sur cet espace partagé.

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



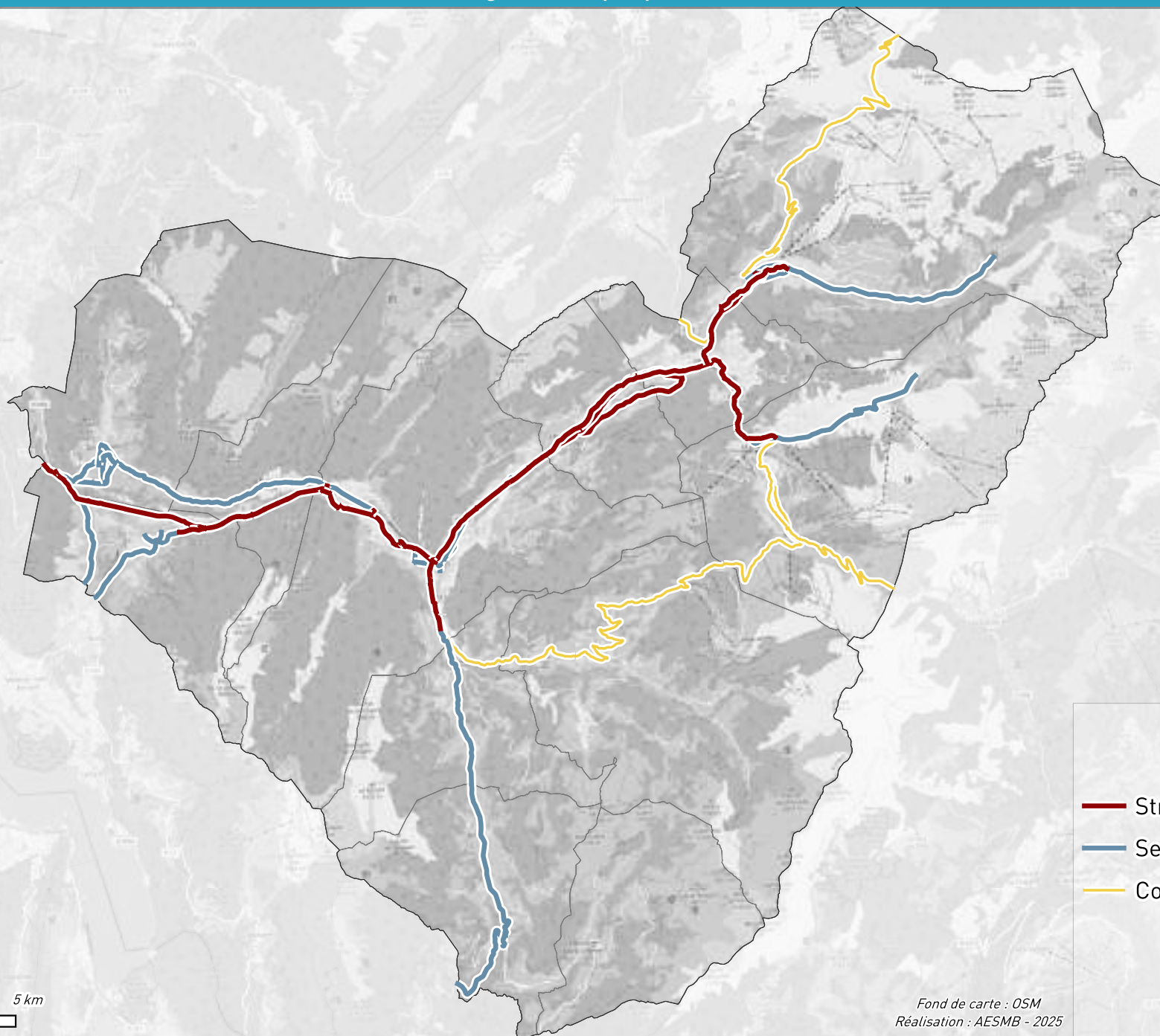
La Région
Auvergne-Rhône-Alpes





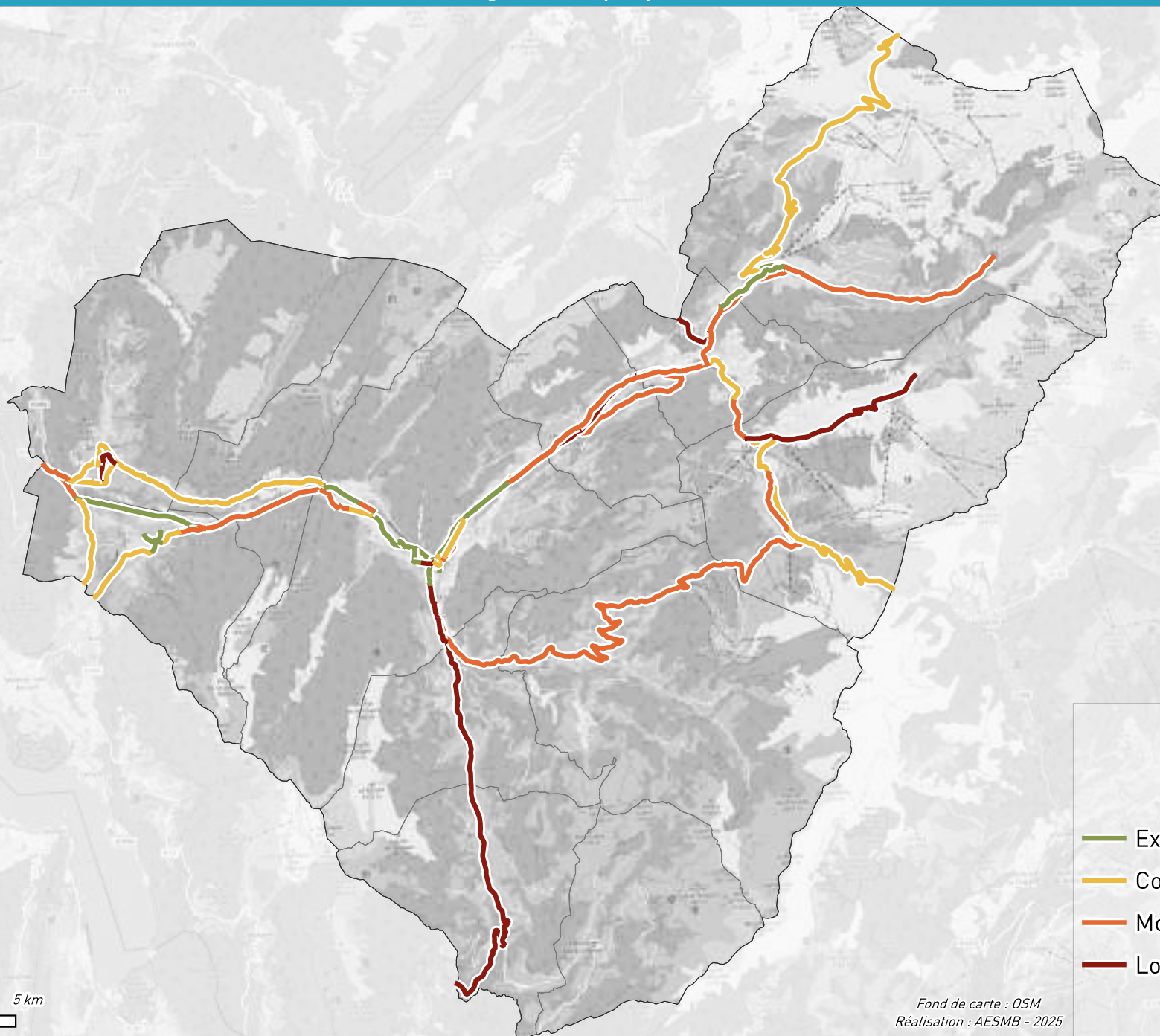
Légende :

- Site propre
- Cohabitation séparée
- Partage de voirie



Légende :

- Structurant
- Secondaire
- Cols



Légende :

- Existant / En projet
- Court
- Moyen
- Long

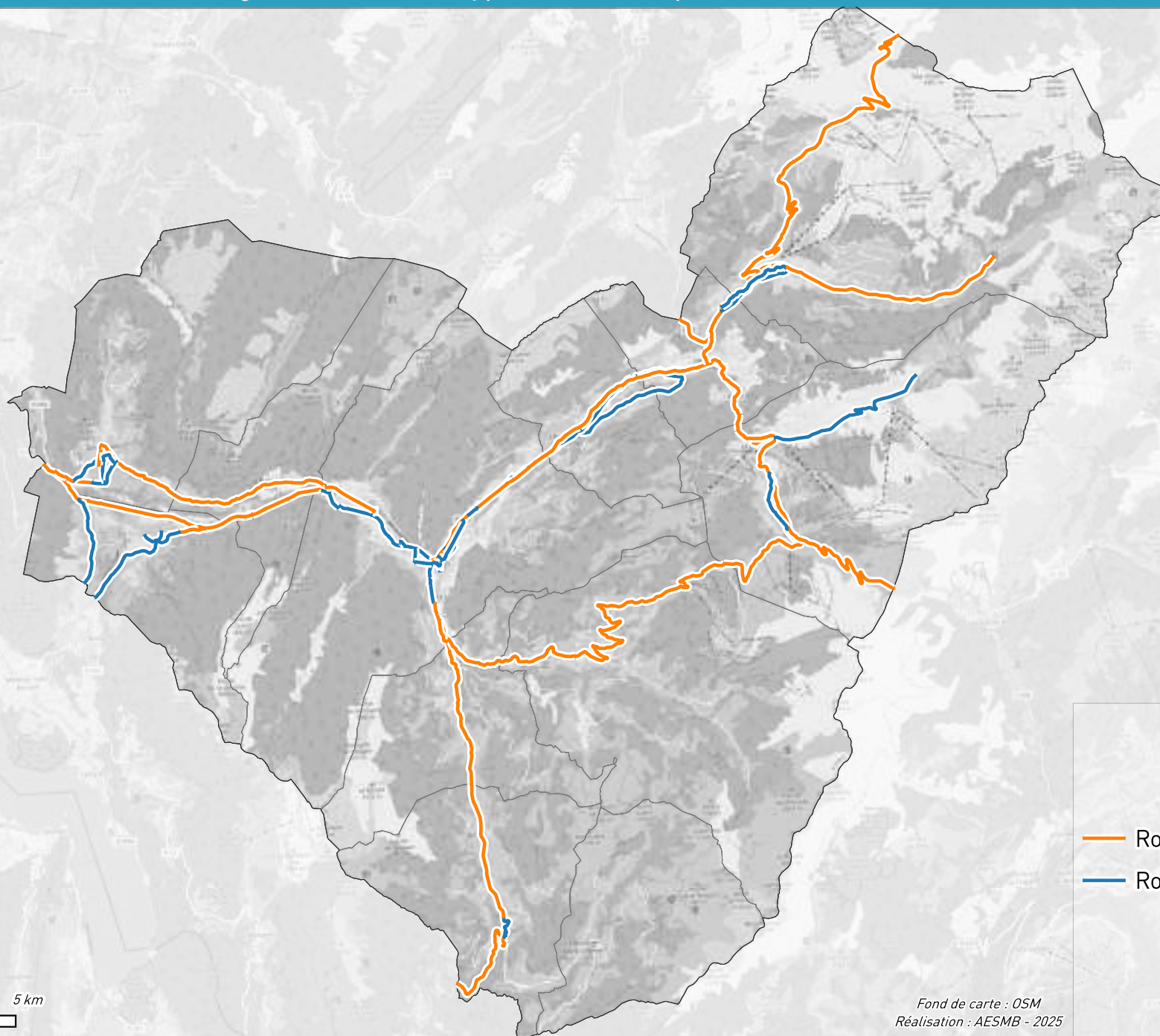
0 2,5 5 km



Fond de carte : OSM
Réalisation : AESMB - 2025

Schéma directeur des aménagements cyclables

Aménagements selon le type de route empruntée à l'échelle de la CCVT

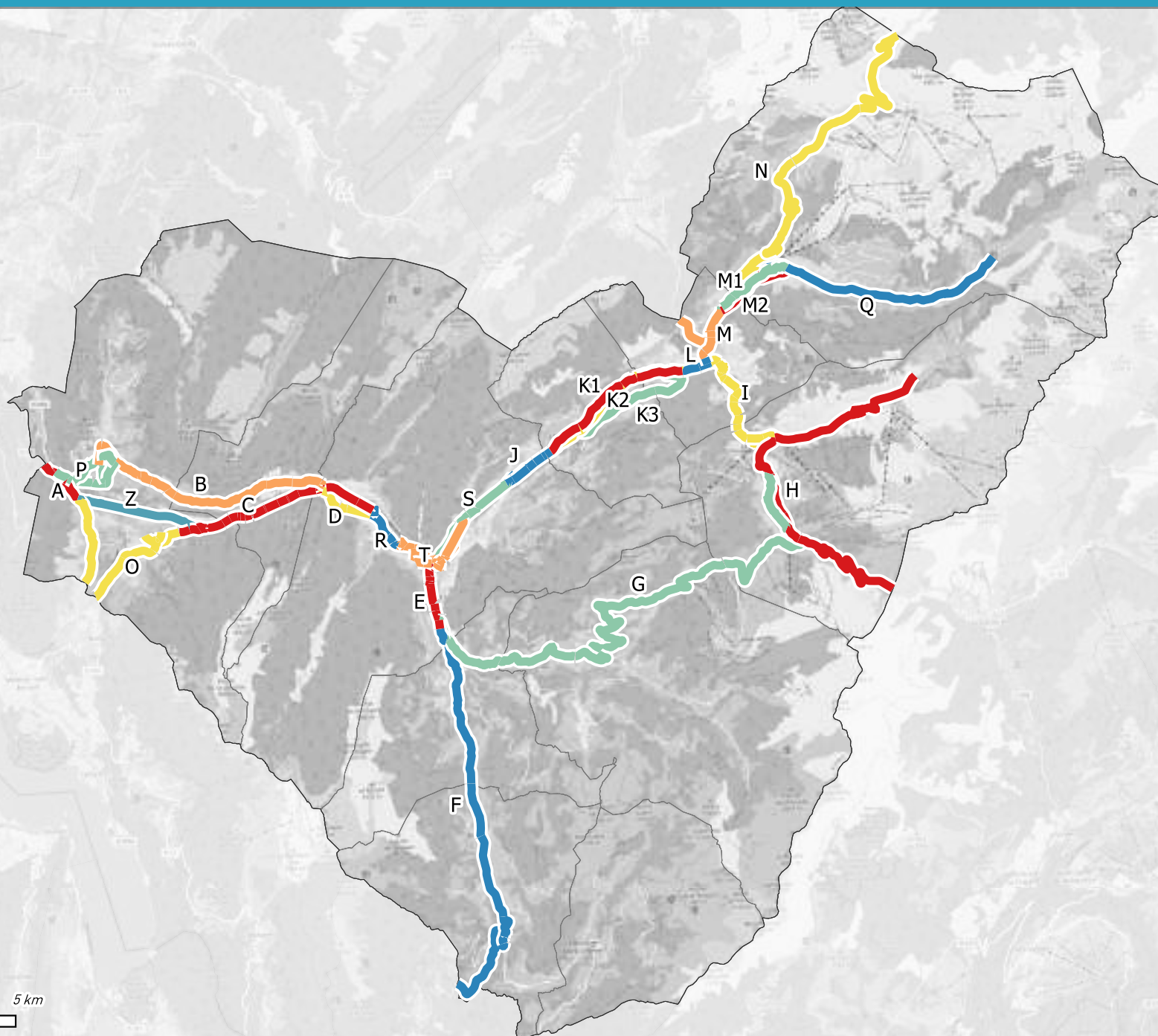


Légende :

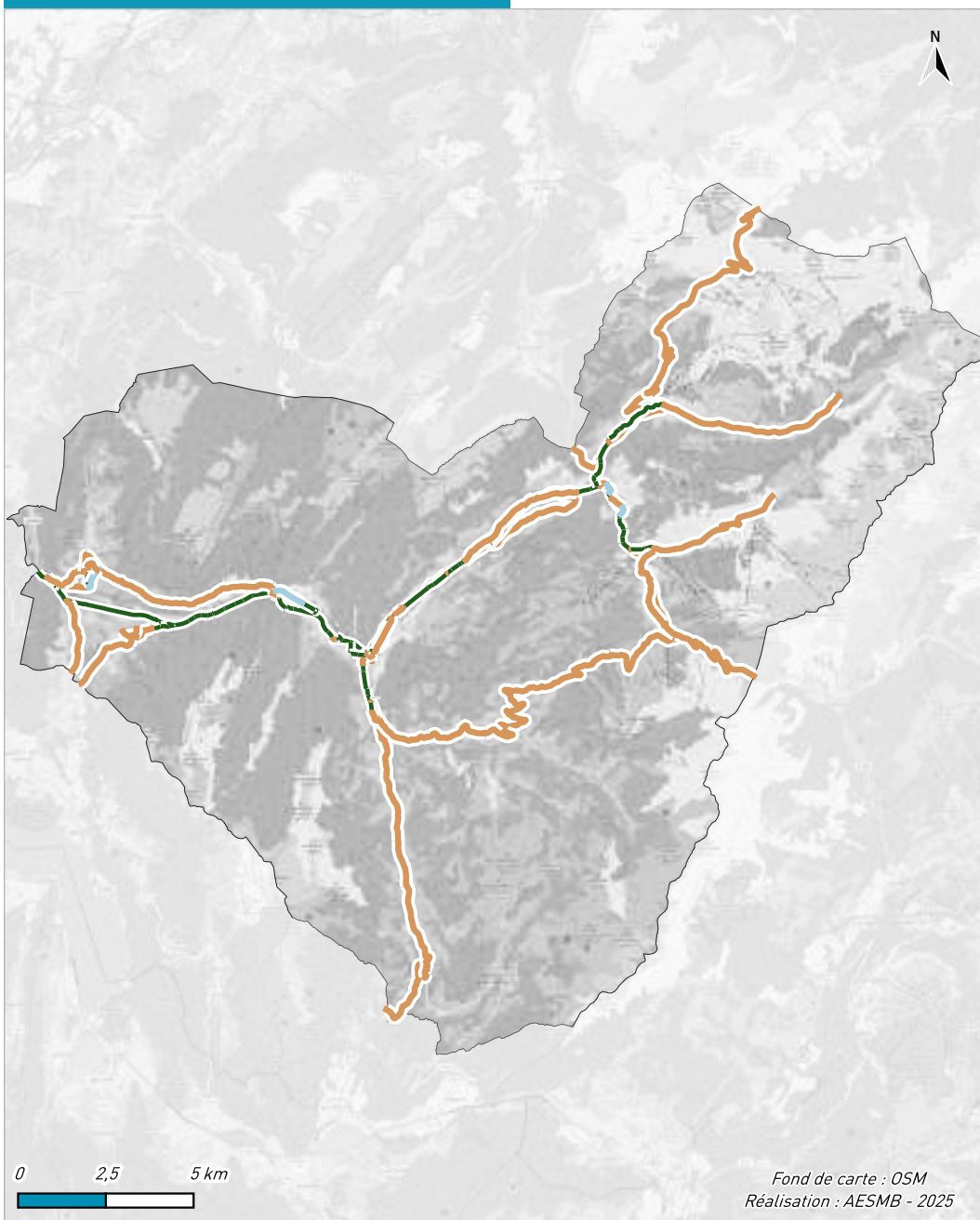
- Routes départementales
- Routes communales

0 2,5 5 km

Fond de carte : OSM
Réalisation : AESMB - 2025



CCVT

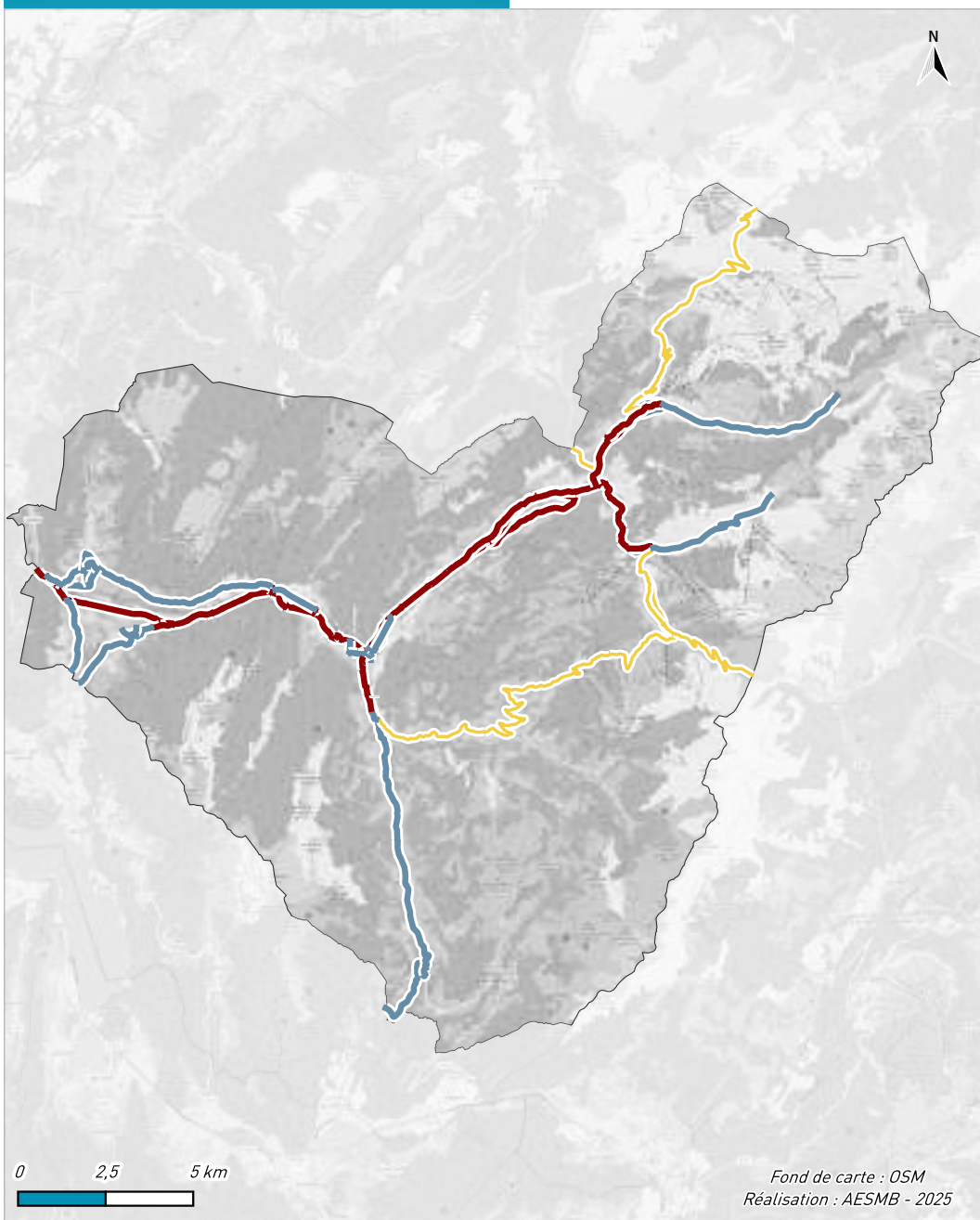


TYPLOGIE	LONGUEUR (KM)	COUT (€ - HT)
Site propre	26,2	29 029 000
Existant / En projet	10,4	18 000
A créer	15,8	29 011 000
Cohabitation séparée	3,0	54 000
Existant / En projet	1,9	34 000
A créer	1,1	20 000
Partage de voirie	92,4	975 500
Existant / En projet	1,7	500
A créer	90,7	975 000
TOTAL	121,7	30 058 500
Existant / En projet	14,0	52 500
A créer	107,7	30 006 000

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,...).

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).

CCVT

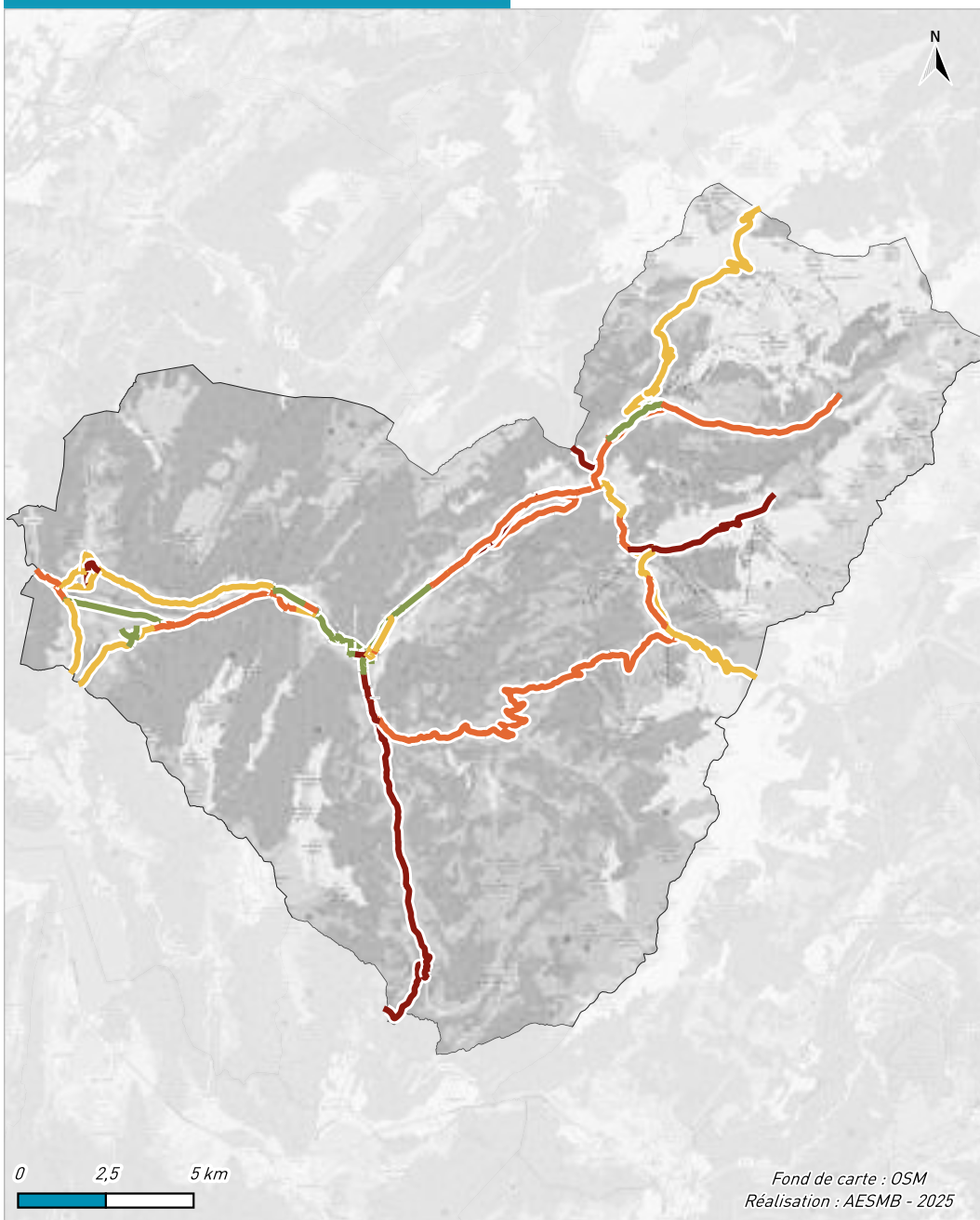


RESEAU	LONGUEUR (KM)	COUT (€ - HT)
Structurant	39,3	28 380 000
Existant / En projet	10,5	18 000
A créer	28,9	28 362 000
Secondaire	45,4	1 284 500
Existant / En projet	3,5	34 500
A créer	41,8	1 250 000
Cols	37,0	394 000
Existant / En projet	0,0	0
A créer	37,0	394 000
TOTAL	121,7	30 058 500
Existant / En projet	14,0	52 500
A créer	107,7	30 006 000

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,...).

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).

CCVT



CALENDRIER	LONGUEUR (KM)	COUT (€ - HT)
Existant / En projet	14,0	52 500
Court terme	39,0	1 799 000
Moyen terme	44,6	25 605 000
Long terme	24,1	2 602 000
TOTAL	121,7	30 058 500

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,...).

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).