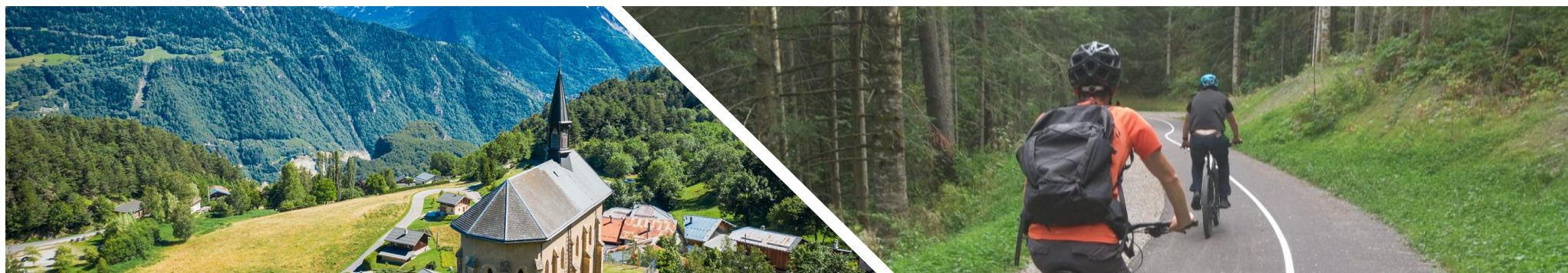




Réalisation d'un Schéma Directeur Vélo Tourisme et Mobilité du Quotidien pour l'Assemblée du Pays Tarentaise Vanoise

Plan d'action opérationnel



Introduction	Page 3
Le plan d'action opérationnel	Page 5
Boîte à outils à destination des acteurs du territoire	Page 10
• Axe 1: Créer un itinéraire cyclable de fond de vallée	Page 12
• Axe 2: Développer la pratique du vélo au quotidien sur le territoire	Page 20
• Axe 3: favoriser les pratiques de vélo loisir et tourisme	Page 41
Synthèse	Page 52
Focus par EPCI	Page 53
• Fiches tronçons par EPCI	
Annexes	Page 84
• Sources de financements	

Juillet – Nov. 2022

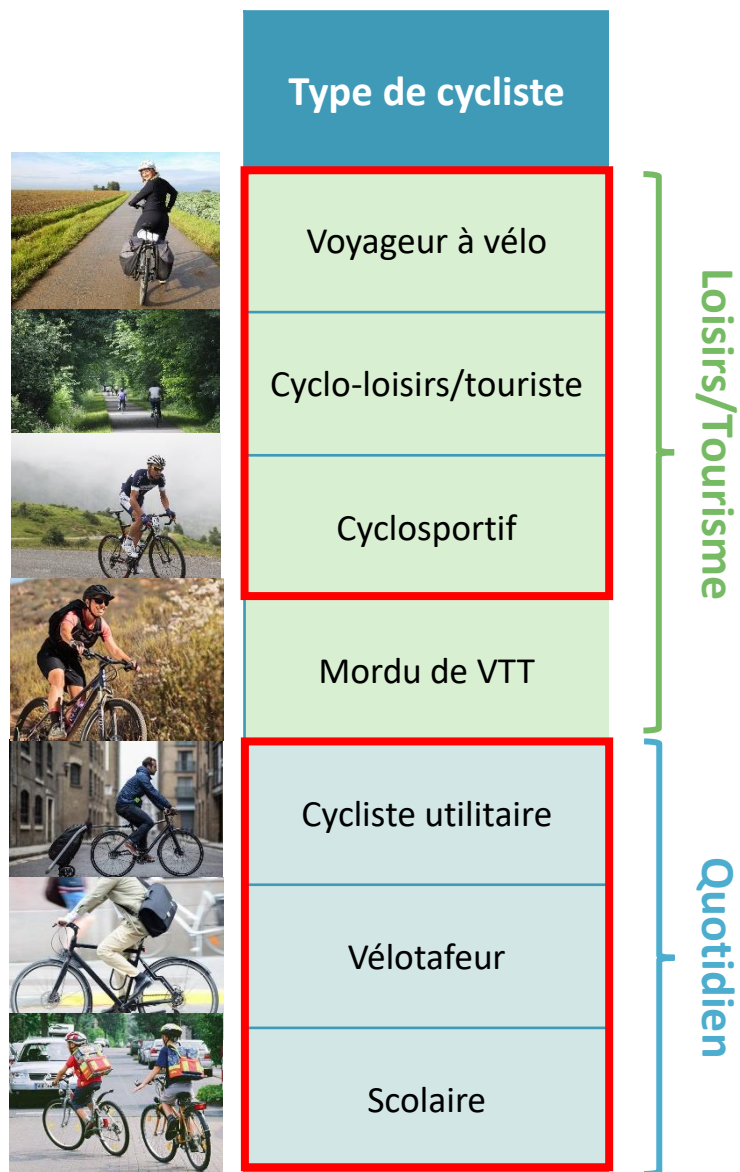
Déc. 2022 – Mars 2023

Mars – Juin 2023



Concertation tout au long de la démarche

- Visites terrain
- Enquête en ligne en septembre 2022 (631 réponses)
- Ateliers de concertation par EPCI
- Séminaire stratégique
- Entretiens avec les acteurs du territoire
- Réunions techniques



Des besoins différents selon les usages

Sécurisations ponctuelles ou limitées (ex : traversées)
 Itinéraire détournés (Vélo = Passe-temps)
 Services dédiés
 → Des pratiques déjà existantes, à valoriser

Sécurisation renforcée
 Itinéraire direct, rapide et efficace
 (Vélo = moyen de transport)
 Stationnement sécurisé
 → Des pratiques à développer

Le plan d'action opérationnel



Une boîte à outils à destination des acteurs du territoire

Liste d'actions génériques dont les différents porteurs d'actions pourront se saisir pour la mise en œuvre de celles-ci. Ces actions seront accompagnées de recommandations de mise en œuvre (méthode, partenaires, temporalité), d'une estimation de budget (investissement, exploitation et maintenance le cas échéant), de pistes de financements mobilisables, et d'indicateurs de suivi propres à l'action et au territoire



Un focus par EPCI

En concertation avec chacun des 5 EPCI du territoire, nous identifierons les actions les plus pertinentes sous maîtrise d'ouvrage de l'EPCI, et creuserons plus en profondeur les modalités précises de mise en œuvre de celles-ci



Le plan d'action

Axe 1 : Créer un itinéraire cyclable de fond de vallée

1. Coordonner la mise en place d'un itinéraire cyclable de fond de vallée avec les partenaires identifiés
2. Développer les **services vélos** autour de l'itinéraire
3. Mettre en œuvre une **communication** commune autour de l'itinéraire

Axe 2 : Développer la pratique du vélo au quotidien sur le territoire

1. Créer **des liaisons cyclables complémentaires** à l'itinéraire cyclable de fond de vallée
2. **Jalonner** les itinéraires cyclables
3. Déployer le **stationnement vélo** sur le territoire (en complément des axes 1 et 3)
4. Favoriser le développement de **services vélos** adaptés aux besoins du quotidien
5. Favoriser le développement du vélo dans les principaux **centres-bourgs**
6. Faciliter le développement **d'initiatives citoyennes** autour du vélo
7. Renforcer l'**intermodalité** vélo – mobilités partagées/transports collectifs

Axe 3 : Favoriser les pratiques de vélo loisirs et tourisme

1. Renforcer l'offre **vélo loisirs et tourisme** (aménagement et services)
2. Développer **l'itinérance à vélo**
3. Sécuriser la **pratique sportive**
4. Structurer des « **produit vélo** » tourisme
5. Organiser/développer **l'événementiel vélo** à l'échelle Tarentaise



FICHE ACTION TYPE



Contexte et objectifs de l'action



Description des mesures

- ✓ Mesure 1
 - Portage :
 - Moyens humains :
 - Coût (investissement/fonctionnement/maintenance le cas échéant) :
 - Échéance de lancement :
- ✓ Mesure 2
 - Portage :
 - Moyens humains :
 - Coût (investissement/fonctionnement/maintenance le cas échéant) :
 - Échéance de lancement :



Acteurs concernés

Mise en œuvre :

Bénéficiaires :

Partenaires :














Indicateurs et Objectifs

Indicateur de résultat	2025	2027	2032
	-	-	-

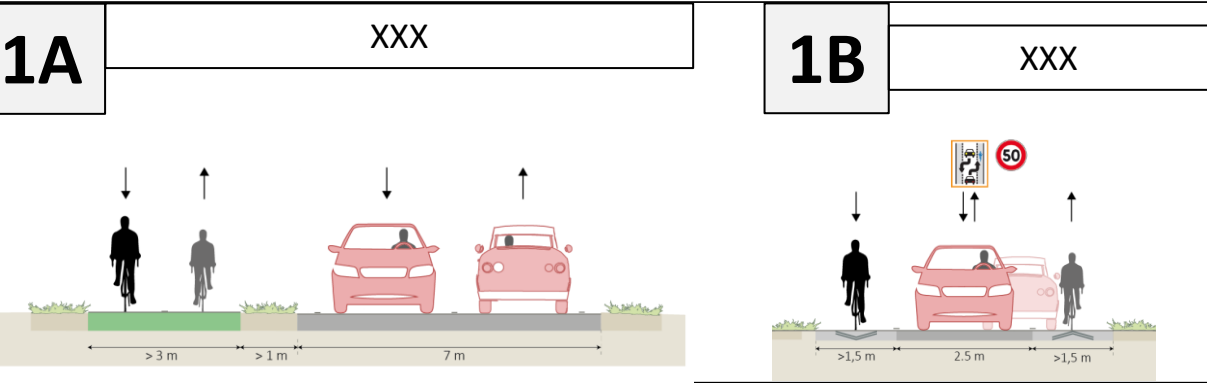


Enjeux:

N°	Longueur	Coût prévisionnel	Contraintes / Remarques	MOA
1A	x m	x €		
1B	x m	x €		

 x km	Impact :     
€ x € (hors subventions)	Faisabilité :     

Profils de voirie recommandés :



CARTE

PHOTOS / ILLUSTRATIONS

Le plan d'action opérationnel

- **Boîte à outils à destination des acteurs du territoire**
- Focus par EPCI

Action 0 : La gouvernance du Schéma Directeur Vélo



Contexte et objectifs de l'action

Compte tenu de la grande diversité d'acteurs opérant sur le territoire, et du fait que l'APTV ne pourra poster qu'un nombre restreint d'actions, **une attention particulière doit être portée à gouvernance de la mise en œuvre du Schéma Directeur Vélo.**



Description des mesures

- ✓ **Assurer une continuité voire un renforcement des moyens humains dédiés au suivi de la mise en œuvre du Schéma Directeur Vélo**
 - Portage : APTV
 - Moyens humains : 0,2 ETP
 - Échéance de lancement : 2023
- ✓ **Préciser et adopter (par délibération du conseil communautaire) une PPI vélo dans chaque communauté de communes**
 - Portage : EPCI
 - Échéance de réalisation : 2023
- ✓ **Dans chaque EPCI, assurer la coordination et l'animation de la politique cyclable sur tous les axes**
 - Portage : EPCI
 - Moyens humains : 0,2 ETP à 0,5 ETP/EPCI
 - Échéance de lancement : 2023



Acteurs concernés

Mise en œuvre : APTV ; Communes ; EPCI ; Associations d'usagers

Bénéficiaires : Usagers

Partenaires : CD73



Indicateurs et Objectifs

Indicateur de résultat	2025	2027	2032
Atteinte globale des objectifs fixés dans le plan d'action	80%	80%	80%

Axe 1 : Créer un itinéraire cyclable de fond de vallée



Contexte et objectifs

- Feissons-sur-Isère - Aigueblanche: planifié (CCVA)
- Aigueblanche – STEP Moutiers: réalisé (CCVA)
- Traversée Moutiers: planifié (CCCT)
- Moutiers – Tunnel du Siaix: planifié (CCCT)
- Tunnel du Siaix – Aime: demande de financement (COVA)
- Aime – Villaroger: réalisé (CCHT)

Objectif: créer une liaison cyclable de fond de vallée continue et reliée aux territoires voisins



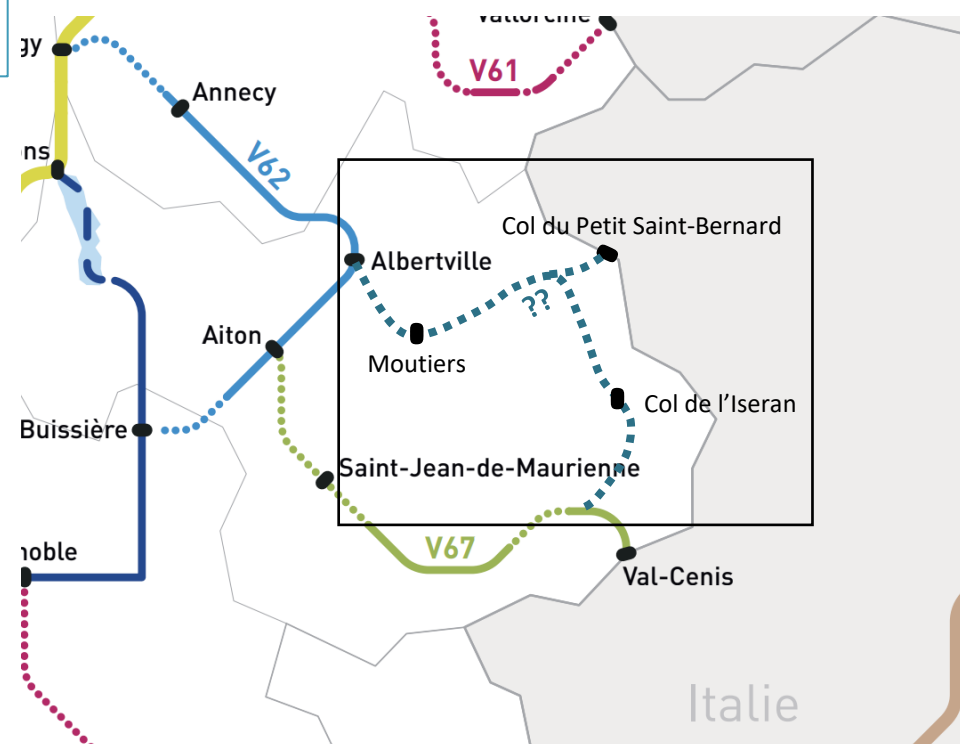
Actions à mener à court-terme

- ✓ Aménager les tronçons manquants (EPCI)
- ✓ Assurer la coordination et le suivi autour de l'axe de fond de vallée (APTV)



Indicateurs

Indicateur de résultat	2023	2030
Linéaire d'aménagement cyclable	27 km	54 km





Action 1.1 : Coordonner la mise en place d'un itinéraire cyclable de fond de vallée avec les partenaires identifiés (1/2)



Contexte et objectifs de l'action

Comme identifié dans le diagnostic, **plus de 60% des personnes résidant sur le territoire habitent à moins de 20min à VAE d'une des 5 principales communes du territoire**, et celles-ci, à l'exception de Bozel, sont toutes situées en fond de vallées de Tarentaise.

Compléter cet itinéraire structurant de fond de vallée semble donc être une priorité logique, appuyée par les retours des ateliers de concertation, de l'enquête en ligne et des différents échanges.

Cela permettrait à la fois de développer fortement le vélo du quotidien, mais aussi le tourisme et les loisirs à vélo.



Description des mesures

- ✓ **Assurer la coordination et le suivi autour de l'axe de fond de vallée (vers un comité d'itinéraire)**
 - Portage : APTV
 - Moyens humains :
 - Coût d'investissement :
 - Échéance de lancement :
- ✓ **Compléter l'itinéraire de fond de vallée en une liaison cyclable continue entre Feissons-sur-Isère et Villaroger (voir détails et calendrier prévisionnel sur la slide suivante)**
 - Portage : EPCI et communes
 - Moyens humains :
 - Coût (investissement/fonctionnement/maintenance le cas échéant) :
 - Échéance de lancement :
- ✓ **Créer un itinéraire raccordé au réseau existant (lien avec Arlysère par exemple)**
 - Portage :
 - Moyens humains :
 - Coût (investissement/fonctionnement/maintenance le cas échéant) :
 - Échéance de lancement :
- ✓ **Adhérer à l'association Vélo&Territoires**
 - Portage : APTV
 - Cotisation annuelle : 750 € (pour l'APTV)



Acteurs concernés

Mise en œuvre : Communes ; EPCI ; CD73

Bénéficiaires : Usagers

Partenaires : Communes ; EPCI ; CD73 ; Associations d'usagers

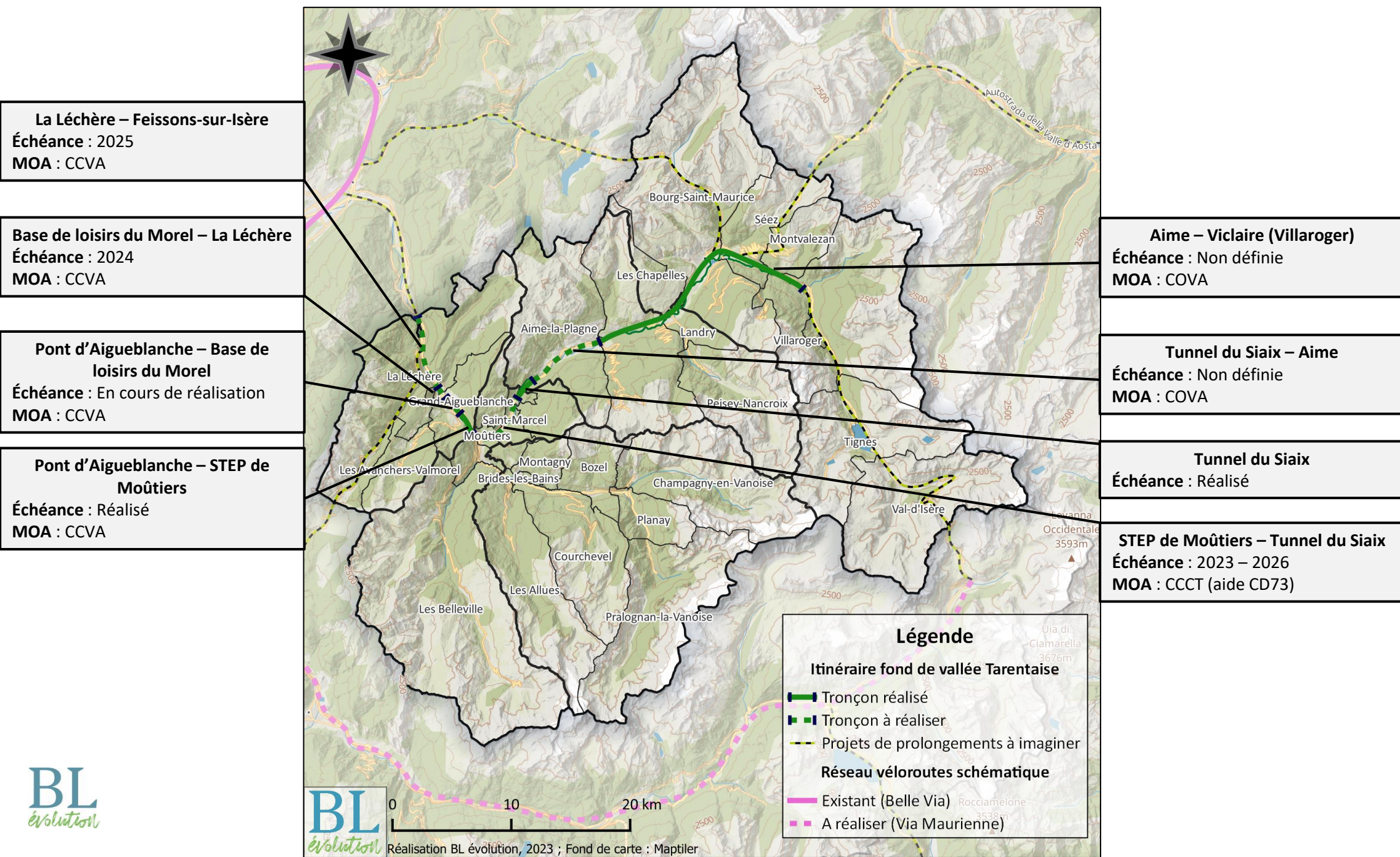


Il existe des comités d'itinéraires sur toutes sortes de véloroutes, et avec des structurations variées, quelques exemples :

- **La Vélocyssée (EV1)** : 1 303 km, comité d'itinéraire porté par Charentes Tourisme et prenant la forme d'une convention de partenariat tripartite entre les différents acteurs impliqués ;
- **La Via Fluvia (V73)** : 120 km entre Loire et Rhône, comité d'itinéraire sous la forme d'une entente intercommunale
- **La Via Allier (V70)** : 681 km, comité d'itinéraire sous forme de partenariat sur la base du volontariat, animé par la région Auvergne-Rhône-Alpes



Action 1.1 : Coordonner la mise en place d'un itinéraire cyclable de fond de vallée avec les partenaires identifiés (2/2)





Action 1.1 : Coordonner la mise en place d'un itinéraire cyclable de fond de vallée avec les partenaires identifiés

BOÎTE À OUTILS



✓ Assurer la coordination et le suivi autour de l'axe de fond de vallée (vers un comité d'itinéraire)

○ Première étape :

- Compléter de l'itinéraire en Tarentaise en assurant une cohérence d'ensemble et une lisibilité de l'itinéraire
- Entamer les démarches pour inscrire cet itinéraire aux Schémas Nationaux et Régionaux des Véloroutes et Voies Vertes ([cahier des charges du schéma national](#) ; [informations sur le schéma régional](#))
- **A NOTER** : Une inscription au Schéma Régional des Véloroutes et Voies Vertes de la région AuRA peut donner lieu à des financements régionaux

○ Deuxième étape :

- Structuration d'un comité d'itinéraire et d'une communication autour de l'itinéraire de fond de vallée
- Réflexion sur le prolongement de la véloroute aux territoires voisins (Beaufortain via le Cornet de Roselend, Maurienne via le Col de l'Iseran et/ou le Col de la Madeleine, Italie via le Col du Petit Saint Bernard)
- **A NOTER** : Un projet d'Eurovéloroute Turin – Bordeaux serait en cours de réflexion, la Tarentaise aurait toute sa place dans cet itinéraire majeur

✓ Compléter l'itinéraire de fond de vallée en une liaison cyclable continue entre Feissons-sur-Isère et Villaroger

- Compléter l'itinéraire en assurant une cohérence d'ensemble et une lisibilité de l'itinéraire

✓ Créer un itinéraire raccordé au réseau existant (lien avec Arlysère par exemple)

- **Pourquoi ?** Pour permettre une cohérence du réseau au-delà de la Tarentaise, et s'intégrer au Schémas Nationaux et Régionaux des Véloroutes et Voies Vertes

✓ Adhérer à l'association Vélo&Territoires

○ Pourquoi ?

- Intégrer un réseau national de territoires engagés sur le vélo
- Bénéficier d'un accompagnement et de documents riches (par exemples sur la formation d'un comité d'itinéraire, le jalonnement ou l'animation d'une véloroute)

- **Qui ?** L'APTV (en tant que groupement de collectivités) comme les EPCI peuvent intégrer le réseau

- **Comment ?** Toutes les informations nécessaires sont disponibles [ici](#)



Action 1.2 : Développer les services vélos autour de l'itinéraire (stationnement, aires de services, location vélo, accueil vélo)



Contexte et objectifs de l'action

Le développement du vélo (utilitaire et tourisme/loisir) le long d'un itinéraire ne dépend pas uniquement du niveau de qualité des infrastructures cyclables. En effet, les véloroutes pionnières en la matière (Vélodyssée, Viarhônga, etc.) comme les réseaux structurants métropolitains (Strasbourg, Grenoble) intègrent des services adaptés à l'usage du vélo sur ces axes.

Des exemples existent sur le territoire de l'APTV (établissements labellisés Accueil Vélo, stationnement ponctuel), mais ne sont pas suffisants pour faire de cet axe de fond de vallée un itinéraire attractif pour les cyclistes itinérants.



Description des mesures

- ✓ **Assurer un jalonnement continu sur l'ensemble du tracé**
 - Portage : EPCI
 - Moyens humains :
 - Coût d'investissement :
 - Échéance de lancement :
- ✓ **Créer des aires de services et haltes de repos**
 - Portage : EPCI
 - Moyens humains :
 - Coût (investissement/fonctionnement/maintenance le cas échéant) :
 - Échéance de lancement :
- ✓ **Développer l'intermodalité**
 - Portage : APTV (animation)
 - Moyens humains :
 - Coût (investissement/fonctionnement/maintenance le cas échéant) :
 - Échéance de lancement :



Acteurs concernés

Mise en œuvre : EPCI ; APTV

Bénéficiaires : Usagers

Partenaires : Communes ; ADEME ; Région AuRA



Indicateurs et Objectifs

Indicateur de résultat	2026	2032
Nombre d'aires de services	1	3
Nombre de haltes repos	2	3



Inspiration



Aire de service vélo sur le réseau Chronovélo à Grenoble



© Aquitaine Navigation
Aire de service vélo sur la V80



Action 1.2 : Développer les services vélos autour de l'itinéraire (stationnement, aires de services, location vélo, accueil vélo)

BOÎTE À OUTILS



✓ Assurer un jalonnement continu sur l'ensemble du tracé

- **Pourquoi ?** Permettre une lisibilité du tracé, en particulier pour les cyclistes itinérants
- **Comment ?** Suivre les indications du guide « [Jalonnement des Itinéraires et Réseaux Cyclables](#) » produit par Vélo&Territoires, et s'appuyer sur le jalonnement existant

✓ Créer des aires de services et haltes de repos

- **Pourquoi ?** Rendre l'itinéraire attractif et fonctionnel pour les usagers itinérants et loisirs.
- **Où ?** *Plusieurs endroits ont été identifiés sur le territoire lors d'échanges avec les EPCI*
 - **CCVA** : [ici](#) à côté du Pont d'Aigueblanche (sous réserve d'acquisition foncière du terrain par la collectivité)
 - **CCCT** : [ici](#) sur la Place des Victoires
- **Comment ?** L'ADEME propose des financements pour l'installation de stations services vélo via le programme « Développer le vélotourisme (informations [ici](#))

✓ Développer l'intermodalité

- cf. action 2.7

CLASSIFICATION DES ÉQUIPEMENTS VÉLO SELON LEUR IMPORTANCE, SUR LES AIRES DE SERVICES ET LES HALTES-REPOS

	AIRE DE SERVICES	HALTES - REPOS
RÉPARTITION	Tous les 20 à 30 km environ	Tous les 10 km environ
TABLE DE PIQUE-NIQUE	● ● ●	● ● ●
STATIONNEMENT VÉLO	● ● ●	● ● ●
POINT D'EAU POTABLE	● ● ●	●
SANITAIRES	● ● ●	●
RELAIS INFORMATION SERVICES	● ●	●
ABRI	● ●	●
CONSIGNE BAGAGE SÉCURISÉE	● ●	●
POUBELLES	●	●
ATELIER D'AUTO-RÉPARATION ET D'ENTRETIEN	●	●
POINT DE RECHARGES	●	●
BORNE WIFI	●	●
AIRE DE JEUX	●	●
BANC	●	●

Légende

Équipement indispensable : ● ● ●
 Équipement recommandé : ● ●
 Équipement facultatif : ●

Source: Vélo&Territoires



Action 1.3 : Mettre en œuvre une communication commune autour de l'itinéraire



Contexte et objectifs de l'action

Pour attirer des cyclistes sur son territoire, il est important d'être reconnu comme territoire cyclable en mettant en avant ses réalisations et les possibilités offertes en termes de pratique du vélo.

C'est la troisième brique permettant le développement de la pratique cyclable, et consistant en la valorisation des actions mises en place en termes d'infrastructures et de services.



Description des mesures

- ✓ **Elaborer une stratégie de communication autour du vélo**
 - Portage : Offices de tourisme de manière dissociée, puis comité d'itinéraire
 - Moyens humains : 0,2 ETP
 - Échéance de lancement : 2024
- ✓ **Sélectionner ou développer un outil commun et partagé pour la visualisation des itinéraires**
 - Portage : APTV (animation)
 - Échéance de lancement : 2025



Acteurs concernés

Mise en œuvre : EPCI ; APTV

Bénéficiaires : Usagers

Partenaires : Communes ; ADEME ; Région AuRA



Inspiration

- La vallée voisine de la **Maurienne** communique depuis 2019 sur son projet de véloroute de fond de vallée (V67), inscrite au Schéma National de l'AF3V et en cours de réalisation ;
- La **Véloroute V87 – La Vagabonde**, entre l'Allier et le Lot, inaugurée en 2022, a produit un [dépliant synthétique](#) et une [vidéo de présentation de l'itinéraire](#) ;
- La **ViaRhôna (EV17)** a produit un [kit de communication](#) clé en main pour permettre aux personnes et structures souhaitant communiquer autour de la véloroute de le faire facilement.



Action 1.3 : Mettre en œuvre une communication commune autour de l'itinéraire

BOÎTE À OUTILS



✓ Elaborer une stratégie de communication autour du vélo

- **Pourquoi ?** Permettre une lisibilité du tracé, en particulier pour les cyclistes itinérants
- **Comment ?** Suivre les indications du guide « [Jalonnement des Itinéraires et Réseaux Cyclables](#) » produit par Vélo&Territoires, et s'appuyer sur le jalonnement existant

✓ Sélectionner ou développer un outil commun et partagé pour la visualisation des itinéraires

- **Pourquoi ?** Pour faciliter la lisibilité des itinéraires cycloportifs et cyclotouristiques à l'échelle de la Tarentaise
- **Quel outil ?** Nous vous recommandons, pour éviter une démultiplication contreproductive d'outils similaires, de vous rattacher à un outil existant (les outils suivants peuvent être complémentaires) :
 - [Application Savoie Mont-Blanc](#)
 - Recensement des itinéraires sur [Komoot](#)

Axe 2 : Développer la pratique du vélo au quotidien sur le territoire



Contexte et objectifs

- **60%** de la population habite à **moins de 20min à VAE d'un centre-bourg** soit plus de 30 000 personnes
- Un manque de stationnement vélo

Objectif: faire du vélo un réel outil de mobilité du quotidien



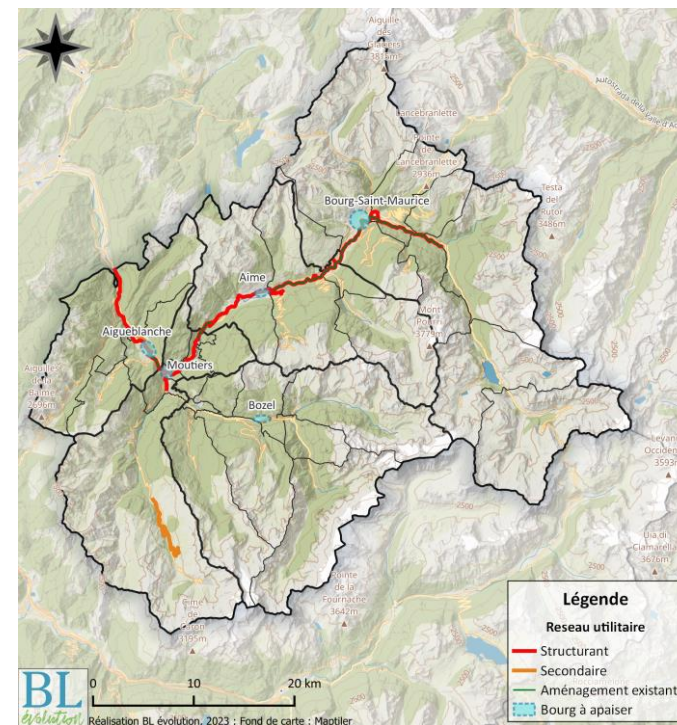
Indicateurs

Indicateur de résultat	2023	2030
Part modale vélo pour les trajets domicile-travail	0,7%	5%



Actions à mener à court-terme

- ✓ Etudes à réaliser sur les **tronçons prioritaires** (EPCIs)
- ✓ Déployer le **stationnement vélo** (EPCIs et communes)
- ✓ Aménager les **centres-bourgs** en faveur des modes actifs



Carte du réseau cyclable utilitaire
(grand format en annexes)



Action 2.1 : Créer des liaisons cyclables complémentaires à l'itinéraire cyclable de fond de vallée (1/2)



Contexte et objectifs de l'action

A l'image du réseau routier, le cycliste a besoin d'un **réseau cyclable hiérarchisé** pour se déplacer. l'itinéraire cyclable de fond de vallée est un itinéraire structurant du réseau cyclable. En complément, d'autres liaisons doivent être créées pour assurer une continuité des déplacements à vélo.



Description des mesures

- ✓ **Aménager des itinéraires en complément de l'itinéraire cyclable de fond de vallée**
 - Portage : CD73 (aménagements sur RD) ; EPCI (reste)
 - Moyens humains :
 - Coût d'investissement :
 - Échéance de lancement :
- ✓ **Relier l'itinéraire cyclable aux centre-bourgs**
 - Portage : CD73 (aménagements sur RD) ; EPCI (reste)
 - Moyens humains :
 - Coût (investissement/fonctionnement/maintenance le cas échéant) :
 - Échéance de lancement :



Acteurs concernés

Mise en œuvre : Communes ; EPCI ; CD73

Bénéficiaires : Usagers

Partenaires : Communes ; EPCI ; CD73 ; Associations d'usagers



Indicateurs et Objectifs

Voit tableau de suivi en annexes (distinction par EPCI et par type d'aménagement)



Action 2.1 : Créer des liaisons cyclables complémentaires à l'itinéraire cyclable de fond de vallée (2/2)

Le réseau quotidien/utilitaire:

80 km d'aménagements dont 27km existants

Structurant:

- Itinéraire cyclable de fond de vallée de Tarentaise (54 km de Feissons-sur-Isère à Villaroger)
- Rabattement vers l'itinéraire depuis Mâcot, Bellentre, Bonconseil, Séz
- Moutiers – Salins

Secondaire:

- Voie verte Vallée des Belleville (11km)
- Aigueblanche – Petit-cœur/Grand-cœur
- La Léchère – Petit-cœur

5 centres-bourgs à apaiser en priorité

Les critères de sélection des tronçons structurants:

1. La **distance** est réalisable à vélo pour les trajets du quotidien (<10km)
2. Le **flux potentiel** est important: au moins 200 personnes font la navette chaque jour (données: flux domicile-travail et domicile-école)
3. Le tronçon s'inscrit dans une **logique de réseau** plus global
4. Il n'y a **pas d'autre alternative sécurisée**: les routes alternatives ne permettent pas le partage de voirie (critères du Cerema non respectés)



Action 2.1 : Créer des liaisons cyclables complémentaires à l'itinéraire cyclable de fond de vallée – Entretien des aménagements

BOÎTE À OUTILS



Proposition d'estimation pour l'APTV

Aménagements séparatifs

7 000 €/km/an

Aménagements légers (dont jalonnement)

200€/km/an

Exemples :

- Itinéraire actuel de fond de vallée (27km en site propre) → 189 000 €/an
- Montées bornées correctement jalonnées et marquées d'une bande cyclable quand c'est possible (311 km) → 62 200 €/an

TABLEAU RÉCAPITULATIF et indications DE COÛTS

	Poste de dépense	Coût au kilomètre	Commentaires
Marché	Balayage	20€/km par passage pour une chaussée de 3m	De 2 à 15 fois par an, selon environnement (soit jusqu'à 2100€/km/an)
	Balayage avec aspiration	120€/km par passage pour une chaussée de 3m	
	Fauchage ou tonte	De 40 à 70€/km par passage	De 1 à 3 fois par an, selon environnement (soit jusqu'à 210€/km/an)
	Signalisation et propreté <i>Patrouillage + matériel (panneaux...)</i>	De 55€ à 170€/km/an	Variable
	Curage des fossés	Environ 1000€/km	Entre 5 et 10 ans, selon météo
Régie	Budget temps	Pour l'ensemble des travaux, entre 7 et 10h par km/an	Coût de l'heure très variable selon les sources (50€, 31€, 20€...). A rajouter à l'amortissement matériel.



Action 2.2 : Jalonner les itinéraires cyclables



Contexte et objectifs de l'action

Une signalisation de qualité permet aux cyclistes de se repérer et suivre un itinéraire cyclable sans avoir à s'arrêter à chaque intersection. Bien qu'il ne soit pas essentiel pour les trajets du quotidien, le jalonnement est indispensable pour les trajets occasionnels. Son rôle est aussi de faire le lien entre l'itinéraire cyclable et le territoire. les services disponibles à proximité, les lieux à explorer, les gares pour l'intermodalité, ou les hébergements.



Description des mesures

- ✓ **Réaliser un plan de jalonnement pour les itinéraires identifiés dans le schéma directeur vélo**
 - Portage : APTV (étude de jalonnement) ; EPCI (mise en œuvre opérationnelle du jalonnement)
 - Coût d'investissement : 3 000 €/km
 - Échéance de lancement : 2024



Acteurs concernés

Mise en œuvre : APTV ; EPCI

Bénéficiaires : Usagers

Partenaires : Département ; Associations d'usagers ; Territoires voisins



BOÎTE À OUTILS

L'association Vélo & Territoires a produit en avril 2022 un guide technique intitulé « Jalonnement des réseaux et itinéraires cyclables ». Il s'agit d'une boîte à outils pour hiérarchiser les pôles et définir les liaisons à indiquer sur un territoire.

Lien vers le guide: <https://www.velo-territoires.org/wp-content/uploads/2022/04/JALRIC-IDD.pdf>



Action 2.3 : Déployer le stationnement vélo sur le territoire



Contexte et objectifs de l'action

Le manque de stationnements sécurisés pour vélos est un frein majeur à la pratique de celui-ci (cité par 26% des répondants à l'enquête).

Il convient alors, pour développer le vélo comme outil de mobilité du quotidien, de proposer une offre de stationnement adaptée aux usages et en cohérence avec le développement des aménagements cyclables.



Description des mesures

- ✓ **Affiner les besoins en nombre d'équipements à déployer, en concertation avec les communes**
 - Opportunité: prestation de conseil pris en charge à 100% pour les collectivités s de moins de 20'000 habitants dans le cadre du programme Alvéole+ (voir annexe: Les sources de financements)
- ✓ **Déployer le stationnement vélo sur le territoire**
 - Portage : EPCI et communes (financement et installation) ; APTV (ingénierie)
 - Moyens humains :
 - Coût d'investissement :
 - Échéance de lancement : 2023



Acteurs concernés

Mise en œuvre : Communes ; EPCI ; CD73

Bénéficiaires : Usagers

Partenaires : Communes ; EPCI ; CD73 ; Associations d'usagers



Indicateurs et Objectifs

Indicateur de résultat	CCVA	CCCT	CCVV	COVA	CCHT
Consignes collectives	-	1	-	1	1
Boxs individuels	5	18	18	19	31
Arceaux	100	180	180	190	310



Action 2.3 : Déployer le stationnement vélo sur le territoire

BOÎTE À OUTILS



Adapter le type en fonction du lieu et de la durée de stationnement

Espace public, Commerces

Ecoles, entreprises

Gare, résidence

Quelques minutes

Quelques heures

Une journée ou plus

Arceaux

(3 points d'attache roues + cadre)



100€ / arceau (2 places)

Abri + Arceaux

(protégé des intempéries)



5 000 € / abri (10 places)

Abri Sécurisé

(espace sécurisé du vol et des intempéries)



Abri vélo 20 places **30 000 € / abri**
Consignes individuelles 2 places **2500 € / abri**



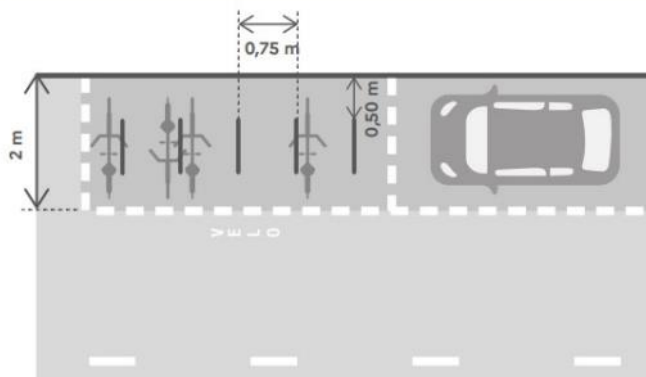
Action 2.3 : Déployer le stationnement vélo sur le territoire

BOÎTE À OUTILS

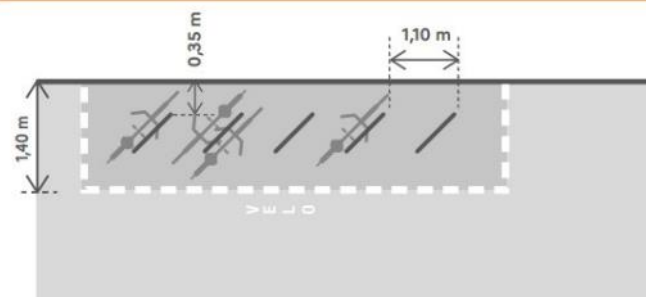


La neutralisation des places de stationnement sur l'espace public :

ORGANISATION PERPENDICULAIRE



ORGANISATION EN ÉPI

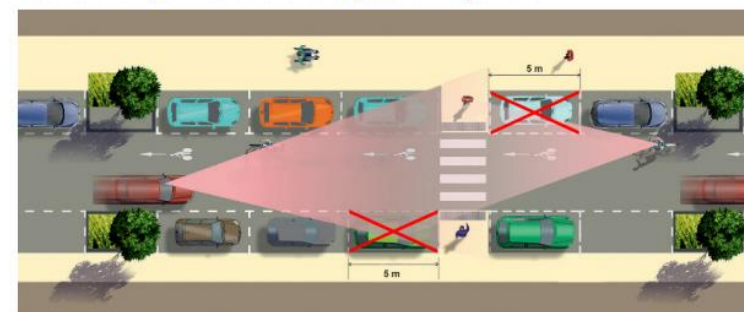


Pour plus de détails, veuillez-vous référer à la fiche du CEREMA : <https://www.cerema.fr/fr/centre-ressources/boutique/plan-actions-mobilites-actives-pama>

Art L. 118-5-1 du Code de la voirie routière « Afin d'assurer la sécurité des cheminements des piétons en établissant une meilleure visibilité mutuelle entre ces derniers et les véhicules circulant sur la chaussée, **aucun emplacement de stationnement ne peut être aménagé sur la chaussée cinq mètres en amont des passages piétons**, sauf si cet emplacement est réservé aux cycles et cycles à pédalage assisté ou aux engins de déplacement personnel. »

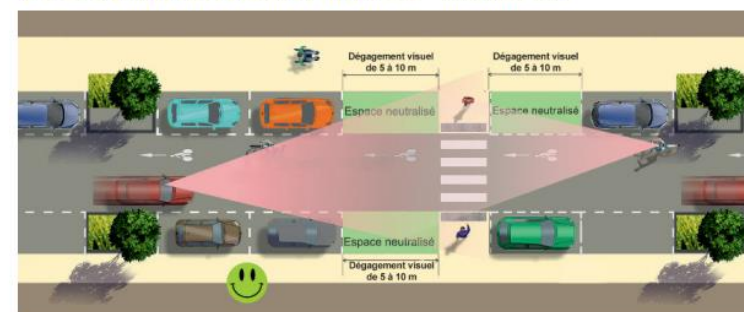
« Les dispositions du présent article sont applicables lors de la réalisation de travaux d'aménagement, de réhabilitation et de réfection des chaussées. Les travaux de mise en conformité doivent avoir été réalisés au plus tard le 31 décembre 2026. » (Article 52 de la LOM)

• Voie sens unique avec double sens cyclable - Réglementé



Suppression du stationnement motorisé en amont du passage piéton, bord droit

• Voie sens unique avec double sens cyclable - Recommandé



Suppression du stationnement motorisé en amont du passage piéton, bords droit et gauche pour la voie tous véhicules et bord droit sens réservé vélo



Action 2.3 : Déployer le stationnement vélo sur le territoire

BOÎTE À OUTILS



L'articulation avec le PLU

- Les règlements des PLU(i) respectent en général les obligations des textes de loi en reprenant les normes minimales en vigueur (cf. Code de la Construction et des Habitations)
- Souvent, on note un manque de précision sur ce que les constructeurs doivent fournir en termes de qualité de ces places : implantation, localisation, dimensionnement, couvert, à rez-de-chaussée, dans le corps bâti, sécurisé, éclairé en lumière naturelle...
- Souvent, les prescriptions pour la réalisation des parkings vélo ne sont pas assez précises ni assez poussées

Des recommandations + poussées

- Rendre les recommandations plus prescriptives en matière d'obligations de stationnement vélo sécurisé, tant le résidentiel que dans le tertiaire ou en zones d'activités : écrire de façon détaillée les normes demandées, les modes d'implantations et le niveau de prestation demandé, dans et hors des enveloppes bâties.
- Imposer l'installation de box vélos fermés (1 par famille) pour les logements collectifs
- Imposer une surface minimum de stationnement par vélo = 1,5m²/emplacement vélo* pour tout type de logement. Intégrer un pourcentage permettant d'intégrer des vélos cargos. Décrire les normes précises de réalisation dans tout immeuble collectif.

* Ce calcul devrait être celui qui s'impose, dans la mesure où les familles, les ménages possèdent tous un à plusieurs vélos : la réalité des vélos à stocker dépasse donc la norme minimale imposée par le CCH de 0,75 et 1,5 m² par logement selon leur taille. Les besoins en 2030 seront beaucoup plus importants encore qu'aujourd'hui, en particulier avec une forte poussée des VAE et une banalisation des vélos cargo pour le transport d'enfants, de charges lourdes, qui est en train d'apparaître et de croître également partout.

Rappel réglementaire

Aujourd'hui, ce sont [les articles L113-18 à L.113-20 du code de la construction et de l'habitation](#) qui constituent la base législative des obligations en matière de stationnement vélo dans les bâtiments.

[Les articles 3 et 4 de l'arrêté du 13 juillet 2016](#) précisent le nombre de places, la surface par logement, le type de stationnement.

[Le décret du 25 juin 2022](#) relatif à la sécurisation des infrastructures de stationnement des vélos dans les bâtiments vient renforcer l'arsenal législatif et réglementaire en vigueur, en introduisant l'obligation de prévoir du stationnement vélo pour des bâtiments existants lors de travaux sur le parc de stationnement automobile.





Action 2.4 : Favoriser le développement de services vélos adaptés aux besoins du quotidien (1/2)



Contexte et objectifs de l'action

Le manque de services vélo a été identifié lors des ateliers de concertation par EPCI. Aujourd'hui l'offre de services vélo sur le territoire est orientée sur les pratiques loisirs et sportive. Pourtant, certains services peuvent favoriser le développement de vélo utilitaire: location vélo longue durée, aide à l'achat, ateliers de réparation... De plus, des programmes existent pour développer le vélo à l'école et au travail.



Description des mesures

- ✓ **Mettre en place un service de vélos en location longue durée**
 - Portage : EPCI
 - Moyens humains : Suivi
 - Coût d'exploitation : 470€/an/VAE (reste à charge d'environ 225€ avec une tarification classique)
 - Coût d'investissement : 2 000 à 3 000 €/VAE
 - Échéance de lancement : 2025
- ✓ **Mettre en place une aide à l'achat de VAE**
 - Portage : EPCI
 - Moyens humains : Suivi
 - Coût : 6 000 €/an pour 30 primes par an (200€ dans la limite de 20% du coût du vélo)
 - Échéance de lancement : 2025
- ✓ **Mettre en place des ateliers participatifs de réparation vélos**
 - Portage : Associations d'usagers (mise en œuvre) ; EPCI (mise à disposition d'un local)
 - Moyens humains : Bénévolat
 - Coût : Mise à disposition de locaux
 - Échéance de lancement : 2025



Acteurs concernés

Mise en œuvre : APTV ; EPCI ; Associations d'usagers du territoire

Bénéficiaires : Usagers

Partenaires : Association Roue Libre ; Communes ; APTV ; EPCI



Indicateurs et Objectifs

Indicateur de résultat	2026
Nombre de vélos proposés en location longue durée	1 pour 1'000 hab.
Nombre d'aides à l'achat de VAE distribuées	1 pour 100 hab.
Nombre annuel d'ateliers participatifs de réparation	1 par EPCI



Action 2.4 : Favoriser le développement de services vélos adaptés aux besoins du quotidien (2/2)



Contexte et objectifs de l'action

Le manque de services vélo a été identifié lors des ateliers de concertation par EPCI. Aujourd'hui l'offre de services vélo sur le territoire est orientée sur les pratiques loisirs et sportive. Pourtant, certains services peuvent favoriser le développement de vélo utilitaire: location vélo longue durée, aide à l'achat, ateliers de réparation... De plus, des programmes existent pour développer le vélo à l'école et au travail.



Description des mesures

- ✓ **Déployer le programme Savoir Rouler à Vélo (SRAV) dans les écoles du territoire**
 - Portage : APTV et EPCI (animation)
 - Moyens humains : Animation ; Encadrement
 - Échéance de lancement : 2023
- ✓ **Communiquer autour du programme Objectif Employeur Pro-Vélo (OEPV) pour les employeurs du territoire**
 - Portage : APTV (animation)
 - Moyens humains : Communication
 - Échéance de lancement : 2023



Acteurs concernés

Mise en œuvre : APTV ; EPCI ; Associations d'usagers du territoire

Bénéficiaires : Usagers

Partenaires : Association Roue Libre ; Communes ; APTV ; EPCI



Indicateurs et Objectifs

Indicateur de résultat	2025	2027	2032
Nombre d'écoles dans lesquelles le programme SRAV est lancé	5 écoles /EPCI	80% des écoles	100% des écoles
Nombre d'établissements labellisés OEPV	A définir		



Action 2.4 : Favoriser le développement de services vélos adaptés aux besoins du quotidien

BOÎTE À OUTILS



✓ Mettre en place un service de vélos en location longue durée

○ Pourquoi ?

- Pour permettre une implication citoyenne sur le sujet du vélo du quotidien sur le territoire, et ainsi avoir des interlocuteurs identifiés pour co-construire des projets autour du vélo
- Favoriser l'organisation d'ateliers de réparation
- Essaimer la culture vélo sur le territoire

○ Comment ?

- S'appuyer sur ce qui existe ailleurs :
 - l'expérience d'autres associations ([Roue Libre](#) à Chambéry et Albertville, Chambéry, Aix-les-Bains et Montmélian, [Roule&Co](#) à Annecy)
 - monter une antenne de l'association Roue Libre sur le territoire
- Mettre à disposition des locaux pour l'association (Tiers-lieu [Antropia](#) à Aime ; [Jetzyplu](#) à Bourg-Saint-Maurice ; projet à Val d'Isère)

✓ Mettre en place des ateliers participatifs de réparation vélos

- S'inspirer des [Vélobricolades](#) de l'association Roue Libre

✓ Déployer le programme Savoir Rouler à Vélo (SRAV) dans les écoles du territoire

- Se fournir en vélo via une association locale, ou via l'association Roue Libre (contact déjà amorcé par Bourg-Saint-Maurice)
- Contacter les associations d'usagers et les clubs cyclistes pour proposer une formation au Brevet Initiateur Mobilité à Vélo (IMV), informations [ici](#), formation encadrée par la FUB

✓ Communiquer autour du programme Objectif Employeur Pro-Vélo (OEPV) pour les employeurs du territoire

- Informations complètes sur le programme disponibles [ici](#)



Action 2.5 : Favoriser le développement du vélo dans les principaux centres-bourgs



Contexte et objectifs de l'action

La plupart des services sont concentrés dans les principaux centres-bourgs à savoir: Aigueblanche, Moûtiers, Bozel, Aime et Bourg-Saint-Maurice. Ceux-ci ont été pensés pour la voiture et il est aujourd'hui difficile d'y circuler à vélo. Améliorer la cyclabilité passe notamment par une **révision des plans de circulation aujourd'hui en vigueur**. Ces plans de circulation devront notamment **faciliter la mise en place de dispositifs d'apaisement** (écluses avec by-pass vélo, sens unique voiture avec double sens cyclable, cédez-le-passage cycliste au feu, vélorue, zone de rencontre, plateaux colorés, aires piétonnes, hiérarchisation de la voirie, etc.).



Description des mesures

- ✓ **Engager une révision du plan de circulation des principaux centres-bourgs (Aigueblanche, Moûtiers, Bozel, Aime et Bourg-Saint-Maurice)**
 - Portage : APTV (étude) ; Communes (MOA)
 - Moyens humains :
 - Coût d'investissement :
 - Échéance de lancement :
- ✓ **Réaliser des aménagements cyclables sur les axes structurants des principales communes (Aigueblanche, Moûtiers, Bozel, Aime et Bourg-Saint-Maurice)**
 - Portage : APTV (étude) ; Communes (MOA)
 - Moyens humains :
 - Coût (investissement/fonctionnement/maintenance le cas échéant) :
 - Échéance de lancement :



Acteurs concernés

Mise en œuvre : Communes

Bénéficiaires : Usagers

Partenaires : APTV ; CEREMA



Indicateurs et Objectifs

Indicateur de résultat	2025	2027	2032
Nombre de plans de circulation révisés	2	4	5



La commune de **Morillon** en **Haute-Savoie** (679 habitants sur la commune, 3900 sur l'agglomération) a réalisé la révision de son plan de circulation. Le but: « améliorer la sécurité, harmoniser les flux et réduire les nuisances pour les riverains ». Accompagnée par un bureau d'études depuis 2020, la commune avance en **consultant largement les habitants** (questionnaire, sondage, réunions). La première étape était d'expérimenter un sens unique entre la place de l'église et l'ancien hôtel Le Morillon. Avec un taux de satisfaction de 90%, la démarche a été pérennisée. La commune a **révisé son PLU** pour prendre en compte les impacts sur l'ensemble de la voirie et adapter les infrastructures en conséquence. Elle a notamment inscrit des emplacements réservés pour la **création de cheminements piétons et de voies douces**.



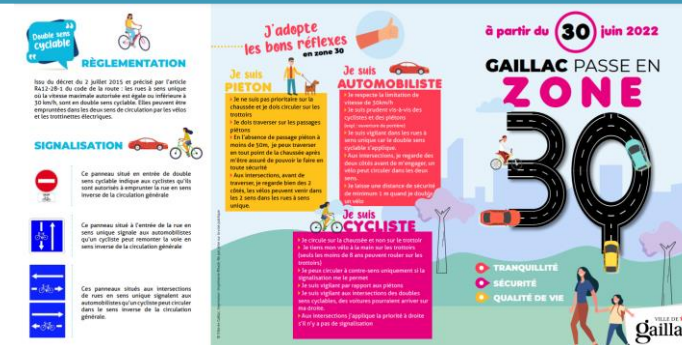
Action 2.5 : Favoriser le développement du vélo dans les principaux centres-bourgs – La zone 30

BOÎTE À OUTILS



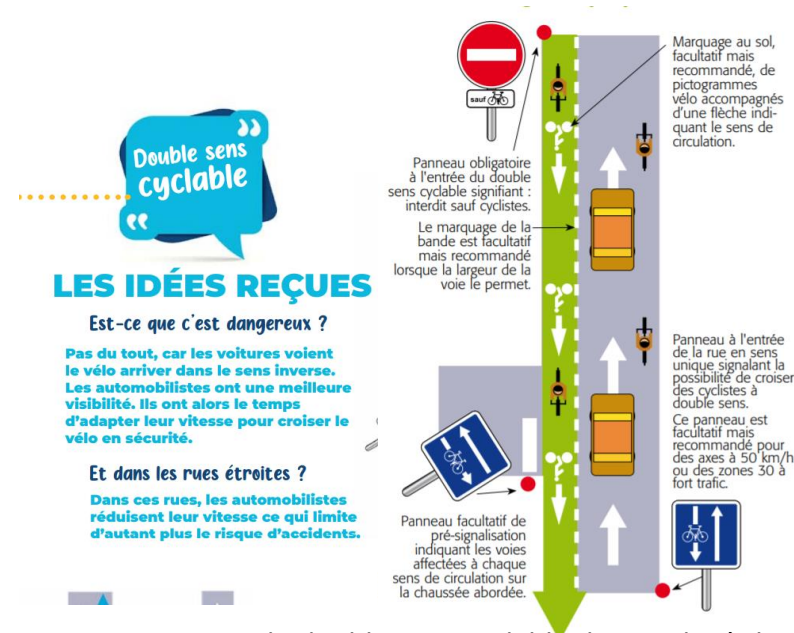
Exemples de gestion des entrées et sorties de zone 30 pour différentes intersections.

Illustrations : [Les nouveaux marquages possibles dans les zones 30](#), CEREMA, 2017



La communication et la sensibilisation sont essentielles en amont de l'instauration d'une zone 30 et pendant les premiers mois de son application.

Source : ville-gaillac.fr



En Zone 30, le double-sens cyclable devient la règle pour toutes les rues à sens unique.

Source : ville-gaillac.fr et Fédération des usagers à bicyclette.



Action 2.5 : Favoriser le développement du vélo dans les principaux centres-bourgs – La zone 30

BOÎTE À OUTILS



Marquer lisiblement l'entrée de la Zone 30 est essentiel pour garantir le respect de la limitation de vitesse. Cela peut se faire de plusieurs manières, en plus de la signalisation de police : marquage au sol, panneau informationnel, écluse ou plateau...





Action 2.5 : Favoriser le développement du vélo dans les principaux centres-bourgs – La rue scolaire

BOÎTE À OUTILS



Phase de test : Dispositif de blocage temporaire avec barrière amovible équipée d'un support de communication et agents de police pour assurer la sécurité (Source : Ville d'Orléans)



Long terme : Dispositif de blocage de long terme avec barrières pivotantes pour filtrer le passage des véhicules suivants les horaires (Source : Ville de Paris).

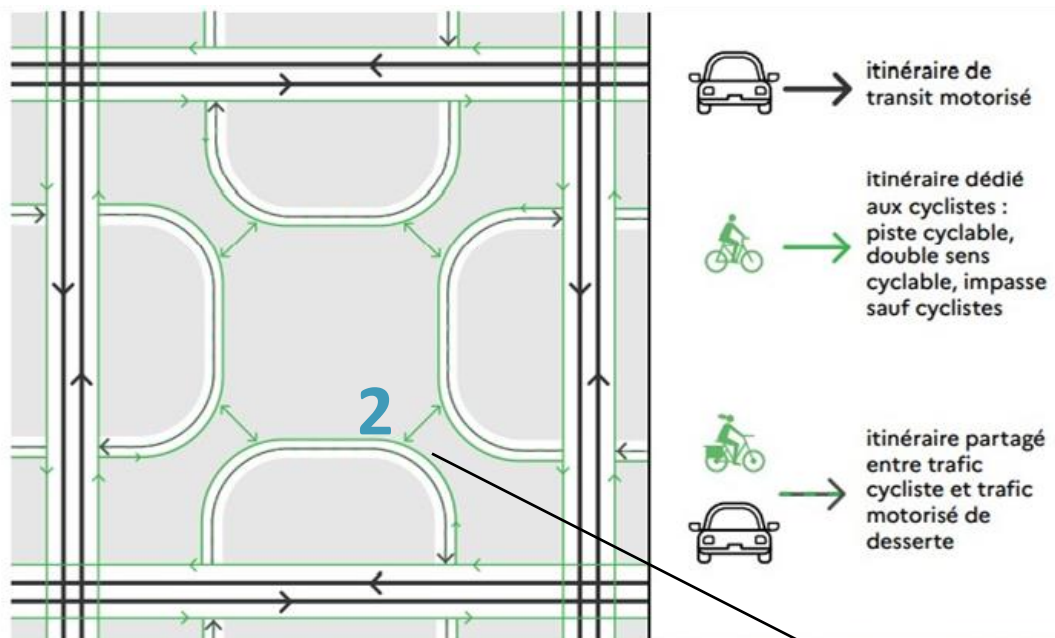


Action 2.5 : Favoriser le développement du vélo dans les principaux centres-bourgs – Hiérarchisation du réseau viaire et plan de circulation

BOÎTE À OUTILS



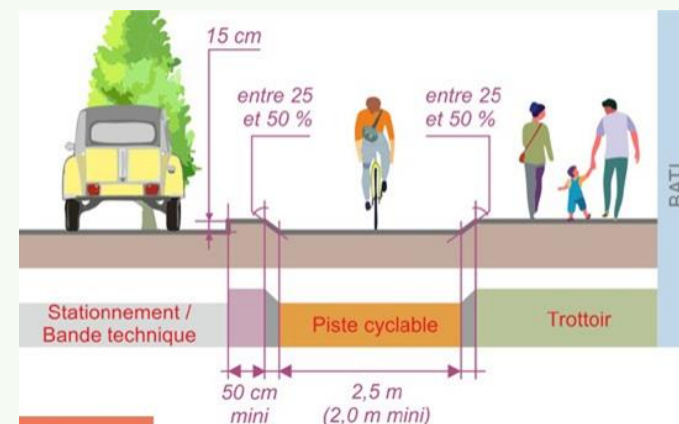
1



L'espace sur la voirie étant contraint, la hiérarchisation du réseau routier est essentielle dans le développement d'itinéraires cyclables. Elle consiste à **orienter les véhicules motorisés sur les axes de transits** tout en **apaisant les quartiers par le plan de circulation**.

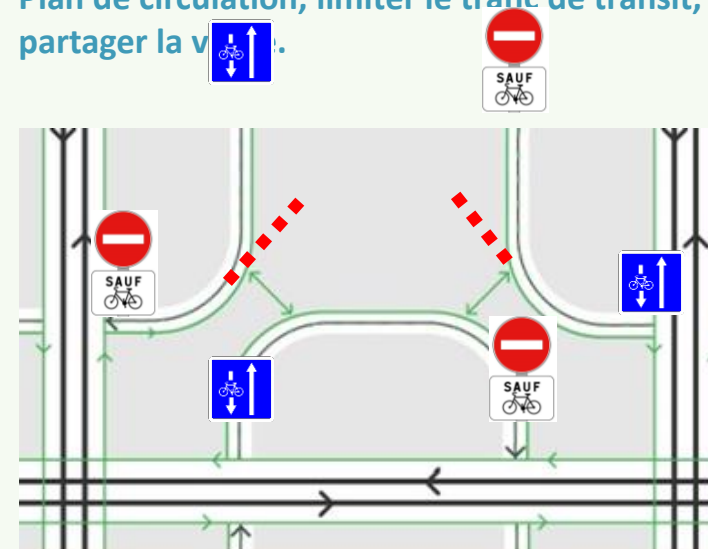
1-Axes de transits

Création de pistes cyclables



2-Axes de desserte locale

Plan de circulation, limiter le trafic de transit, partager la voirie.



■■■ Passage de piétons + vélos uniquement

Source : Cerema



Action 2.5 : Favoriser le développement du vélo dans les principaux centres-bourgs – Le plan de circulation

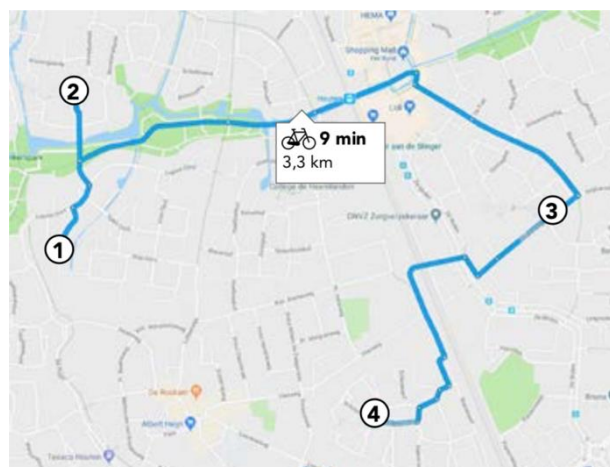
Plan de circulation de la ville de Houten - Pays-Bas



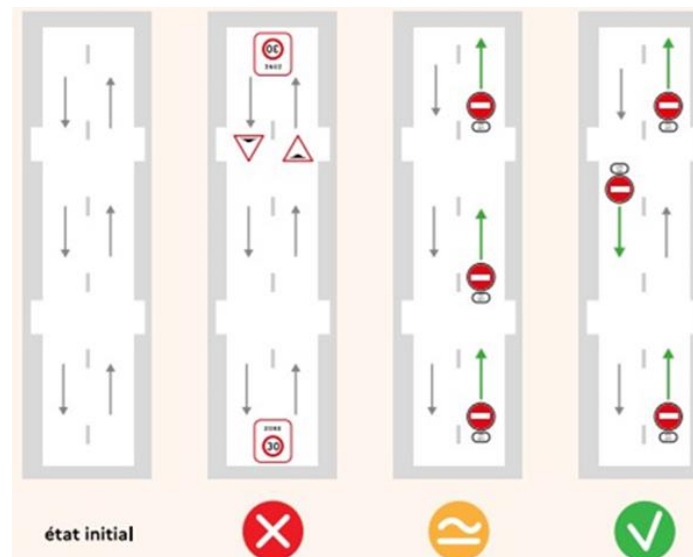
11,3 km – 24 min



3,3 km – 9 min



Dispositifs de ralentissement, obstacles aux déplacements motorisés





Action 2.6 : Faciliter le développement d'initiatives citoyennes autour du vélo



Contexte et objectifs de l'action

Pour le développement de l'usage du vélo au quotidien, favoriser la culture vélo, et permettre une co-construction constructive des réalisations cyclables du territoire, l'implantation d'initiatives citoyennes autour du vélo.

C'est un élément qui a prouvé son importance dans le développement du vélo dans tout type de territoire, et qui permet d'être au plus près des besoins des usagers, et de faciliter l'acceptation des mesures prises.



Description des mesures

✓ Favoriser l'installation d'une nouvelle association, ou d'une antenne de l'association Roue Libre, sur le territoire

- Portage : Collectif citoyen, APTV (amorçage), Roue Libre
- Moyens humains : Bénévolat
- Échéance de lancement : 2024



Acteurs concernés

Mise en œuvre : Collectif citoyen

Bénéficiaires : APTV, usagers

Partenaires : Tiers-lieux existants ou à venir (Aime, Bourg-Saint-Maurice, Val d'Isère, etc.), Roue Libre



Logo de l'association Roue Libre



Action 2.6 : Faciliter le développement d'initiatives citoyennes autour du vélo

BOÎTE À OUTILS



✓ Favoriser l'installation d'une nouvelle association, ou d'une antenne de l'association Roue Libre, sur le territoire

○ Pourquoi ?

- Pour permettre une implication citoyenne sur le sujet du vélo du quotidien sur le territoire, et ainsi avoir des interlocuteurs identifiés pour co-construire des projets autour du vélo
- Favoriser l'organisation d'ateliers de réparation
- Essaimer la culture vélo sur le territoire

○ Comment ?

- S'appuyer sur ce qui existe ailleurs :
 - l'expérience d'autres associations ([Roue Libre](#) à Chambéry et Albertville, Chambéry, Aix-les-Bains et Montmélian, [Roule&Co](#) à Annecy)
 - monter une antenne de l'association Roue Libre sur le territoire
- Mettre à disposition des locaux pour l'association (Tiers-lieu [Antropia](#) à Aime ; [Jetzyplu](#) à Bourg-Saint-Maurice ; projet à Val d'Isère)



Action 2.7 : Renforcer l'intermodalité vélo – mobilités partagées/transports collectifs

Action transverse avec les axes 1 et 3



Contexte et objectifs de l'action

Pour les déplacements en dehors des zones urbaines, les déplacements touristiques, ou encore les déplacements quotidiens longs, le vélo ne peut pas constituer l'unique solution. L'**intermodalité entre les modes actifs et les modes partagés ou transports collectifs** est donc une solution alternative à la voiture individuelle, mais celle-ci **doit offrir un niveau de service pas ou peu équivalent**.

Des solutions existent sur le territoire (emport de vélos sur des navettes, box individuels en gare, etc.), **mais restent insuffisantes pour rendre la pratique suffisamment attractive**, que ce soit pour des déplacements touristiques ou utilitaires.



Description des mesures

- ✓ **Proposer des consignes sécurisées et capacitaires au niveau des gares ferroviaires, routières, et des aires de covoiturage (transverse avec l'action 2.3)**
 - Portage : APTV (animation et coordination) ; Commune et région (MOA)
 - Échéance de lancement : 2024
- ✓ **Pérenniser, renforcer et généraliser la possibilité d'emport de vélos dans les navettes**
 - Portage : Communes (MOA)
 - Échéance de lancement : 2024
- ✓ **Engager un dialogue avec la région sur l'emport de vélos dans le TER**
 - Portage : APTV
 - Échéance de lancement :



Acteurs concernés

Mise en œuvre : Communes ; Région ; Stations

Bénéficiaires : Usagers

Partenaires : APTV



Indicateurs et Objectifs

Indicateur de résultat	2025	2027	2032
Nombre de gares et aires de covoiturage équipées de consignes sécurisées	A définir		

Axe 3 : Favoriser les pratiques de vélo loisirs et tourisme



Contexte et objectifs

- Une pratique vélo loisirs existante à renforcer
- Les grands cols assez hostiles aux vélos
- Un manque de cohérence et de lisibilité de l'événementiel vélo à l'échelle de la Tarentaise Vanoise

Objectif: faire de la Tarentaise une véritable « destination vélo »



Actions à mener à court-terme

- ✓ Marquer une **bande cyclable dans le sens de la montée** sur certaines montées bornées (EPCIs, CD73)
- ✓ Organiser la **fermeture de routes** à l'échelle de la Tarentaise Vanoise (APTV, OT et communes)
- ✓ Proposer des **vélos en libre-service** en station (Communes)



Indicateurs

Indicateur de résultat	2023	2030
Nombre de montées avec bande cyclable	0	6
Nombre d'évènements « cols réservés aux vélos »	2/an	15/an



Action 3.1 : Renforcer l'offre vélo loisirs et tourisme (1/2)



Contexte et objectifs de l'action

Les itinéraires existants sont appréciés des usagers. Ils peuvent être complétés pour renforcer la pratique.

En complément, **le développement du vélo loisirs et tourisme doit être accompagné par la mise en place de services adaptés aux usages.**

En l'occurrence, ces services devront combler les besoins suivants identifiés lors de la phase de diagnostic : monter en station avec son vélo, stationner et recharger son vélo (AE), se rendre à vélo sur les activités proposées en station et en vallée, avoir des vélos à disposition pour se déplacer dans les stations.



Description des mesures

- ✓ **Renforcer le réseau d'itinéraires existants**
 - Portage : EPCI
 - Moyens humains :
 - Coût d'investissement :
 - Échéance de lancement :
- ✓ **Promouvoir le label Accueil-Vélo auprès des acteurs touristiques du territoire (OT, hébergeurs, velocistes, site touristique...)**
 - Portage : en partenariat avec AGATE – l'Agence alpine des territoires
 - Moyens humains :
 - Coût (investissement/fonctionnement/maintenance le cas échéant) :
 - Échéance de lancement :
- ✓ **Développer les services vélos adaptés (intermodalité bus-vélo, bornes de recharge VAE, vélos libre-service en station...)**
 - Portage : Au cas par cas
 - Moyens humains :
 - Coût (investissement/fonctionnement/maintenance le cas échéant) :
 - Échéance de lancement :



Acteurs concernés

Mise en œuvre : Communes ; EPCI ; APTV

Bénéficiaires : Usagers

Partenaires : Communes ; EPCI ; CD73 ; AGATE
Associations d'usagers



Indicateurs et Objectifs

Indicateur de résultat	2023	2027	2032
Nombre de prestataires labélisés Accueil vélo	25	A définir	



Ressources

- [Guide des prestataires Accueil Vélo](#) publié en juin 2022
- Site de [France vélo Tourisme](#)





Action 3.1 : Renforcer l'offre vélo loisirs et tourisme (2/2)



Description des mesures

- ✓ **Développer des ateliers pour la prise en main de vélos en montagne**
 - Portage : Vélocistes; moniteurs vélos
 - Moyens humains :
 - Coût d'investissement :
 - Échéance de lancement :
- ✓ **Proposer des offres de location à la semaine pour les déplacements du quotidien des touristes (courses, trajet vers départs de randonnées, activités autres)**
 - Portage : OT; vélocistes
 - Moyens humains :
 - Coût (investissement/fonctionnement/maintenance le cas échéant) :
 - Échéance de lancement :
- ✓ **Tester la mise en place de flotte de vélos en libre-service dans les stations en période estivale**
 - Portage : Au cas par cas
 - Moyens humains :
 - Coût (investissement/fonctionnement/maintenance le cas échéant) :
 - Échéance de lancement :



Acteurs concernés

Mise en œuvre : Communes ; EPCI ; APTV

Bénéficiaires : Usagers

Partenaires : Communes ; EPCI ; CD73 ; AGATE
Associations d'usagers; prestataires



Indicateurs et Objectifs

Indicateur de résultat	2023	2027	2032
Nombre de stations équipées en vélos libre-service	1	5	10



Ressources

- Sorties découverte VAE
 - à La Plagne par evolution 2 ([lien](#))
 - à Naves ([lien](#))
- Sorties encadrées à brides-les-bains avec les Vélos à Hydrogène (contact: Jean-Pierre Vastel)
- Vélos en libre-service:
 - Service Getslib' aux Gets (74)
 - TIER à Val d'Isère



Action 3.2 : Développer l'itinérance à vélo



Contexte et objectifs de l'action

L'itinérance sur route est déjà bien développée et sa pratique grandissante sur le territoire, avec la Grande Traversée des Alpes. Le développement de services vélos est nécessaire pour renforcer cette pratique.

La pratique de l'itinérance hors des routes est également en plein essor, et présente un potentiel important sur la Tarentaise-Vanoise et ses alentours.

Ce développement nécessite l'intégration de services adaptés et le jalonnement de tracés dédiés.



Acteurs concernés

Mise en œuvre :

Bénéficiaires : Usagers

Partenaires :



BOÎTE À OUTILS

✓ Proposer des produits touristiques adaptés aux différents usagers: routes, gravel, VTT

- Faire un benchmark de ce qui existe sur d'autres territoires
- L'idée a émergé de développer l'itinérance en Gravel sur des cols ou itinéraires en chemin gravel, en alternative à de potentiels projets de création de pistes cyclables
- Idée de produit itinérance VTT Tarentaise / Maurienne : Un circuit reliant les portes du Parc National de la Vanoise, et proposant un mix vélo/randonnée, et un service de transport de bagages du type [La Malle Postale](#)
- Proposer un service de bagagerie orienté pour les cyclistes itinérants (bagagerie existante à Bourg-Saint-Maurice, projet de bagagerie à Val d'Isère)



Action 3.3 : Sécuriser la pratique sportive (1/2)



Contexte et objectifs de l'action

La pratique sportive est aujourd'hui déjà très développée sur le territoire, avec plusieurs montées bornées, des cols mythiques, et un accueil annuel (ou presque) du Tour de France. Cette pratique se fait cependant pour l'essentiel en partageant la route avec les voitures, à des endroits où la visibilité est parfois restreinte et l'espace contraint. Afin de sécuriser les usagers et de permettre la pratique par le plus grand nombre, il apparaît donc essentiel de mener une action dans ce sens.



Description des mesures

- ✓ **Marquer une bande cyclable dans le sens de la montée sur les montées bornées**
 - Portage : CD73, MOA EPCI ou Commune
 - Moyens humains :
 - Coût d'investissement : 15€/ml soit 4 665 000 € pour les 311 km de montées bornées (fourchette haute qui correspond au marquage d'une bande sur l'ensemble des montées bornées, hors portions réservés aux vélos comme le col de la Loze. Détails page suivante)
 - Échéance de lancement :
- ✓ **Jalonner des boucles cycloportives sur des routes peu circulées par les voitures**
 - Portage : EPCI
 - Moyens humains :
 - Coût (investissement/fonctionnement/maintenance le cas échéant) :
 - Échéance de lancement :
 - Exemples:
 - *Pour la montée à Tignes: orienter les cyclistes sur la D87B vers Boissière puis au rond-point création d'une bande cyclable jusqu'à Tignes (6,2 km) .*
 - *Entre Aime et Bourg Saint Maurice, détourner les flux des cycloportif vers la D220 pour limiter les conflits d'usage sur la voie verte*



Acteurs concernés

Mise en œuvre : CD73, EPCI, Communes

Bénéficiaires : Usagers

Partenaires : Communes ; EPCI ; CD73 ; Associations d'usagers

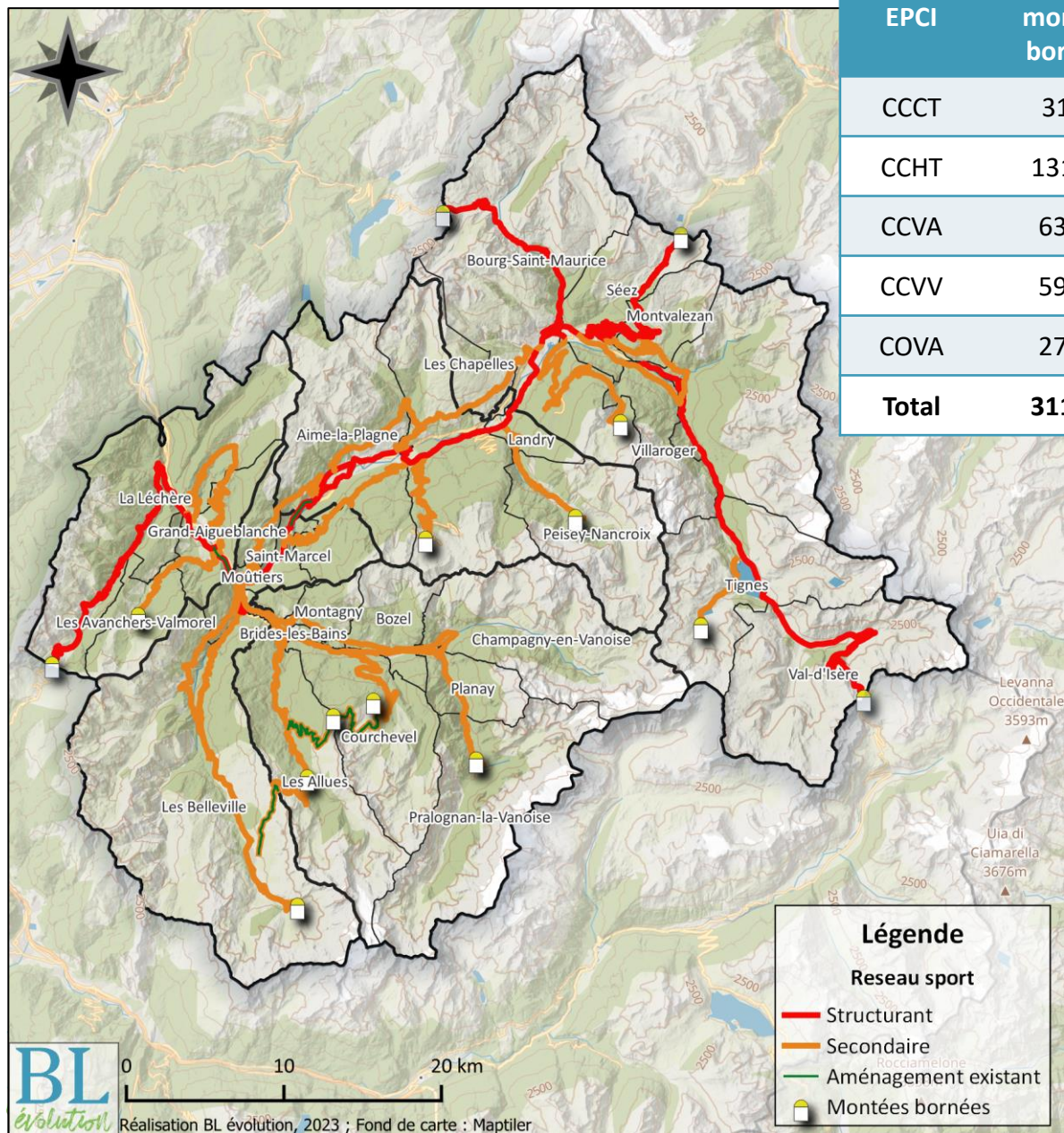


Indicateurs et Objectifs

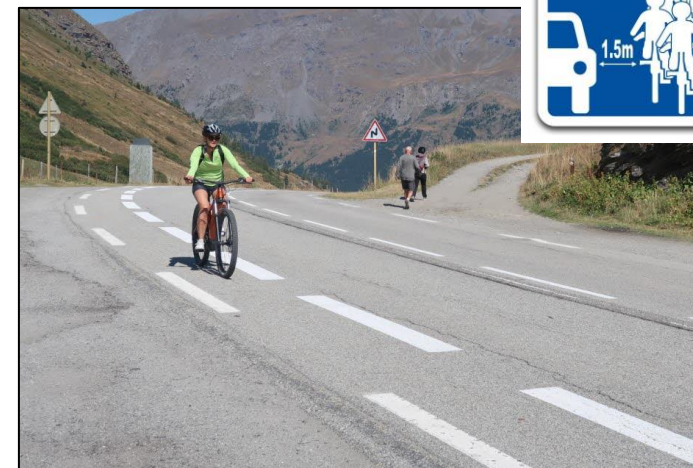
Indicateur de résultat	2025	2027	2032
Nombre de montées bornées sur lesquelles une bande cyclable a été réalisée	6	10	14



Action 3.3 : Sécuriser la pratique sportive (2/2)



EPCI	Linéaire des montées bornées
CCCT	31 km
CCHT	131 km
CCVA	63 km
CCVV	59 km
COVA	27 km
Total	311 km



Bande cyclable sur le Col du Mont-Cenis
Crédits photo: Le Dauphiné Libéré

Aménagement envisagé:

Marquage d'une bande cyclable dans le sens montant sur les principales montées bornées + panneaux de dépassement des cyclistes à 1,50m à destination des automobilistes

Routes concernées :

- Col de l'Iseran: largeur variable
- Col de la Madeleine: envisageable au-delà de Celliers
- Col du Petit St Bernard: route large (ancienne RN)
- Cormet de Roselend: envisageable à partir du Crêt Bettex
- Les Belleville par la RD117 (marquage de partage de la voirie sur RD96)
- La Plagne
- Les Arcs
- Courchevel
- Méribel

Lorsque la largeur ne permet pas de tracer une bande cyclable, il est possible de maintenir la continuité cyclable avec des pictogrammes vélos



Action 3.3 : Sécuriser la pratique sportive

BOÎTE À OUTILS



✓ Marquer une bande cyclable dans le sens de la montée sur les montées bornées

- Faire un recensement des montées bornées sur lesquelles c'est possible
 - **Quels critères ?** Largeur de chaussée de 8m minimum
- Lorsque ce n'est pas possible assurer une continuité du marquage (pictogrammes vélo au sol + signalisation de partage de la voirie)
- Construire un échéancier de réalisation sur cette base en croisant impact (vis-à-vis du besoin des usagers) / faisabilité → travail conjoint avec les clubs cycloportif du territoire

✓ Jalonner des boucles cycloportives sur des routes peu circulées par les voitures

- Sur les boucles existantes (boucles Savoie-Mont Blanc) : Renforcer le marquage de partage de la voirie
- Evaluer avec les associations cycloportives du territoire le besoin de jalonner des boucles complémentaires, essentiellement dans une optique de diversification des niveaux (les circuits actuels s'adressant essentiellement à des cyclistes confirmés)



Action 3.4 : Structurer des « produits vélo » tourisme



Contexte et objectifs de l'action

La stratégie tourisme de l'APTV met largement en avant les atouts du territoire pour les activités de pleine nature. Elle valorise dans ce cadre les itinéraires cyclables du territoire, en particulier les itinéraires VAE. Ces itinéraires ne constituent pas un produit complet pour les touristes. De plus, d'autres produits peuvent être créés pour toucher un public plus large (sportifs, familles, voyageurs en itinérance...).



Description des mesures

- ✓ **Réaliser une étude marketing pour identifier les produits à développer et les cibles**
 - Portage : APTV (étude)
 - Moyens humains :
 - Coût d'investissement :
 - Échéance de lancement :
- ✓ **S'engager dans une démarche de labellisation pour mettre en avant l'offre cyclable du territoire**
 - Labels:
 - FFC (espace cycloport)
 - Territoire vélo FFV
 - Portage : Offices de tourisme ; APTV
 - Coût (investissement/fonctionnement/maintenance le cas échéant) :
 - Échéance de lancement :



Acteurs concernés

Mise en œuvre : APTV ; OT

Bénéficiaires : Usagers

Partenaires : ADEME



Indicateurs et Objectifs

Indicateur de résultat	2025	2027	2032
Nombre d'EPCI labellisés Territoire Vélo	2	4	5



Ressources



À vélo tout est plus beau !



Action 3.5 : Organiser et coordonner l'événementiel vélo à l'échelle de la Tarentaise



Contexte et objectifs de l'action

La stratégie tourisme de l'APTV met largement en avant les atouts du territoire pour les activités de pleine nature. Elle valorise dans ce cadre les itinéraires cyclables du territoire et les services proposés. Des événements cyclistes existent déjà: accueil du Tour de France, cols fermés à la circulation certaines matinées (Col de l'Iseran fermé une fois par an). Toutefois l'offre manque de cohérence et de lisibilité à l'échelle de la Tarentaise Vanoise.



Description des mesures

- ✓ **Centraliser les événements vélo à l'échelle de la Tarentaise pour une meilleure coordination d'ensemble**
 - Portage : APTV (animation)
 - Échéance de lancement : 2024
- ✓ **Organiser des événements de promotion du vélo**
 - Portage : APTV (coordination d'ensemble) ; Acteurs vélo et tourisme du territoire (mise en œuvre)
 - Coût d'investissement :
 - Échéance de lancement : 2024
- ✓ **Organiser la fermeture de routes à l'échelle de la Tarentaise Vanoise**
 - Portage : EPCI ; Communes ; Offices de tourisme ; AF3V
 - Moyens humains :
 - Coût (investissement/fonctionnement/maintenance le cas échéant) :
 - Échéance de lancement : 2024



Acteurs concernés

Mise en œuvre : EPCI ; Communes ; Offices de tourisme ; APTV

Bénéficiaires : Usagers

Partenaires : Communes ; EPCI ; CD73 ; Associations d'usagers ; AF3V ; FFCT



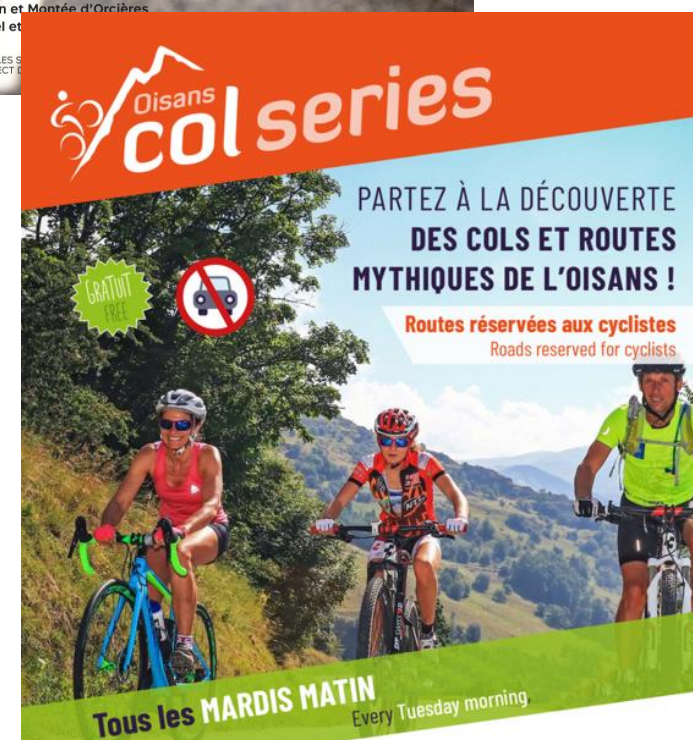
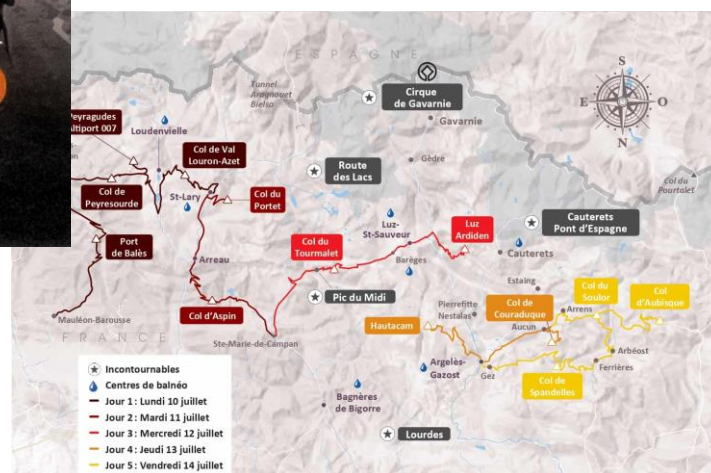
Indicateurs et Objectifs

Indicateur de résultat	2025	2027	2032
Nombre annuel de jours de fermeture de cols	10	15	20



Action 3.5 : Organiser et coordonner l'événementiel vélo à l'échelle de la Tarentaise

Des exemples sur d'autres territoires de montagne





Action 3.5 : Organiser et coordonner l'événementiel vélo à l'échelle de la Tarentaise

BOÎTE À OUTILS



✓ Centraliser les événements vélo à l'échelle de la Tarentaise pour une meilleure coordination d'ensemble

- Co-construction du calendrier avec les acteurs du tourisme et les communes
- Utilisation d'un calendrier partagé

✓ Organiser des événements de promotion du vélo

- Capitaliser sur l'existant à recenser et objectiver
- Organiser de nouveaux événements de promotion des motilités alternatives :
 - **Quoi ?** Tests de VAE, Speed pedelecs et autres véhicules intermédiaires sur route fermée ; Challenges covoiturage, Parades à vélo, etc.
 - **Pourquoi ?** Promouvoir les mobilités alternatives comme modes de déplacements utilitaires
 - **Exemples :**
 - [Salon des véhicules intermédiaires](#) dans le cadre de l'[eXtrême défi](#), porté par l'ADEME et la Fabrique des Mobilités
 - « Véloration » (parade à vélo), organisée avec des associations citoyennes : exemples à [Issoire](#), [Albertville](#), [Chambéry](#)
- Organiser des journées sans voitures en station et dans les principales communes :
 - **Quoi ?**
 - **Exemples :**

✓ Organiser la fermeture de routes à l'échelle de la Tarentaise Vanoise

- Accompagner l'AF3V sur son projet « *Friendly Pass Bike* » :
 - **Quoi ?** Fermeture de certains cols le matin entre 7h et 10h
 - **Sur quelle période ?** De mi-juillet à mi-août
 - **A partir de quand ?** Été 2024
 - **Pourquoi ?** Lisibilité pour tous les usagers, sécurité des cyclistes pour monter « à la fraîche » en pleine saison, et gêne moindre des automobilistes et motards
- Imaginer un challenge sur l'été, à l'image de la [Moutain Collection](#) en Maurienne sur tout l'été ou la [Tournées des grands cols](#) dans les Hautes Alpes sur une semaine

Le plan d'action opérationnel

- Boîte à outils à destination des acteurs du territoire
- **Focus par EPCI**

Le plan d'action opérationnel

- **Focus par EPCI**

CCCT

CCHT


CCVA

CCVV


COVA

- Enjeux:
- Proposer une alternative à la D915 très circulée
 - Dénivelé important (+200m) et pente raide dans Salins, plutôt dédiée à un usage sportif ou avec un VAE
 - Partage de la voirie à organiser

N°	Longueur	Coût prévisionnel	Contraintes / Remarques	MOA
1A	5 200 m	15€/ml 3 intersections 5,2 km de marquage	Jalonnement vertical et horizontal (pictogrammes vélos) + signalétique de partage de voirie	CCCT




5,2 km




78 000 € *(hors subventions)*

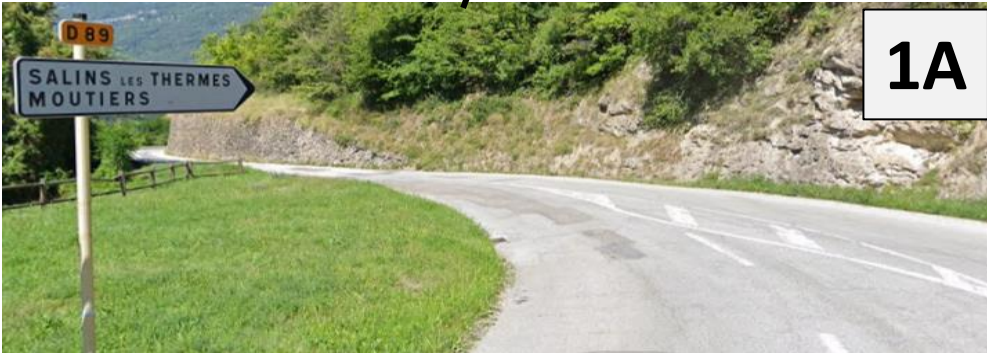
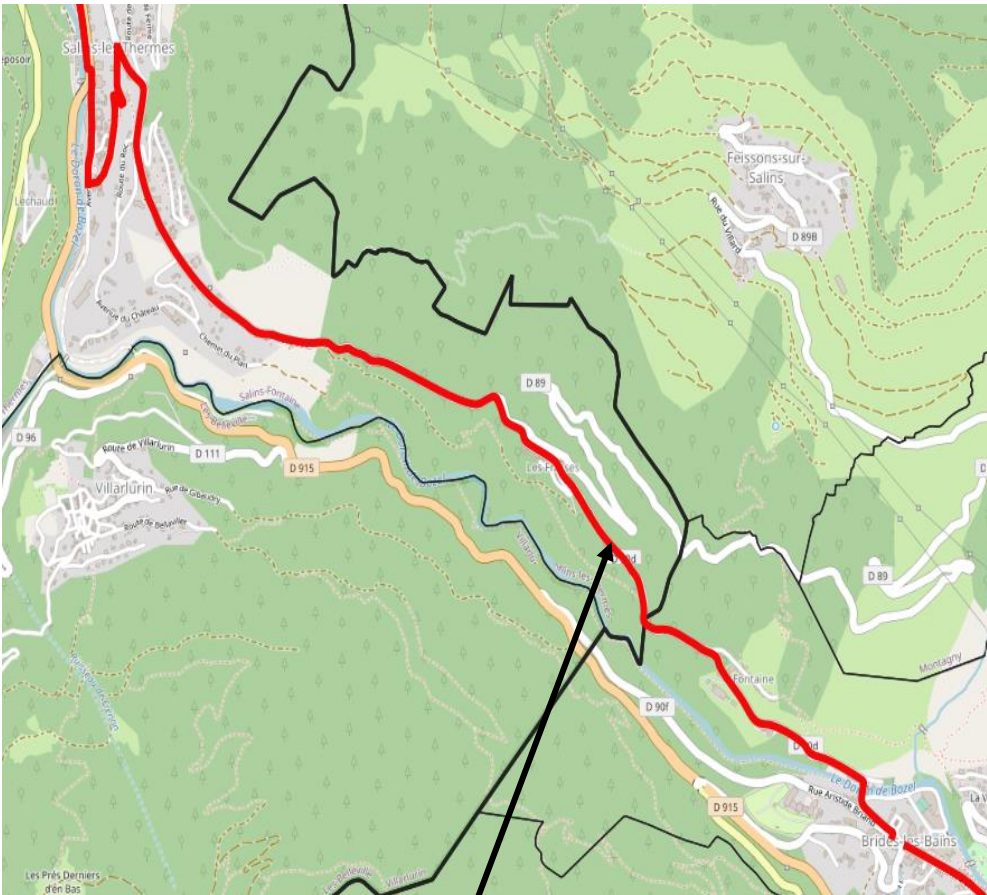
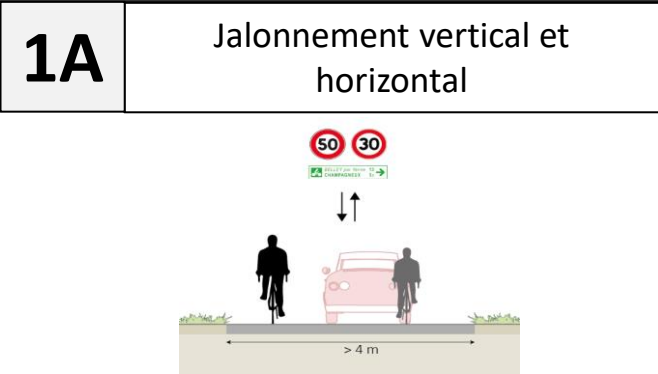
Impact :



Faisabilité :



Profils de voirie recommandés :





Enjeux:

- Départementale dangereuse
- Desserte du complexe sportif
- Connexion à la voie verte de Tarentaise







Proposition à affiner, et à coordonner avec la mise en place de l'aire de chaînage et les usages du complexe sportif. Etude de faisabilité à réaliser.

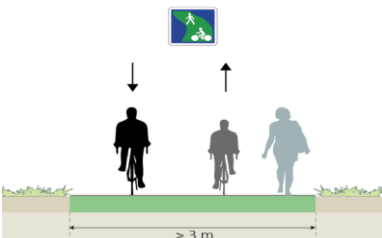
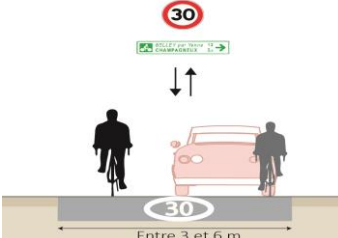
N°	Longueur	Coût prévisionnel	Contraintes / Remarques	MOA
1A	800 m	240 000€	Passage par les terrains de sport	CCCT
1B	800 m	12 000€	Pas de reprise du profil de voirie Traversée à sécuriser avant le pont	CCCT

1A : Station Eni à l'entrée du « chemin de la digue », en passant par le gymnase.

1B : Chemin des digues, jusqu'au carrefour du Biocoop, rue des Acacias.

 1,2 km	Impact : 
 252 000 € (hors subventions)	Faisabilité : 

Profils de voirie recommandés :

1A	Voie cyclable partagée	1B	Double sens, limité à 30 km/h Marquage horizontal
			



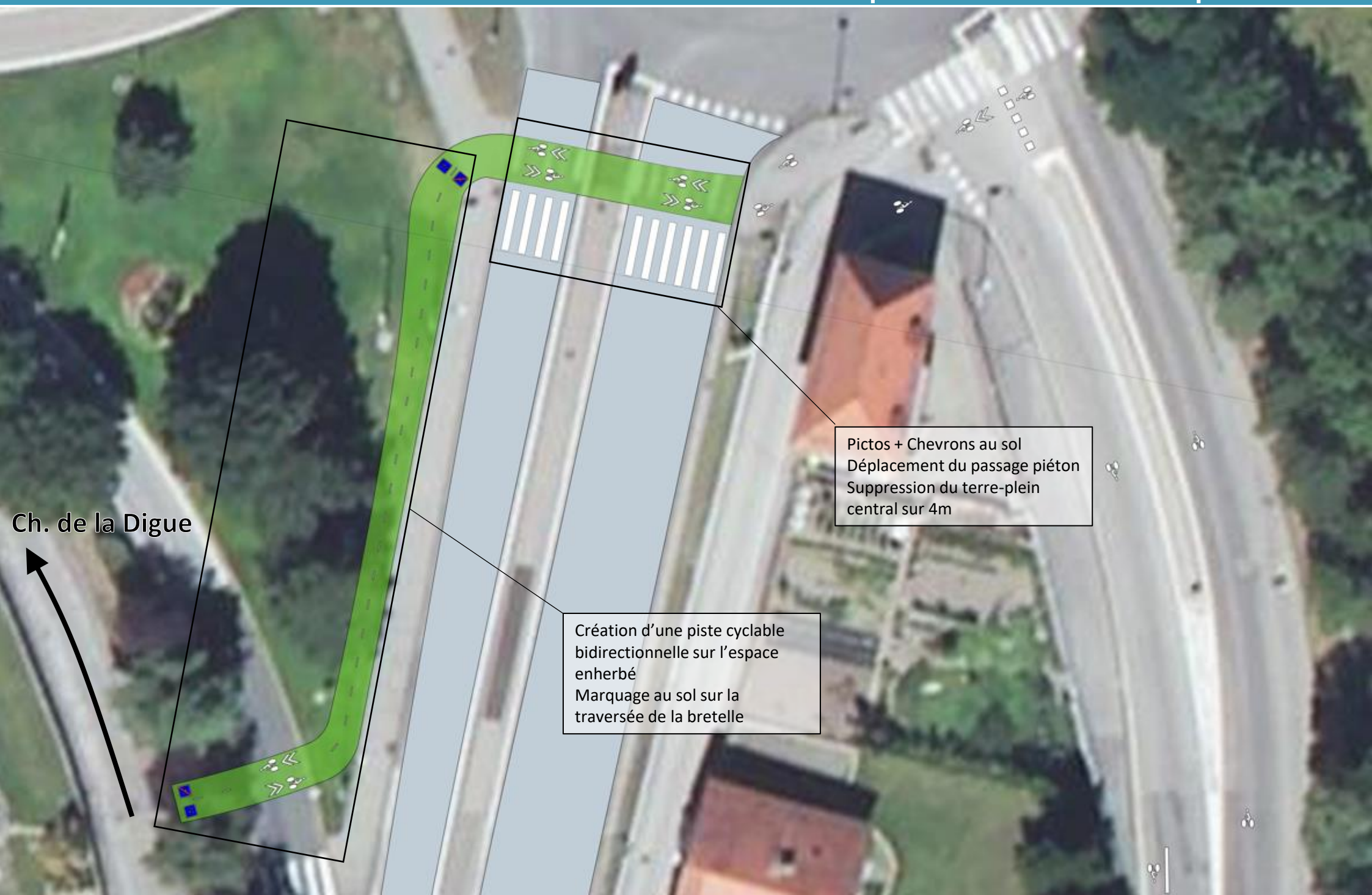
Accès au tronçon via le haut de Salins (voir schéma annexe)



Portion D915 à partir de la station Total



jusqu'au chemin de la digue, en passant par le Gymnase



Ch. de la Digue

Pictos + Chevrons au sol
Déplacement du passage piéton
Suppression du terre-plein
central sur 4m

Création d'une piste cyclable
bidirectionnelle sur l'espace
enherbé
Marquage au sol sur la
traversée de la bretelle



Enjeux:

- Desserte du Collège et du Lycée
- Connexion à l’itinéraire de fond de vallée de Tarentaise

N°	Longueur	Coût prévisionnel	Contraintes / Remarques	MOA
	300 m	90 000 €	Profil de voirie à reprendre Point dur au niveau de l’auto-école	CD73

300 m

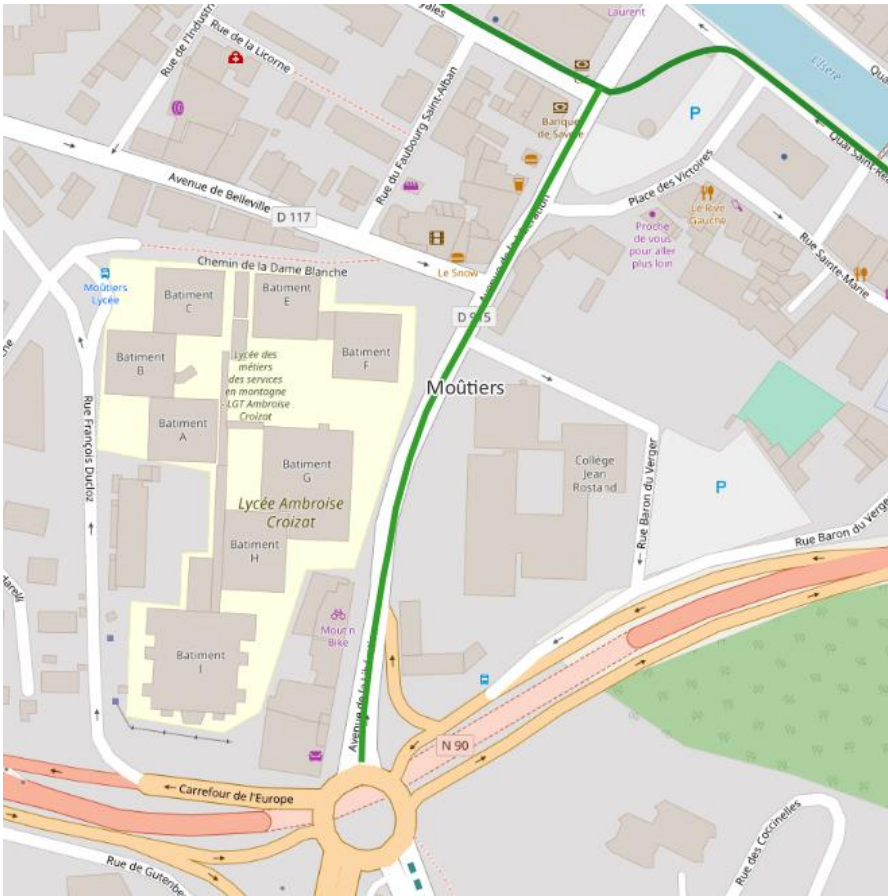
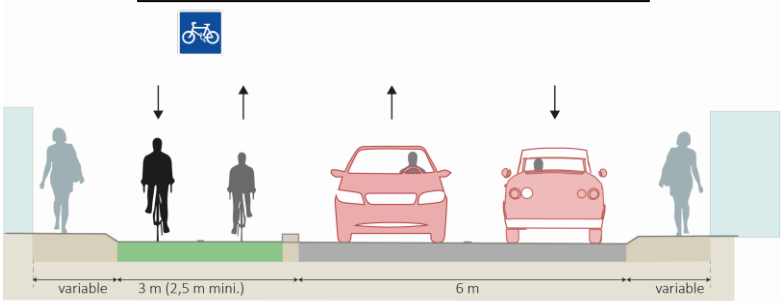
150 000 € (hors subventions)

Impact :

Faisabilité :

Profils de voirie recommandés :

Piste cyclable bidirectionnelle



Entrée du collège















Point dur



Enjeux:

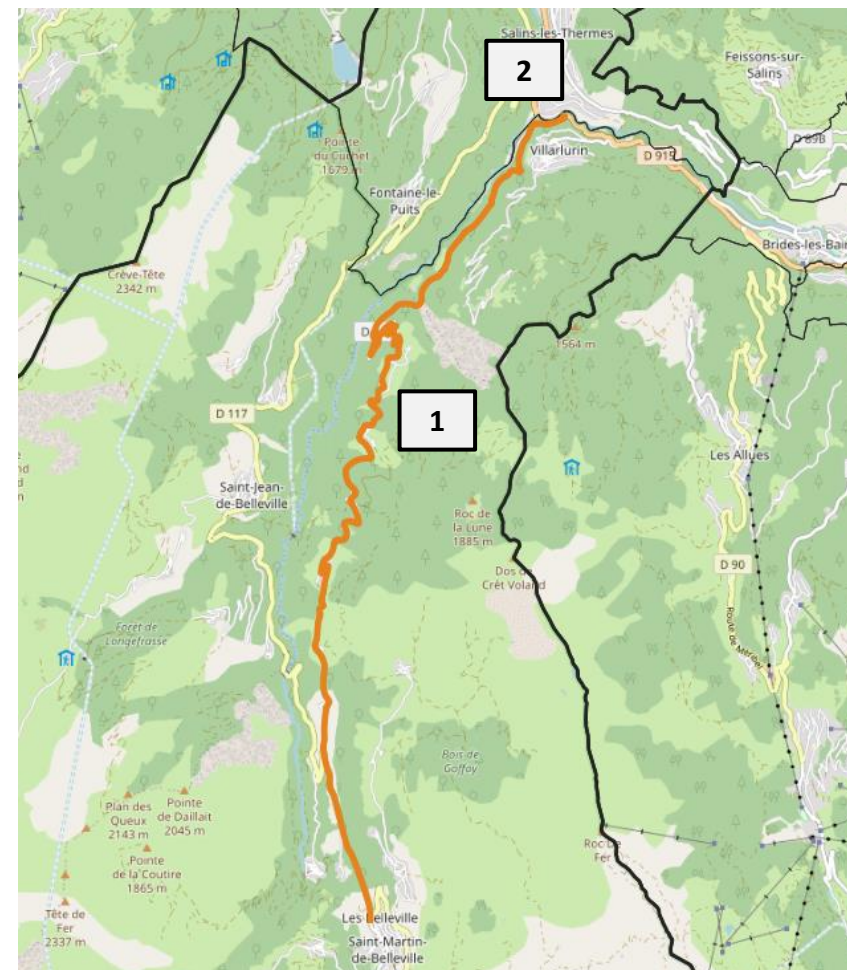
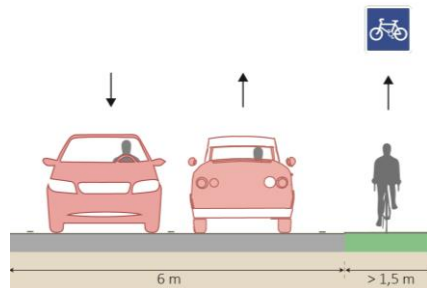
- Relier Salins (et donc Moûtiers) aux Belleville
- Favoriser un itinéraire alternatif à la RD117 (itinéraire de montée principal pour les véhicules motorisés)
- Développer et sécuriser la pratique sportive / itinérante vers la vallée des Belleville

N°	Longueur	Coût prévisionnel	Contraintes / Remarques	MOA
1	13 350 m	200 000 €	RD96 puis RD117, bande cyclable dans le sens montant	CD73
2	800 m	250 000 €	Sécurisation de la route en rive droite fermée à la circulation à étudier	CCCT

 13,4 km	Impact :     
 450 000 € (hors subventions)	Faisabilité :     

Profils de voirie recommandés :

Bande cyclable sens montant



RD96



Route fermée le long du Doron

Le plan d'action opérationnel

- **Focus par EPCI**

CCCT

CCHT

CCVA

CCVV

COVA



Enjeux:

- Flux touristiques et quotidien
- Sécurisation du passage au-dessus du Reclus
- Connexion à la voie verte
- Réhabilitation de l'ouvrage prévu en 2024

N°	Longueur	Coût prévisionnel	Contraintes / Remarques	MOA
1A	20 m	500 000 €	Passerelle à prévoir au-dessus du Reclus	CCHT
1B	550 m	17 000 €	Chaussée à Voie Centrale Banalisée (CVCB)	CCHT

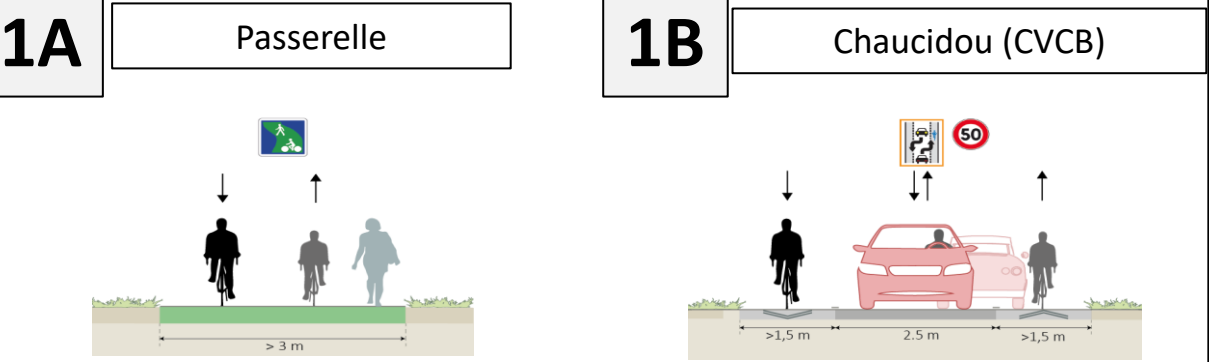
570 m

517 000€ (hors subventions)

Impact :

Faisabilité :

Profils de voirie recommandés :



Pont au-dessus du Reclus



Route de Malgovert



Enjeux:

- Sécurisation de la traversée de la commune
- Desserte des commerces et équipements
- Connexion à la voie verte

N°	Longueur	Coût prévisionnel	Contraintes / Remarques	MOA
1	2300 m	690 000 €	Piste cyclable bidirectionnelle	Commune



2300 m

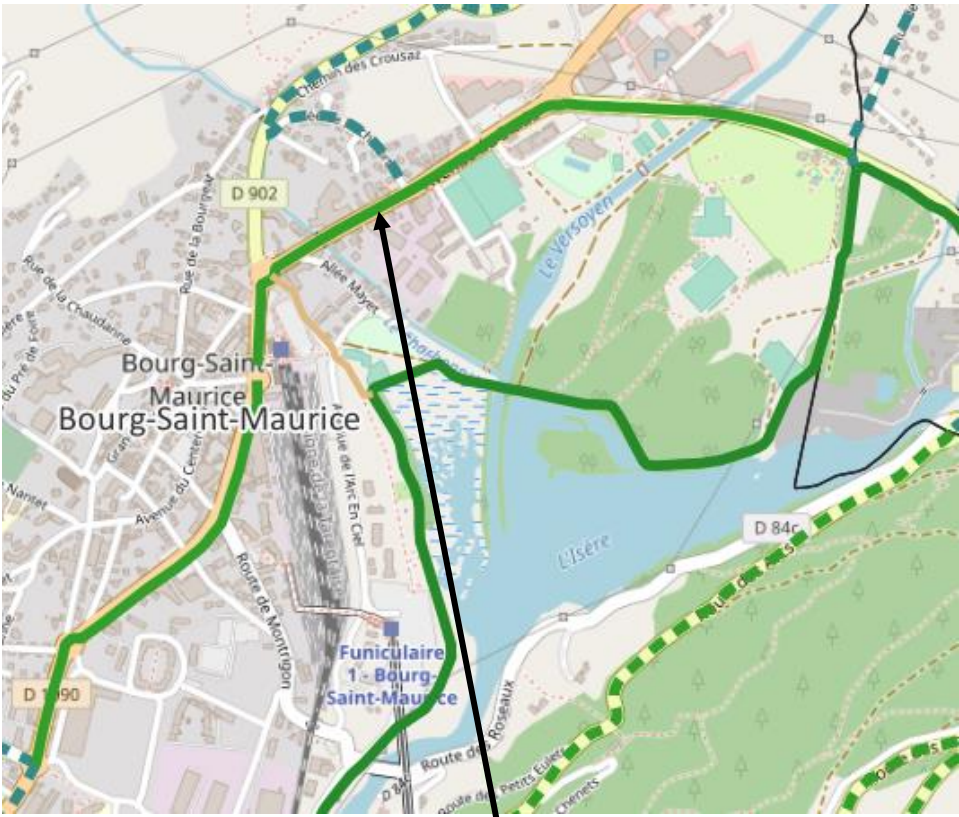


690 000€ (hors subventions)

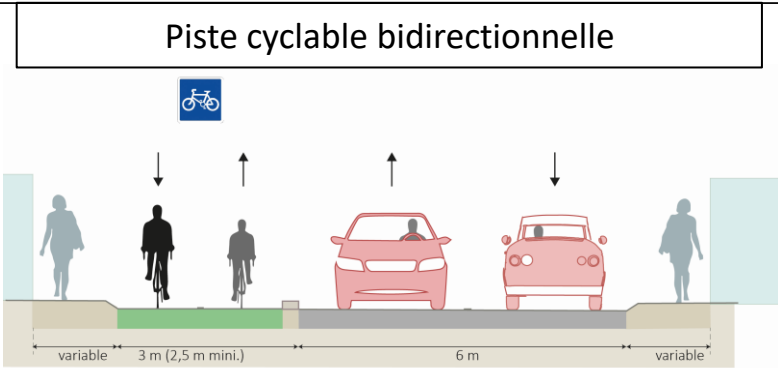
Impact :



Faisabilité :



Profils de voirie recommandés :



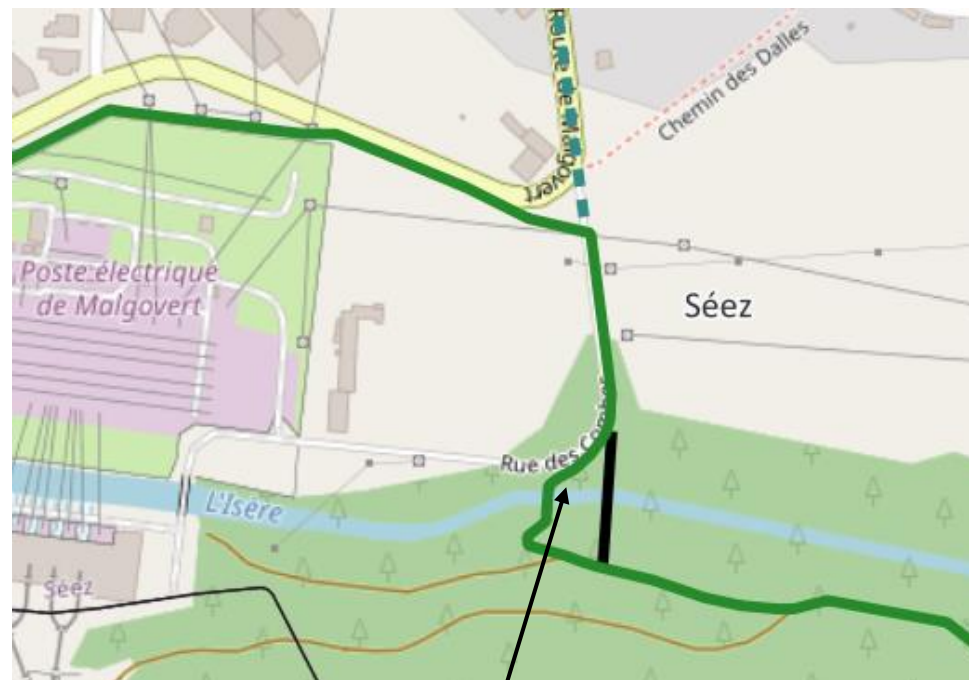
Rue du Stade















Enjeux:

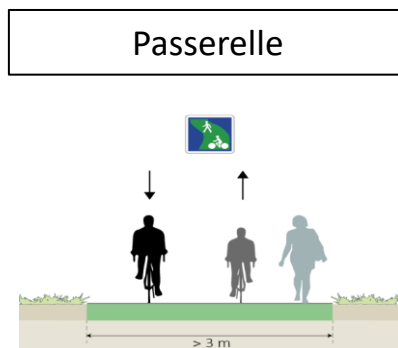
- Améliorer la traversée existante (pente raide et virage dangereux)

N°	Longueur	Coût prévisionnel	Contraintes / Remarques	MOA
	100 m	XX €	Passerelle au-dessus de l'Isère	CCHT



 100 m	Impact :     
 XX€ (hors subventions)	Faisabilité :     


Profils de voirie recommandés :





Virage à 90° avant la passerelle au-dessus de l'Isère


- Enjeux:**
- Développer une boucle VTT loisir en Haute Tarentaise
 - Avoir une liaison sécurisée et jalonnée entre Bourg-Saint-Maurice et Tignes (VTAE)

N°	Longueur	Coût prévisionnel	Contraintes / Remarques	MOA
1/ 2	30 km	A étudier	Portion à créer en rive gauche, solution à trouver pour éviter d’entrer en cœur de Parc National	CCHT

 **30 km**

 **A étudier**

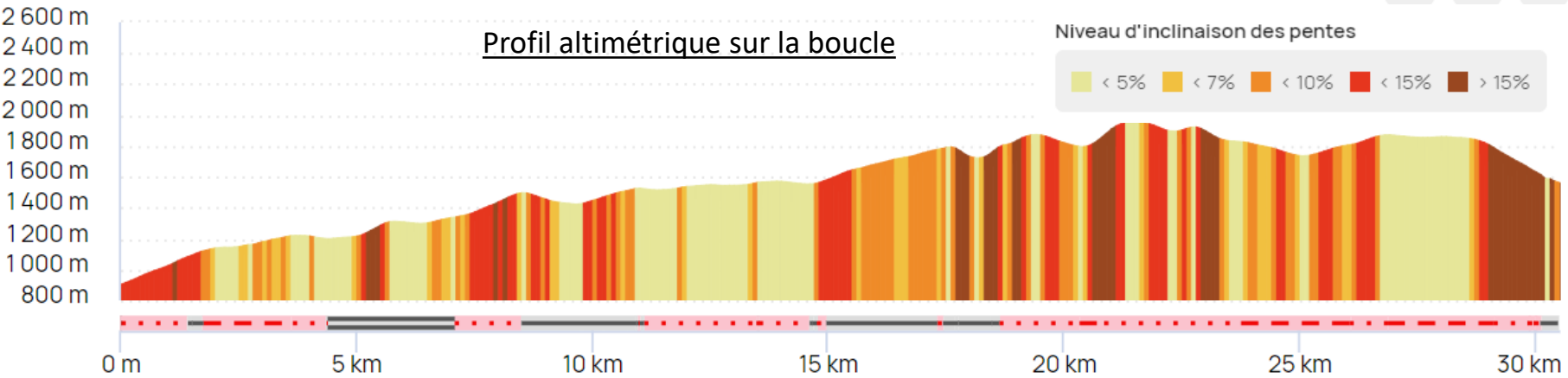
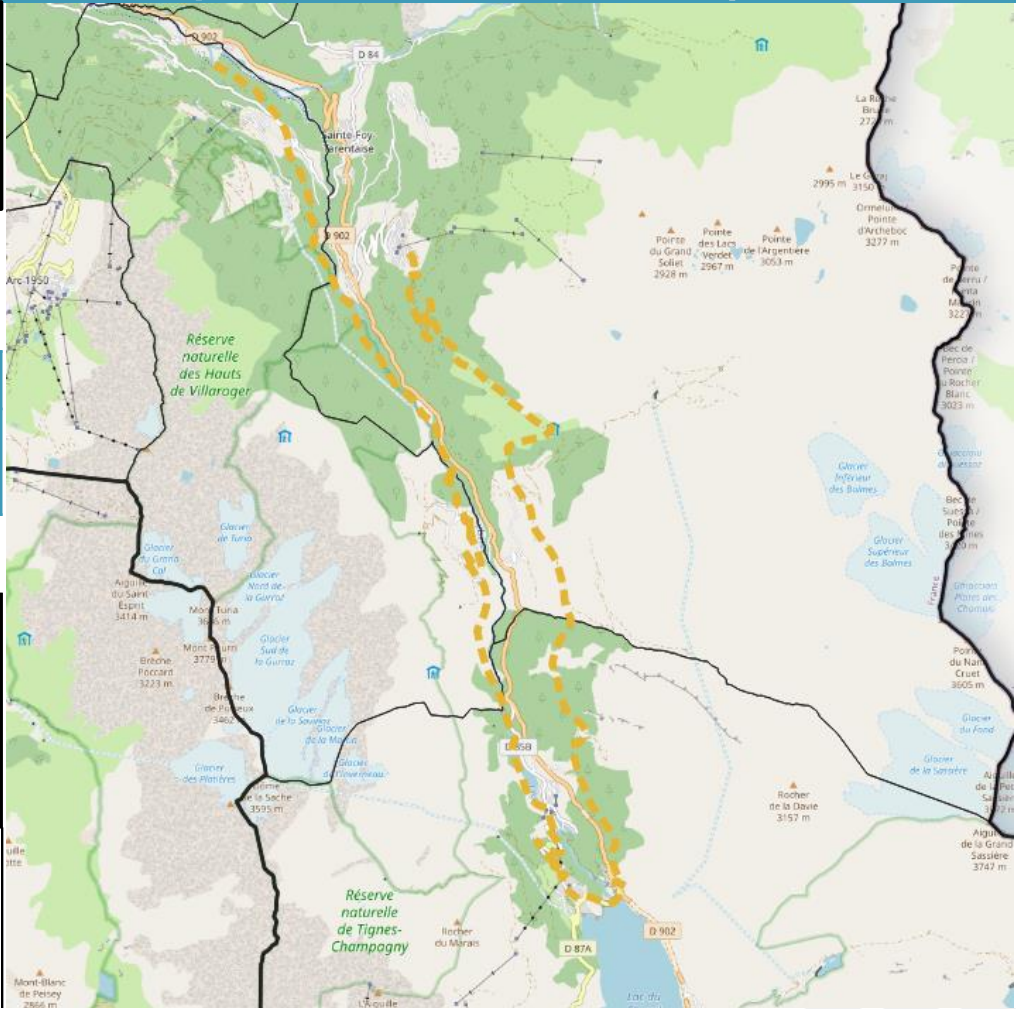
Impact : 

Faisabilité : 

Balisateur VTT ou VAE



Fédération Française de Cyclisme



Le plan d'action opérationnel

- **Focus par EPCI**

CCCT

CCHT


CCVA

CCVV

COVA

- Enjeux:**
 - Relier Grand-Cœur et petit-Cœur au centre de Aigueblanche
 - Conserver un revêtement naturel sur le chemin des Vignes (pas d'enrobé)

N°	Longueur	Coût prévisionnel	Contraintes / Remarques	MOA
1A	2 000 m	200 000 €	Revêtement à reprendre (stabilisé)	CCVA
1B	590 m	1 800 €	Signalisation renforcée (panneaux + marquage au sol)	CCVA/CD73
1C	580 m	1 700 €	Signalisation renforcée (panneaux + marquage au sol)	CCVA



3,2 km

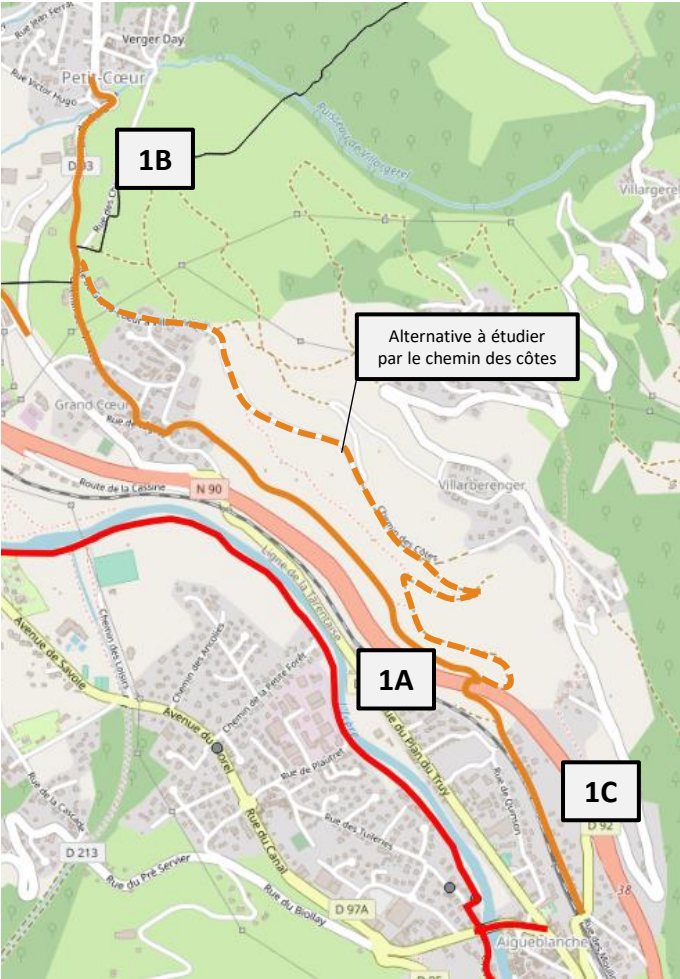
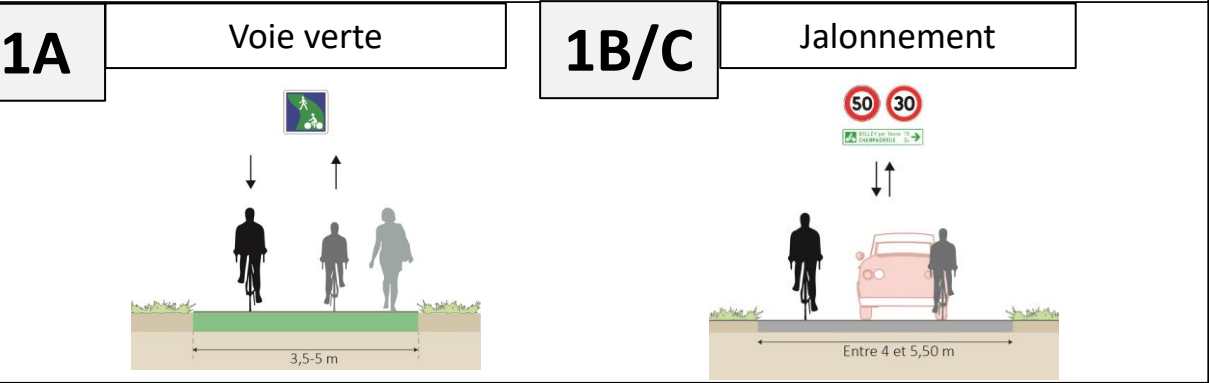


204 000 € *(hors subventions)*

Impact : 

Faisabilité : 

Profils de voirie recommandés :

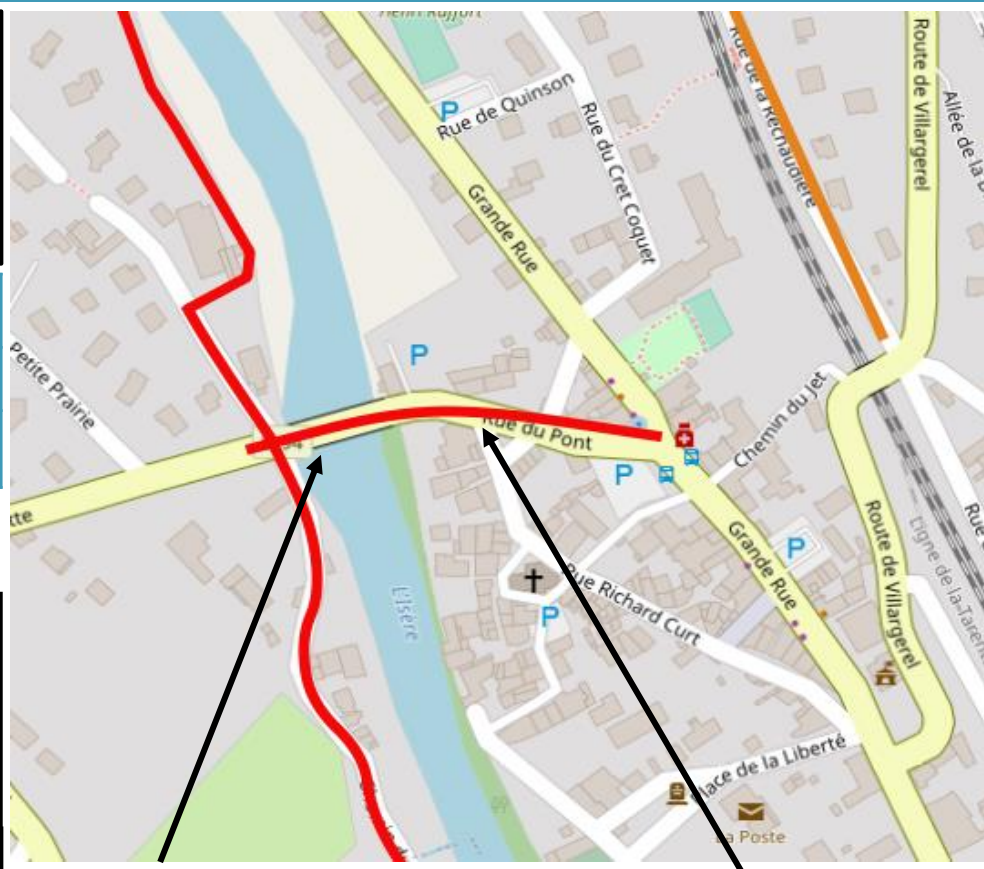




Enjeux:

- Continuité cyclable du centre-ville avec la voie verte
- Pont déjà encorbellé: créer une passerelle ou défaire l'encorbellement et créer une dalle
- Autre option à étudier: création d'une passerelle modes doux plus au sud

N°	Longueur	Coût prévisionnel	Contraintes / Remarques	MOA
1A	44 m	1 000 000 €	Passerelle ou dalle sur le pont	CD73
1B	130 m	A préciser	Liaison cyclable (Rue du Pont → Grande Rue)	CD73



	Franchissement	Impact :
€	1 million € (hors subventions)	Faisabilité :

Profils de voirie recommandés :

1A	Encorbellement du pont	1B	Liaison cyclable







Pont enjambant l'Isère à l'entrée d'Aigueblanche



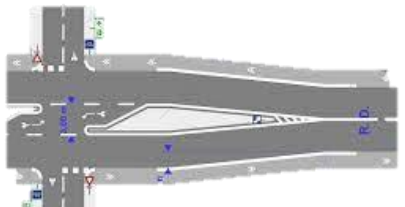

Enjeux:

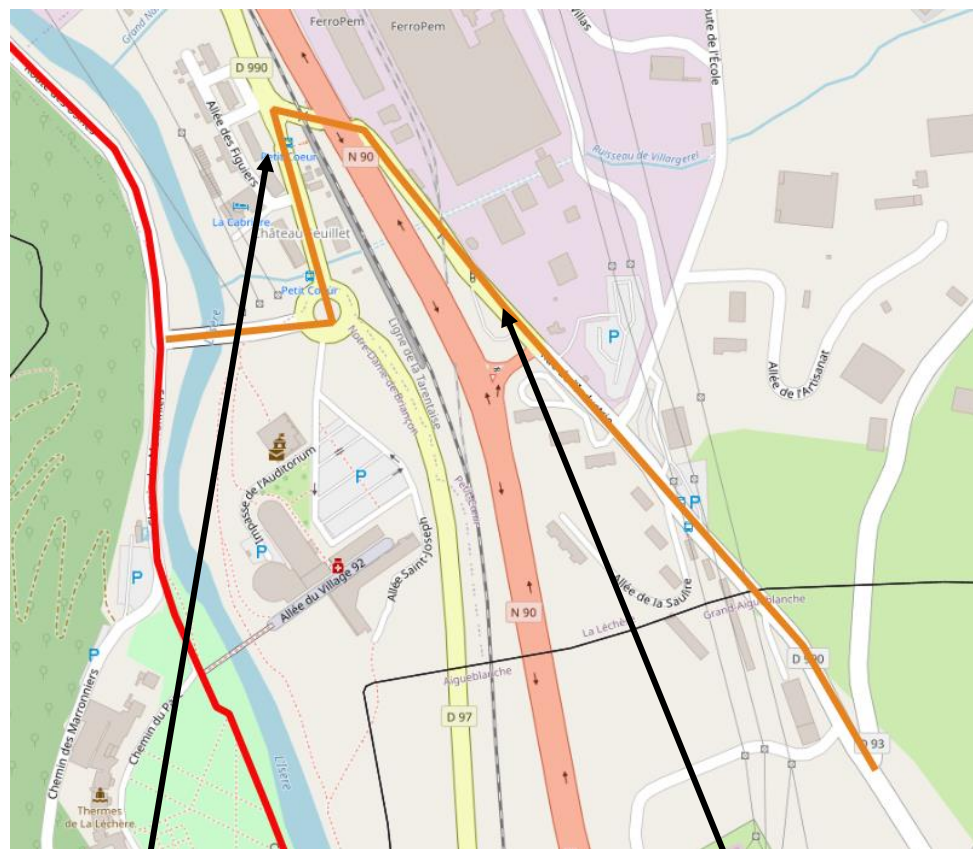
- Desserte de la zone d'activité
- Rabattement vers la liaison cyclable en rive gauche de l'Isère

N°	Longueur	Coût prévisionnel	Contraintes / Remarques	MOA
1A	50 X 50 m	100 000 €	Intersection à sécuriser	CD73
1B	1000 m	30 000 €	D990 voie partagée	CD73
Total :		130 000 €		

 1 km	Impact : 
 130 000 € (hors subventions)	Faisabilité : 

Profils de voirie recommandés :

1A	Intersection à sécuriser	1B	Partage de voirie et écluses avec by-pass
			
Schéma Vélo & Territoires			



Le plan d'action opérationnel

- **Focus par EPCI**

CCCT

CCHT

CCVA

CCVV





COVA



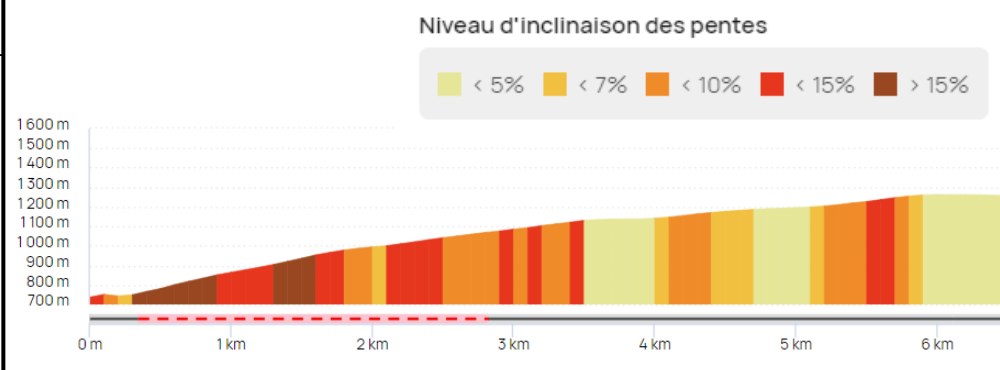
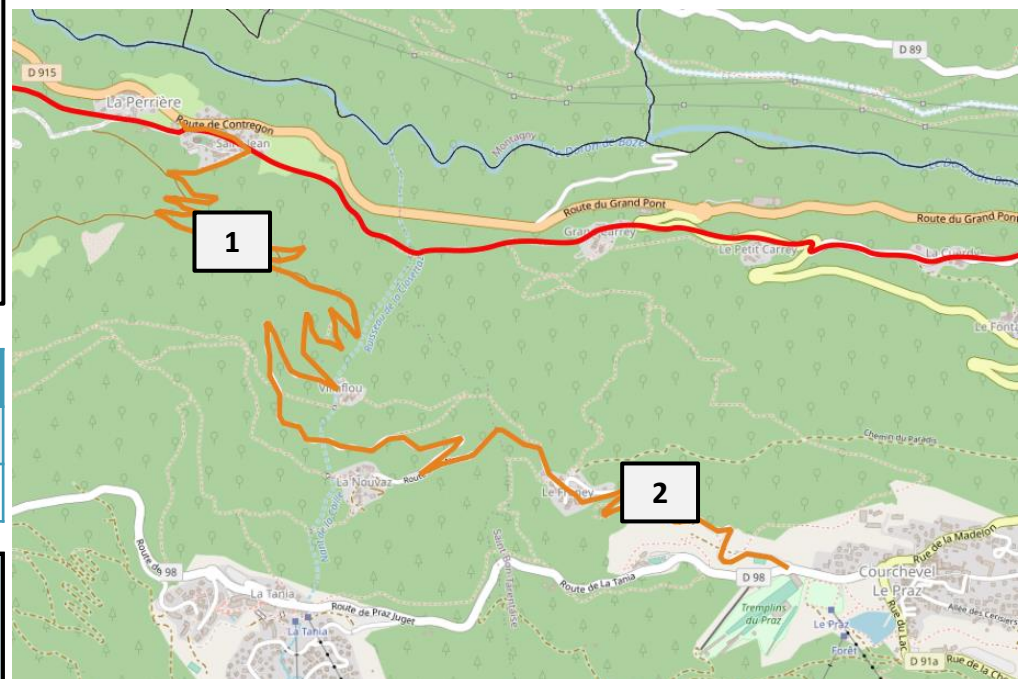
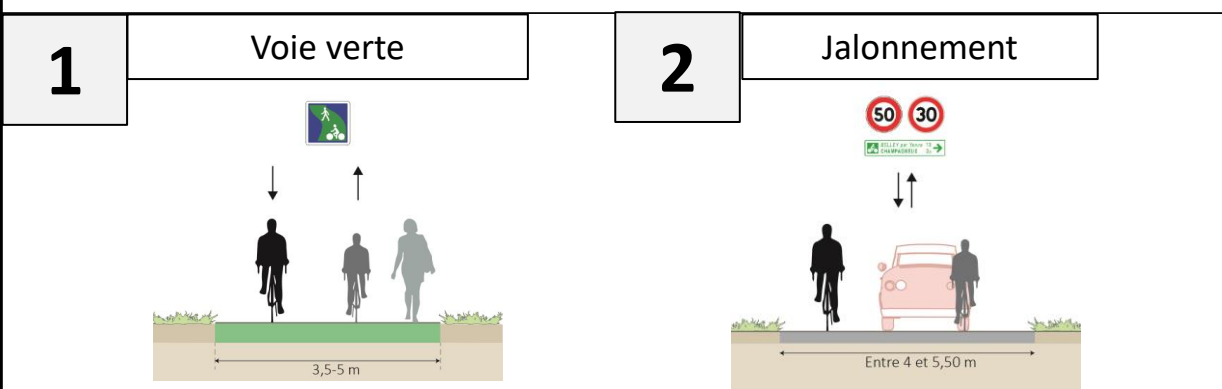
Enjeux:

- Proposer une alternative à la route principale pour monter à Courchevel
- Etendre le réseau d'itinéraire loisirs d'itinéraire VAE
- Dénivelé important (D+: 530m)
- A terme, assurer la connexion avec la liaison de fond de vallée entre Brides et Bozel

N°	Longueur	Coût prévisionnel	Contraintes / Remarques	MOA
1A	3 000 m	300 000 €	Revêtement à reprendre (stabilisé)	Courchevel
1B	3 300 m	10 000 €	Jalonnement simple	Courchevel

 6,3 km	Impact : 
 310 000 € (hors subventions)	Faisabilité : 

Profils de voirie recommandés :















Profil altimétrique entre La Perrière et Le Praz



Enjeux:

- Créer une continuité cyclable entre Brides-les-Bains et Bozel
- Sécuriser la portion de RD
- Carrefour danger y compris pour les véhicules motorisés

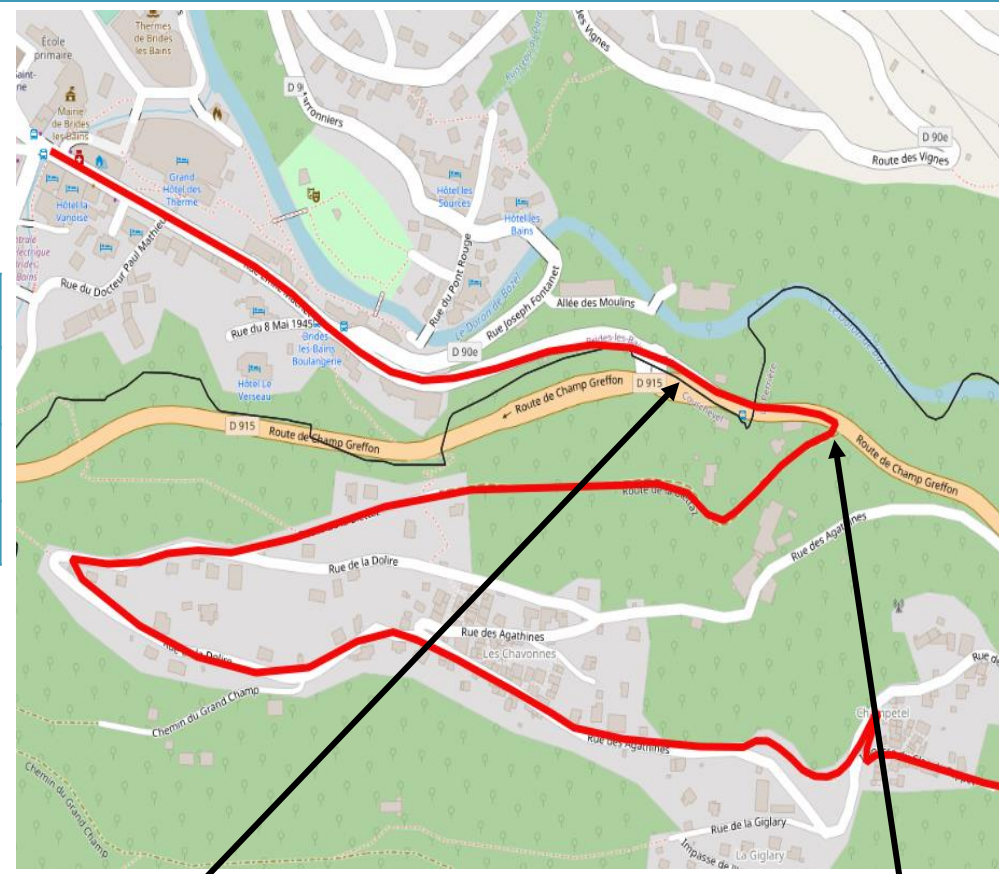
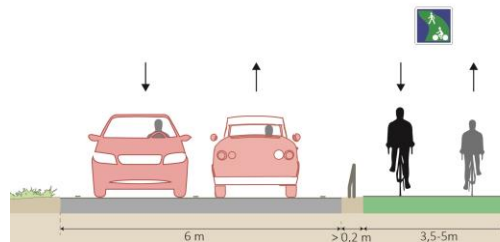
N°	Longueur	Coût prévisionnel	Contraintes / Remarques	MOA
1A	33 m	40 000 €	Traversée de la D90F à sécuriser (en deux temps avec ilot central)	CD73
1B	200 m	20 000 €	Voie verte à créer sur accotement avec séparateur physique	CCVV
Total :		60 000 €		

 250 m	Impact :     
 60 000 € (hors subventions)	Faisabilité :     

Profils de voirie recommandés :

1A	Sécurisation de la traversée	1B	Voie partagée
-----------	------------------------------	-----------	---------------

(Voir croquis page suivante)



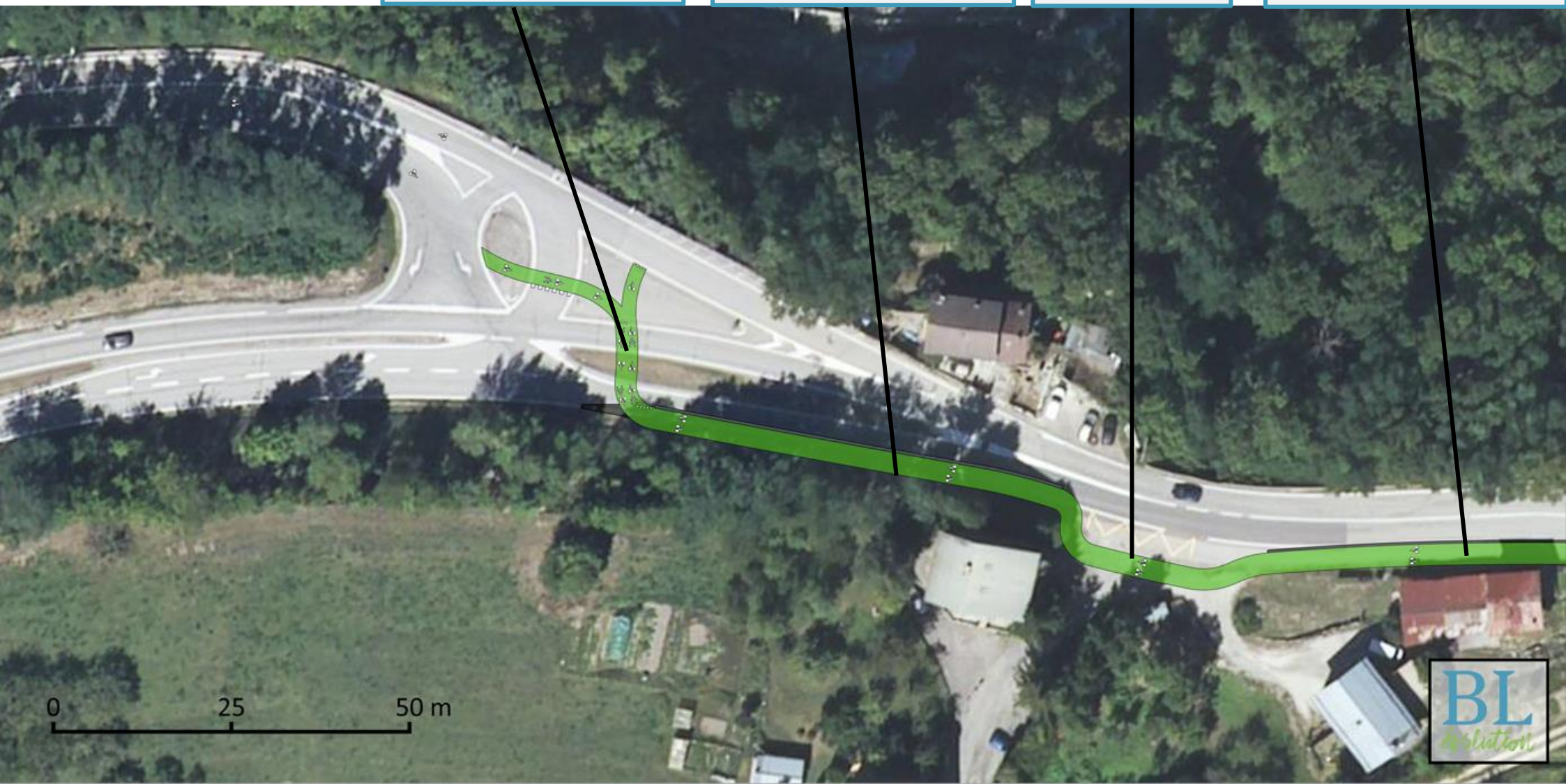


Traversée en 2 temps et réinsertion sur la rue Emile Machet
Veiller à garder une séparation physique vélos / VM en dehors des traversées

Piste cyclable bidirectionnelle de 3m de large, avec bordure montagne
Environ 1,5m à prendre sur le talus, et RD à déporter de 1,5m sur le terre-plein (vérifier les emprises)

Déport de la piste au niveau de l'arrêt de bus

Piste cyclable bidirectionnelle de 3m de large, avec bordure montagne
vérifier si emprise complète disponible

















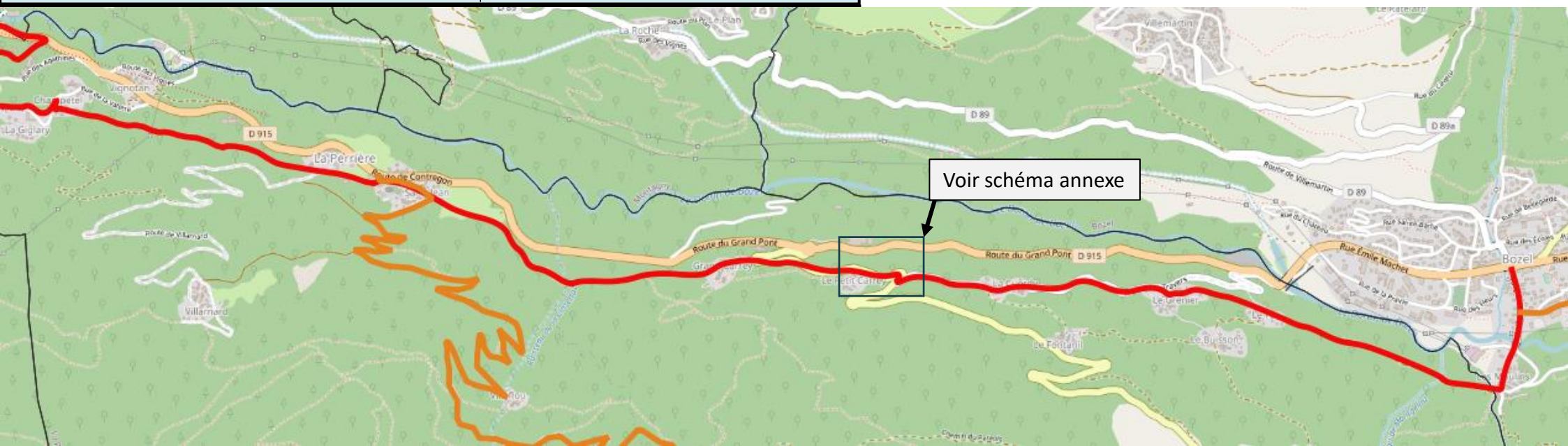
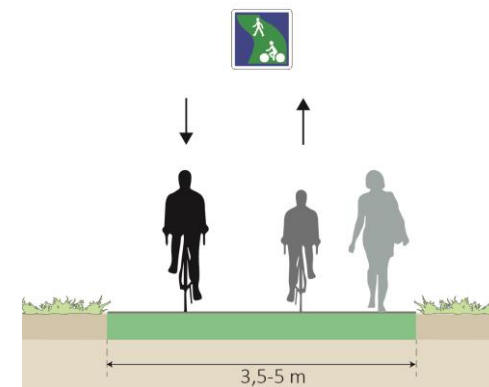
Enjeux:

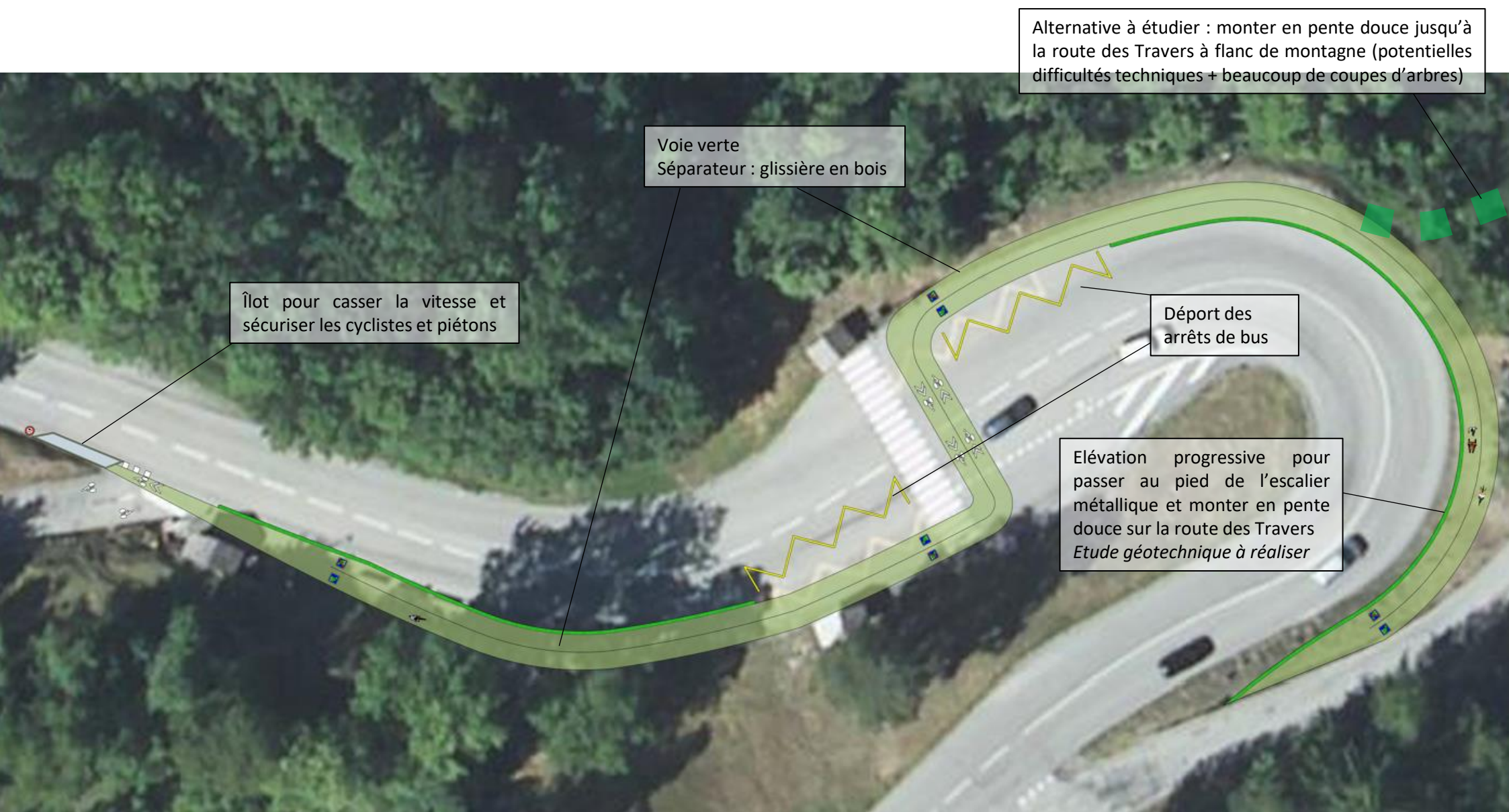
- Créer une continuité cyclable entre Brides-les-Bains et Bozel
- Desservir les hameaux
- Sécuriser la portion de RD (montée de Courchevel)

N°	Longueur	Coût prévisionnel	Contraintes / Remarques	MOA
	7 600 m	760 000 €	Etude géotechnique à réaliser sur la portion Brides La Perrière	CCVV

 7,6 km	Impact :     
 760 000 € (hors subventions)	Faisabilité :     

Voie verte sur
chemin existant



















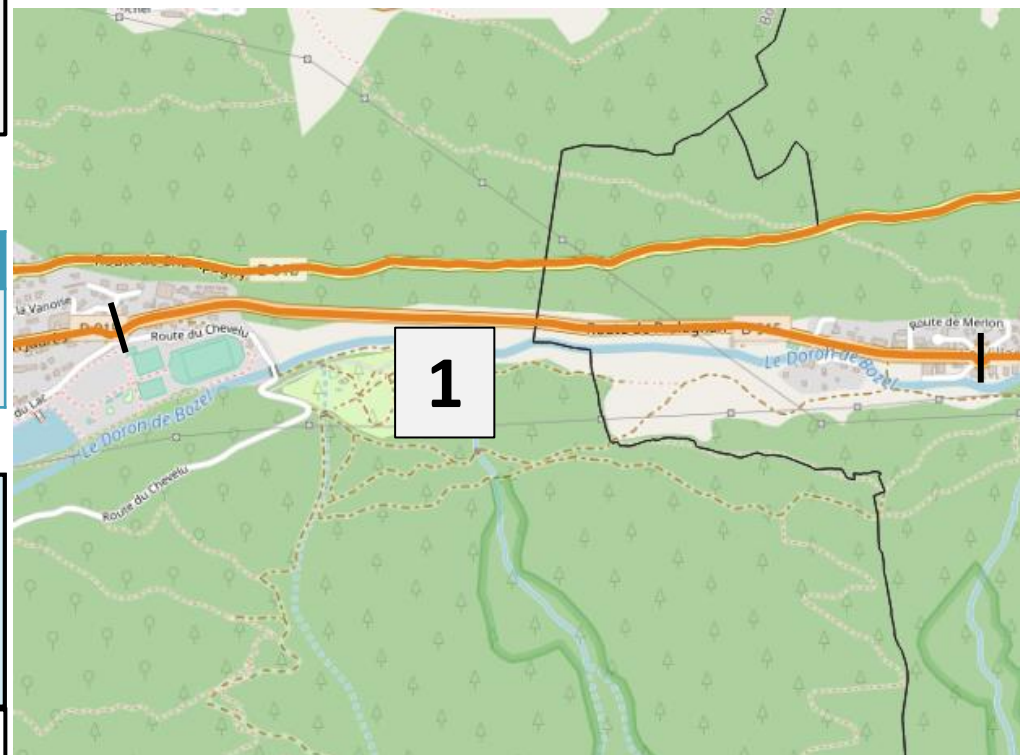
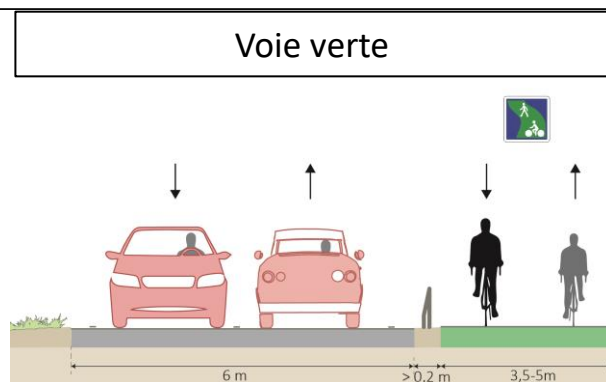
Enjeux:

- Relier Bozel au Villard-du-Planay
- Sécuriser cette portion pour les trajets du quotidien
- Alternative existante le long du Doron de Bozel (itinéraire VAE déjà existant, à améliorer pour un usage quotidien)

N°	Longueur	Coût prévisionnel	Contraintes / Remarques	MOA
1	1 930 m	1 000 000 € (Ordre de grandeur à affiner)	Relevé topographique à effectuer pour affiner la faisabilité de la voie verte le long de la RD (ainsi que son coût)	Département

 1,9 km	Impact :     
 1 000 000 € (hors subventions)	Faisabilité :     

Profils de voirie recommandés :



RD195



Enjeux:

- Sécuriser l'accès à vélo au lac de Bozel
- Apaiser la circulation automobile dans cette assez fréquentée en période estivale

N°	Longueur	Coût prévisionnel	Contraintes / Remarques	MOA
1	530m	16 000 €	Mise à sens unique pour les véhicules et création d'une piste cyclable directionnelle sur la chaussée avec séparateur physique (type balises J11)	Commune



530 m

Impact :     

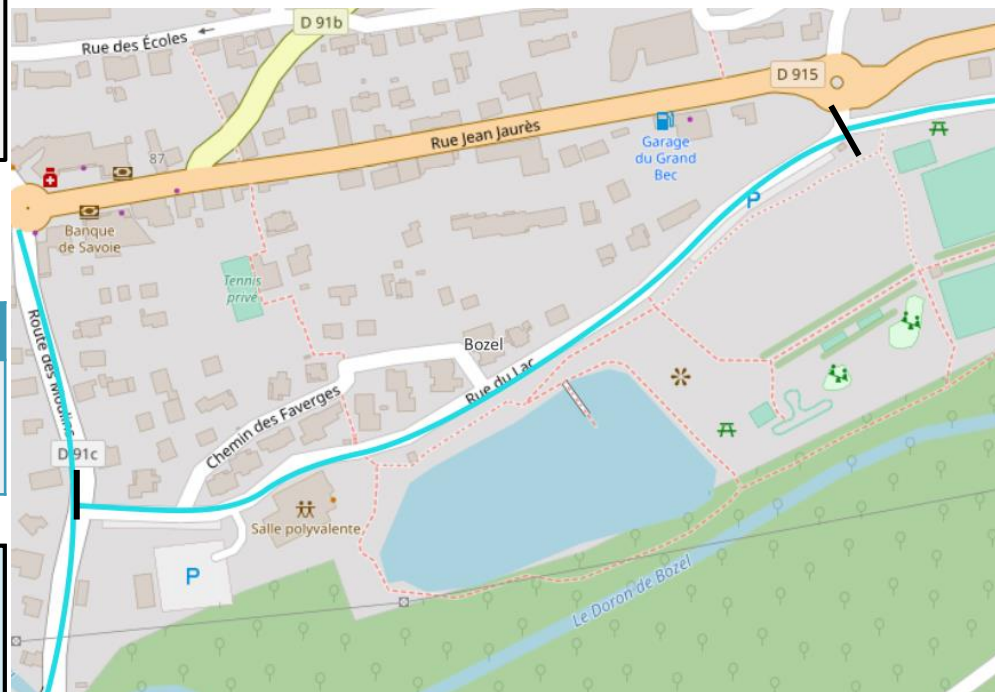
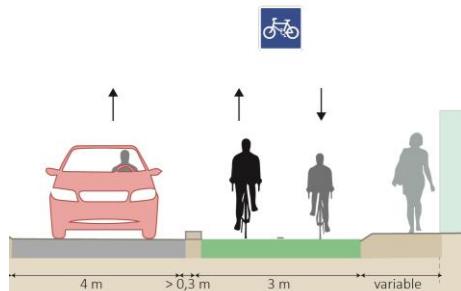


16 000 € (*hors subventions*)

Faisabilité :     

Profils de voirie recommandés :

Piste cyclable sur chaussée



Le plan d'action opérationnel

- **Focus par EPCI**

CCCT

CCHT

CCVA

CCVV













COVA



Enjeux:

- Desserte du collège Jovet
- Rabattement vers la voie verte
- Assurer la continuité jusqu'à la route communale qui mène à Macôt
- A long-terme, prévoir la même chose sur le pont au-dessus de l'Isère pour éviter le détour par la passerelle

N°	Longueur	Coût prévisionnel	Contraintes / Remarques	COVA
A	230 m	69 000 €	Passage étroit sous le pont SNCF (voie verte sur trottoir)	CD73
B/C	1800 m	5 000 €	jalonnement	Commune

 2 km	Impact :     
 74 000 € (hors subventions)	Faisabilité :     

Profils de voirie recommandés :

A	Voie verte sur l'emprise existante de la RD	B/C	Jalonnement
			

















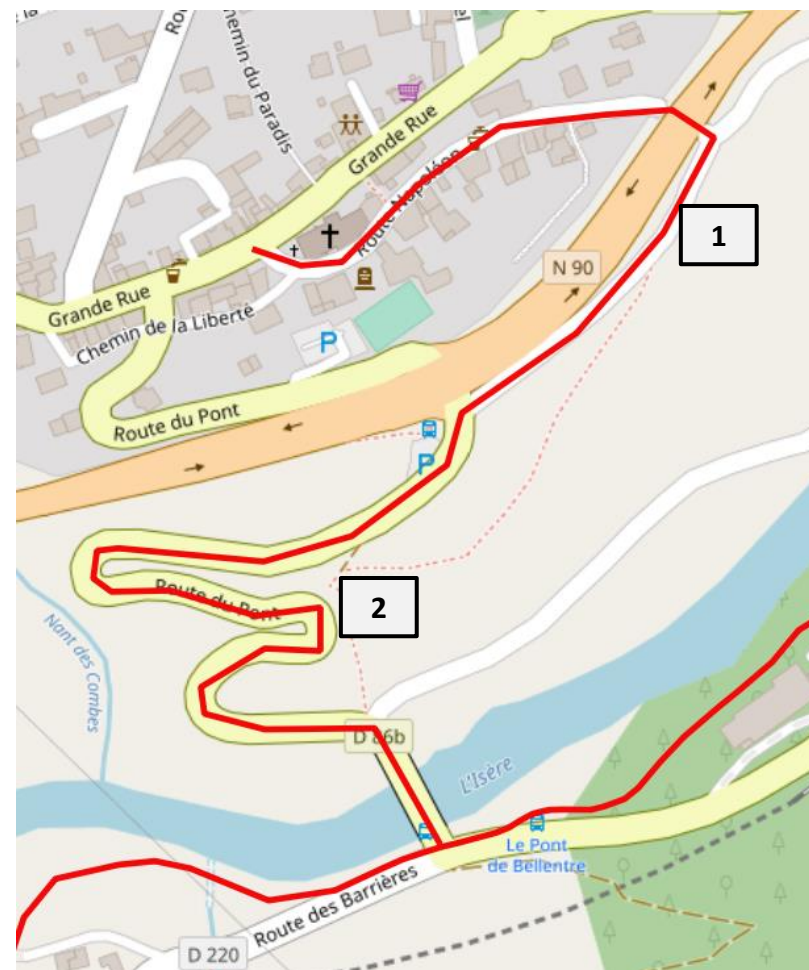
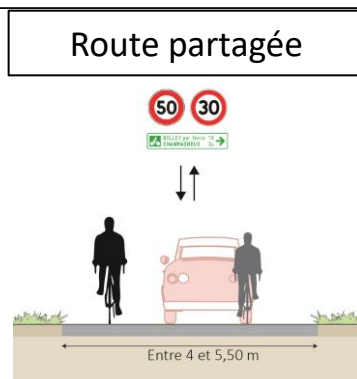
Enjeux:

- Relier Bellentre à la voie verte de fond de vallée
- Indiquer un itinéraire qui permet d'éviter la traversée de le national
- Indiquer la présence de cyclistes sur la route du pont

N°	Longueur	Coût prévisionnel	Contraintes / Remarques	MOA
1/ 2	1 000m	15 000 €	Signalisation renforcée (panneaux + marquage au sol)	Commune

 1 km	Impact :     
 15 000 € (hors subventions)	Faisabilité :     

Profils de voirie recommandés :



Route Napoléon et passage sous la N90















D86B



Enjeux:

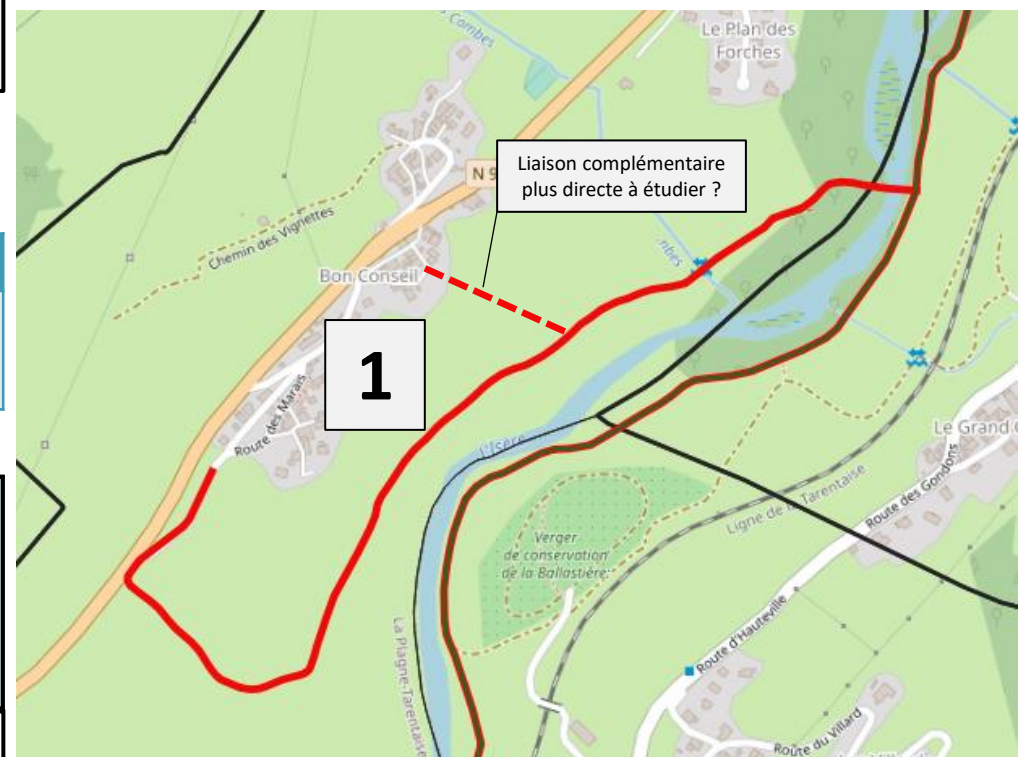
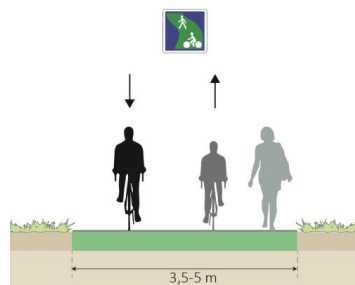
- Relier Bonconseil à la voie verte de fond de vallée, liaison aujourd'hui impossible, les autres possibilités étant de Landry via la nationale (1,3 km) ou Bourg-Saint-Maurice via la nationale (3 km)

N°	Longueur	Coût prévisionnel	Contraintes / Remarques	MOA
1	1 360 m	900 000 € (Ordre de grandeur à affiner)	400 000 € sur le linéaire, estimation de 500 000 € pour la passerelle au-dessus de l'Isère	Commune

 1,4 km	Impact :     
 900 000 € (hors subventions)	Faisabilité :     

Profils de voirie recommandés :

Voie verte









Enjeux:

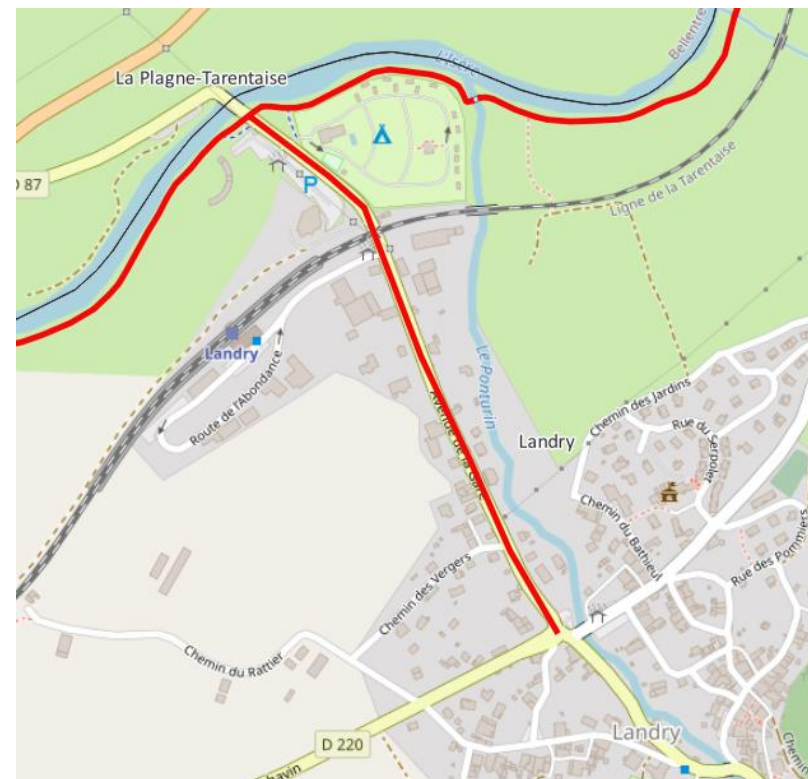
- Rabattement vers la voie verte
- Apaiser la circulation sur l'Avenue de la gare
- Favoriser les conditions de partage de voirie, surtout dans le sens de la montée
- Travaux de réfection de voirie à venir

N°	Longueur	Coût prévisionnel	Contraintes / Remarques	COVA
	750 m	22 000 €	TMJA: 2'700 veh/jour (données 2020)	Commune

 750 m	Impact : 
 22 000 € (<i>hors subventions</i>)	Faisabilité : 

Profils de voirie recommandés :

Bande cyclable dans le sens montant









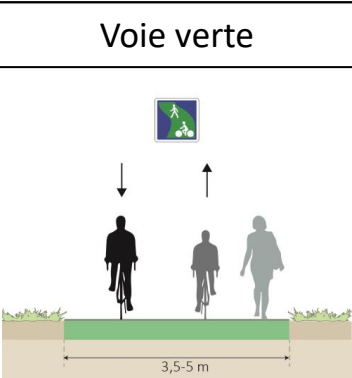
Enjeux:

- Desserte de la ZA des Iles
- Connexion à la voie verte

N°	Longueur	Coût prévisionnel	Contraintes / Remarques	COVA
	1000 m	100 000 €	Voie verte sur chemin existant	Commune

 1000 m	Impact : 
 100 000 € (hors subventions)	Faisabilité : 

Profils de voirie recommandés :















Chemin existant ZA des Iles



Enjeux:

- Créer un itinéraire inter-station entre Vallandry et Montchavin
- Emprunter les pistes forestières existantes

N°	Longueur	Coût prévisionnel	Contraintes / Remarques	MOA
	13 000 m	4 000 €	Simple balisage	Communes

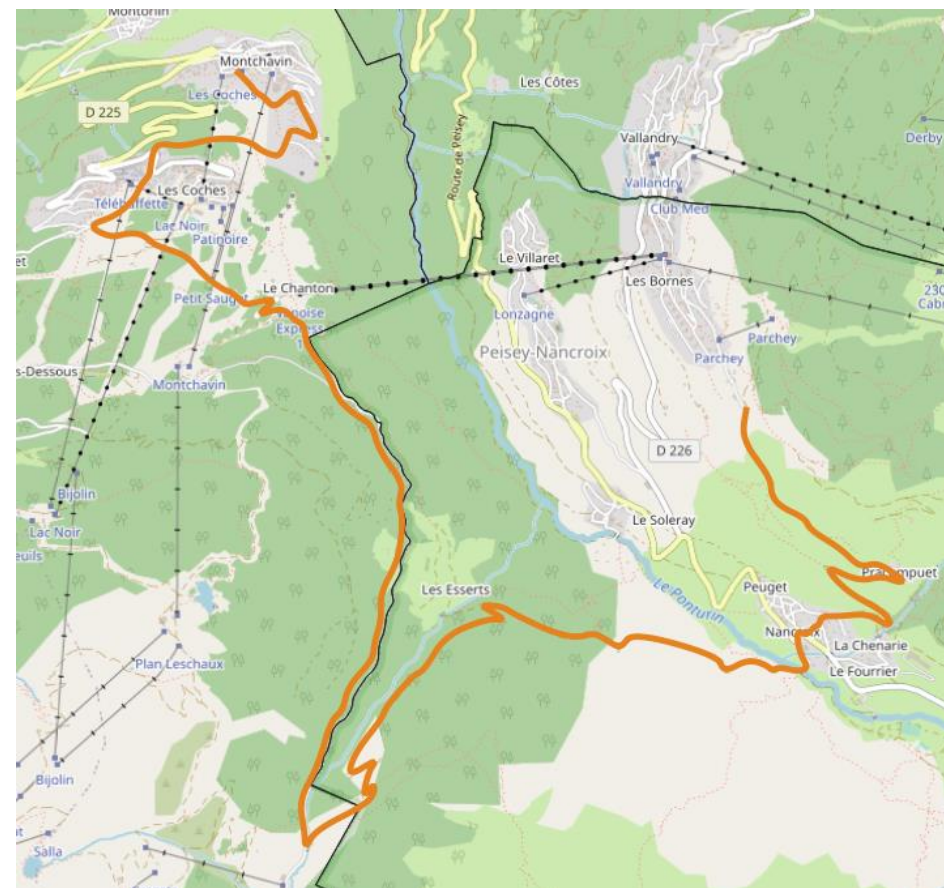
 13 km	Impact :     
 4 000 € (hors subventions)	Faisabilité :     

Profils de voirie recommandés :

Balisage VTT ou VAE



FÉDÉRATION FRANÇAISE DE CYCLOISME ®

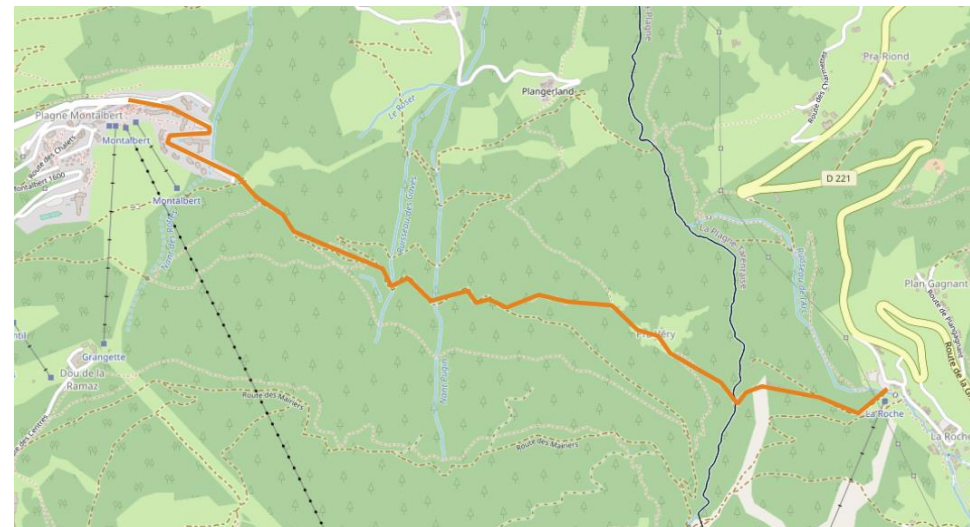
















Enjeux:

- Créer un itinéraire inter-station entre la Plagne Montalbert et Le hameau la Roche
- Emprunter les pistes forestières existantes

N°	Longueur	Coût prévisionnel	Contraintes / Remarques	MOA
	3 600 m	1 000 €	Simple balisage	Communes



 3,6 km	Impact :     
 1 000 € (hors subventions)	Faisabilité :     

Profils de voirie recommandés :

Balisage VTT ou VAE



ANNEXE SOURCES DE FINANCEMENT



Fonds Mobilités Actives – AAP Aménagements cyclables

Ce fonds est destiné à financer la réalisation d'aménagements cyclables sécurisés ou à résorber les discontinuités cyclables entre les itinéraires existants

- Montant alloué par projet: 250 millions d'euros pour 2023. Taux de subventions jusqu'à 50% (pour les territoires peu denses, avec un seuil minimum de subvention de 100 000 € HT)
- Territoires éligibles: Tous (taux de subvention différent selon la densité du territoire)
- Projets vélos financés: aménagements cyclables et ouvrages d'art
- Plus d'infos: <https://www.ecologie.gouv.fr/appels-projets-fonds-mobilites-actives-amenagements-cyclables>



AMI TENMOD

Le but est d'accompagner les territoires peu denses dans la pérennisation d'une mobilité durable et inclusive.

- Montant alloué par projet: 50% des coûts éligibles du projet, dans la limite de 100 000€ de financement par projet
- Territoires éligibles: Territoires de densité intermédiaire à peu dense
- Projets vélos financés: Vélos Libre-Service, Location Longue Durée



Programme alvéole+

Il s'agit d'un programme CEE porté par la Fédération des usagers de la Bicyclette (FUB) pour développer le stationnement vélo. Le programme est décliné en 2 volets:

- Conseil: accompagnement à la maîtrise d'ouvrage - pris en charge à 100% pour les collectivités de moins de 20 000 hab.
- Cofinancement de stationnements sécurisés pour les vélos – pris en charge à 40%
- Plus d'infos: alveoleplus.fr





DSIL – Dotation de Soutien à l'Investissement Local

Fonds de soutien à l'investissement public géré par l'Etat. En 2022, une des 6 priorités était « Le développement d'infrastructures en faveur des mobilités ».

- Montant alloué par projet: 222 000€ en moyenne en 2019 (pour les 417 projets de la catégorie « Soutenir le développement de services de transport de proximité durables »)
- Territoires éligibles: Communes, EPCI, PETR
- Projets vélos financés: Aménagements cyclables, Vélos Libre-Service, Location Longue Durée

DETR - Dotation d'équipement des territoires ruraux

La DETR a pour objectif de financer les projets d'investissement des communes rurales et de leurs groupements. En 2022, la priorité était la transition écologique des territoires. Le dynamisme économique, notamment via la tourisme est également un axe à prendre en compte dans la construction du projet.

- Montant alloué par projet: 45 000€ en moyenne en 2019 (pour les 2624 projets de la catégorie « Environnement et Transition Energétique »)
- Territoires éligibles: Commune < 2 000 habitants; EPCI < 50 000 habitants
- Projets vélos financés: Aménagements cyclables

FNADT – Fonds National d'Aménagement et de Développement du Territoire

Fonds créé par l'Etat pour servir sa politique d'aménagement du territoire. Il peut être actionné via les CPER (Contrats de Plan Etat-Région)

- Montant alloué par projet: dépend du projet et de l'enveloppe alloué au territoire (63 000€ en moyenne en Normandie en 2021)
- Territoires éligibles: Tous
- Projets vélos financés: Aménagements cyclables, Vélos Libre-Service, Location Longue Durée



Aides la Région Auvergne Rhône Alpes:

➤ **Appui à l'exercice de la compétence « autorité organisatrice de la mobilité – bloc mobilités actives » par délégation de la Région**

Financer des études et actions pour développer les mobilités actives, notamment au travers des Contrats d'Aménagements de Mobilités Vertes (CAMV).

- Montant alloué par projet: Financement à hauteur de 50% d'aménagements cyclables (maximum 100k€), de 100% de l'installation d'arceaux de stationnement en gare ou station de TC, de 80% de dispositifs de lutte contre le vol, de 50% d'achats de VAE, de 50% d'achat d'équipements pour la mise en place de vélobus pour le transport scolaire à moins de 3km
- Territoires éligibles: EPCI à fiscalité propre prenant par délégation une part de la compétence AOM – bloc mobilités actives
- Projets vélos financés: Aménagements cyclables, stationnement vélo, services vélos

Aides du Département de la Savoie:

➤ **Plan Vélo Départemental**

Approuvé en janvier 2020, le département de la Savoie accompagne les collectivités locales dans la réalisation des aménagements cyclables. Un dispositif est aussi prévu pour les équipements et les services.

- Montant alloué par projet: taux de contribution de 30%. Plafonds: 300 000€ du km pour un aménagement bidirectionnel, 500 000€ du km ou par ouvrage d'art pour un aménagement difficile (la moitié pour un aménagement unidirectionnel)
- Conditions d'éligibilités: les itinéraires financés doivent être identifiés comme **itinéraires structurants** dans un schéma directeur vélo (d'autres financements sont possibles pour les itinéraires secondaires)
- Projets vélos financés: études de maîtrise d'œuvre, travaux (autres dispositifs pour les équipements et services)





Aides de la Banque des Territoires

- **MOBI Prêt** - Moderniser vos infrastructures de transport et développer des mobilités innovantes (changements de mode de transports et des comportements, bénéfices pour l'environnement, sécurité pour les usagers, accessibilité)
 - Montant de l'aide: Prêt
 - Bénéficiaires : Communes, EPCI à fiscalité propre, Départements, Régions, Établissement public, Entreprises publiques locales (sociétés d'économie mixte, publiques locales et locales d'aménagement)
 - Date de clôture : Permanente
- **Mobilité durable** : Développer l'information des usagers et faciliter la multimodalité pour fluidifier la circulation grâce aux systèmes de mobilité durable (notamment déployer un service innovant de mobilité avec vélos en libre-service)
 - Montant de l'aide : Dépenses d'investissement
 - Bénéficiaires : Communes, EPCI à fiscalité propre, Départements, Régions, Entreprises publiques locales (sociétés d'économie mixte, publiques locales et locales d'aménagement)
 - Date de clôture : Permanente